

DHV-info Nr 18

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

B 5591 F

Mai 1983

Fortschritte in Bonn — aber noch keine Abschlüsse

Die erhofften Neuerungen gewinnen Konturen. Bund und Länder erzielen Übereinstimmung. Allgemeinverfügung soll durch Rechtsverordnung abgelöst werden.

Am 21. und 22. März 1983 befaßte sich der Bund-Länder-Fachauschuß-Luftfahrt (BLFA-L) ein weiteres Mal mit den Ultraleichtflugzeugen, Hängegleitern und Gleitflugzeugen. Bei dieser behördeninternen Zusammenkunft wurden die wesentlichen Weichen für die künftige Drachenfliegerei und den UL-Flugsport gestellt.

Die Behörden beabsichtigen, die bestehende „Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland“ vom 15.05.1982 durch eine ähnlich lautende Rechtsverordnung zu ersetzen, die dann den gleichen Rang wie die Luftverkehrsordnung haben wird. Für uns Sportler bringt dies den Vorteil,

daß alle Behörden zweifelsfrei an die Rechtsverordnung gebunden sind und daß es künftig keine nachteiligen Abweichungen mehr geben wird. Solche Abweichungen waren vor allem dann bitter, wenn einzelne Luftämter die Genehmigungsfiktion für die Fluggelände ignoriert haben und weiterhin darauf bestanden, daß für jedes Gelände eine ausdrückliche Genehmigung bzw. Erlaubnis des zuständigen Luftamtes erforderlich ist.

Im Rahmen dieser neuen Rechtsverordnung (oder vielleicht schon vorher durch Änderung der Allgemeinverfügung) soll das doppelsitzige Fliegen zugelassen werden, und zwar nicht nur für Ultraleichtflugzeuge, sondern genauso auch für Hängegleiter und Gleitflugzeuge.

Dabei ist beabsichtigt, den doppel-sitzigen Betrieb auf die Ausbildung zu beschränken. Die Höchstgewichtsgrenzen werden angehoben. Die technische Prüfung verbleibt bei den schon bisher anerkannten Stellen.

Das Einfliegen in den kontrollierten Luftraum ist auch künftig nur dann zulässig, wenn für den Einflug eine Freigabe vorliegt. Allerdings — und das wäre ein entscheidender Fortschritt — wird die Bundesanstalt für Flugsicherung ermächtigt, für Hängegleiter eine allgemeine Einflug-erlaubnis in die TMA-Sektoren A, B und C zu erteilen, das hieße dann, daß ein Großteil der Telefoniererei entfiel. Für das Einfliegen in die anderen Arten des kontrollierten Luftraums, z.B. in Kontrollzonen, muß freilich auch künftig für jeden einzelnen Flug die Freigabe eingeholt werden, wie von jedem anderen Flugzeugführer auch.

Leider gab's auch ein paar Wehmutstropfen: Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat sich sehr besorgt nach der Ausbildung der Überlandpiloten erkundigt. Die BFS-Zentrale, die sich durch Herrn Olbert sehr engagiert für die generelle Einflugberechtigung eingesetzt hat, erwartet im Gegenzug eine hochqualifizierte Ausbildung und Prüfung der berechtigten Piloten und sie erwartet, daß die künftige Luftraumerweiterung für uns Drachenflieger in äußerster Selbstdisziplin genutzt wird. Eines steht fest: Überschreitungen „heute“ vor dem Inkrafttreten der neuen Regelungen werden „morgen“ zu einer Streichung der erhofften Erweiterung führen.



RMF und Aero Friedrichshafen 1983

Foto: Charlie Jöst

Aus dem Inhalt

wichtig . . . neu . . . kurz	3
Erste DULV-Hauptversammlung	4
Luftbilderlaubnis erteilt	5
Direkter Draht zum Wettergott	6
Der April ist gefährlich	7
B-Schein, C-Schein, Überlandschein	10
Ausländische Fluggäste in Deutschland	11
Blick über die Grenzen	11
Drachenfliegen erlaubt – Ultraleichtfliegen verboten	13
Gebrauchtmarkt	14
RMF Friedrichshafen – eine Reise wert?	15
Wie soll das Info sein?	17
Der Anfänger – zu oft vernachlässigt	18
Sicherheitsjournal	20
Diskussion über Helme neu entbrannt	22
Abwurfstatistik der Sichtprüfgeräte	23
Prüfungskalender	24
Für Hersteller und solche, die es werden wollen	25
Mitgliedsvereine	26
DHV bietet an	27
Impressionen eines Anfängers	28
Briefe	30
Kostentabelle für Pilotenprüfgebühren	30
Gütesiegel	31
Badenwürttembergische Meisterschaft	35
Wettbewerbskalender	39
DHV-Versicherungsprogramm	40

Impressum

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V.,
Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund
Telefon 0 80 21 / 81 81.

Redaktion: Peter Janssen (verantwortlich)
Edeltraud Erl, Wolfgang Gerteisen, Klaus Tänzler.
Satz: Anthofer's Satz + DruckOrganisation,
Telefon 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), Fahrtmesser, Höhenmesser, Stoppuhr. MC-Cready-Ring für optimale Fluggeschwindigkeit

Speed-Digital DM 320,-

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



Vario-Digital DM 375,-

Zuverlässiges, bewährtes Variometer mit außerordentlich hohem Preis-Leistungs-Verhältnis



Speed-A DM 90,-

Präziser, kompakter Geschwindigkeitsmesser 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

Hearing in Bonn zum Thema Flugsicherheit

Am 01.03.1983 trafen sich in Bonn auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums die Vertreter der Bundesanstalt für Flugsicherung, des Luftfahrtbundesamtes, des DAeC, des DHV, der AOPA und anderer Verbände. Bei diesem alljährlich stattfindenden Hearing wird jeweils Bilanz gezogen über die Flugsicherheit im zurückliegenden Jahr.

Das Hauptgewicht liegt naturgemäß auf den Referaten der Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrtbundesamt. Dabei zeigte sich, daß die Drachenflieger bei weitem nicht mehr unfallmäßige „Spitzenreiter“ im Luftraum sind.

Der DAeC führte eine Serie von Ausbildungs-Dias vor, die mit einem speziellen Projektor und gekoppelt mit einem Tonband für den Theorieunterricht eingesetzt wird. Die Bundesanstalt für Flugsicherung zeigte ihren neuen Lehrfilm über Not-situationen.

Der DHV-Vertreter Peter Janssen beschränkte sich auf einen kurzen Überblick über die Sicherheitsituation im Drachenfliegen und zeigte dann den DHV-Film. Und der hat eindrucksvoller überzeugt, als dies in langen Vorträgen möglich gewesen wäre.

Neue Adresse der Geschäftsstelle:

Deutscher Hängegleiterverband e.V.
Schaftlacher Straße 23
8184 Gmund am Tegernsee
Telefon (08021) 8181

**Das Telefon ist normalerweise an allen
Werktagen von 8.30 Uhr bis 16.00 Uhr durch-
gängig besetzt.**

Umschreibung ausländischer Lizenzen und Dokumentation der Flüge als Voraussetzung für die Überlandberechtigung

Auf der elften Sitzung der DHV-Hängegleiterkommission am 19.03.1983 in Friedrichshafen wurden folgende Beschlüsse gefaßt, die auch vom DAeC-Ausbildungsreferenten Bernd Stiebeling bestätigt wurden:

Die Umschreibung ausländischer Lizenzen – soweit überhaupt zulässig – umfaßt nicht die Überlandflugberechtigung. Für den zusätzlichen Erwerb der Überlandflugberechtigung sind die Besitzer umgeschriebener Befähigungsnachweise von

Wann kommt Flugfunk?

Antwort: Es tut sich wieder was. Nach längerer Pause bei den zuständigen Stellen hat nunmehr das Bundesverkehrsministerium den DHV-Antrag weiterbearbeitet. Derzeit bemüht sich das Verkehrsministerium beim Postministerium um eine möglichst einfache Regelung für den Hängegleiterfunkverkehr.

Fest steht, daß auch wir Drachenflieger bei der Benutzung einer normalen Flugfunkfrequenz die allgemeinen Ausbildungsbedingungen erfüllen müssen, d.h. daß wir nicht um den Erwerb des Funksprechzeugnisses (BZF) herumkommen.

Um den damit verbundenen Aufwand zu vermeiden und trotzdem Flugfunkstellen betreiben zu können, sollen wir die Ausnahmeerlaubnis für den Betrieb von CB-

Rundfunksendung

Am Sonntag, den 22. Mai 1983 sendet der NDR einen ausführlichen Bericht über das Drachenfliegen. Er bringt unter anderem Informationen über Wettbewerbe, Schaufliegen, Ausbildung, Testverfahren und vieles mehr.

Sendebeginn ist 18.30 Uhr.

Funkgeräten in der Luft erhalten. Diese Geräte sind sehr viel billiger, eine Ausbildung entfällt, und die einzelnen Geräte brauchen nicht angemeldet zu werden. Die Hauptnachteile – geringe Reichweite und Störungsanfälligkeit – werden teilweise dadurch kompensiert, daß in der Höhe optimale Sende- und Empfangsbedingungen herrschen.

Für die Kontaktaufnahme mit den Flugsicherungsstellen soll für uns Drachenflieger eine gegenüber den normalen Flugfunkgeräten „abgemagerte“ Geräteversion zugelassen werden, die leichter und billiger ist. Freilich wird der Benutzer solcher Geräte das Funksprechzeugnis brauchen.

Termine für das Inkrafttreten der speziellen Regelungen für unseren Funksprechverkehr werden vom Bundesverkehrsministerium bisher nicht genannt. Dazu sind die Beratungs- und Entscheidungswege allzusehr verschlungen.

Ausstellung am Frankfurter Flughafen

Am 3. Juni wird am Frankfurter Flughafen eine vom DAeC eingerichtete ständige Ausstellung eröffnet werden, die bis zum 31. Juli 1983 dauern wird. Gegenstand dieser Ausstellung wird das Drachenfliegen und das UL-Fliegen sein.

Neben neueren, modern konzipierten Geräten sollen dem erwarteten internationalen Publikum auch guterhaltene Geräte aus den Kindertagen des Drachenfliegens nebst Zubehör, wie Gurtzeug, Rettungsgeräte, Helme usw. vorgestellt werden.

Weiterhin ist der DHV mit einer Dokumentation über die Gütesiegeltests für Hängegleiter vertreten.

Nach Schätzungen der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit des Frankfurter Flughafens rechnet man während des Ausstellungszeitraums mit mindestens dreihunderttausend Besuchern.

DHV-Aufnahmeantrag „formlos“

Wer zum DHV will, kann dies gerne auch ohne spezielles Beitrittsformular tun. Er muß der Geschäftsstelle nur seinen Namen und seine Anschrift schriftlich mitteilen und außerdem natürlich noch schreiben, daß er die Mitgliedschaft beim DHV beantragt. Er (oder sie) bekommt dann unverzüglich den Mitgliedsausweis zugesandt. Für den Fall, daß das neue Mitglied eine DHV-Gruppenversicherung abschließen will, liegt der Versicherungsantrag bei (und die Rechnung).

Erste DULV-Hauptversammlung

UL-Kommission in ihren Ämtern bestätigt — DULV gestärkt

Am 13.03.1983 traf sich der Deutsche Ultraleichtflugverband (DULV) zu seiner ersten Hauptversammlung. Die Versammlung und der gleichzeitige UL-Flugtag wurden vom DULV-Mitgliedsverein Roßberg e.V. vorbildlich ausgerichtet.

Der DULV war ja erst am 31.10.1982 gegründet worden und die damals gewählte Kommission war folglich nur vier Monate im Amt. Ihre Aufgabe bestand hauptsächlich darin, die Anfangsformalitäten nach der Verbandsgründung durchzuziehen und die anstehenden Hauptprobleme anzugehen. Und diese Hauptprobleme gab's in Massen: Die Geländezulassungen (Referent Wilfried Bleidiesel) mußten mit den Behörden erst einmal verfahrens-

Versammlung kam vor allem der Vorwurf, die Ausbildung sei zu umfangreich. Seitens der Kommission wurde dem entgegengehalten, daß eine solide UL-Ausbildung ein wichtiger Garant für sicheres UL-Fliegen sei und daß vor allem in der jetzigen Anfangsphase jede Häufung spektakulärer UL-Unfälle den Gesamtsport in Mitleidenschaft führen würde.

Als einzige deutschsprachige UL-Fachzeitschrift hat sich das DULV-Info (Referent Reinhard Nolle) bereits einen guten Namen machen können. Es ist mittlerweile zur „Pflichtlektüre“ für jeden UL-Piloten und UL-Interessenten geworden, unabhängig von seiner Verbandszugehörigkeit. Ein bißchen Aufregung gab

Geschäftsstelle. Interessenten überschwemmen ihn mit telefonischen und schriftlichen Anfragen; der UL-Boom ist unglaublich. „So nebenbei“ hat Joachim Faßbender noch die Mitglieder zu betreuen, immerhin schon über 220 (Stand 31.03.83) und die Versicherungsangelegenheiten für die DULV-Mitglieder abzuwickeln. Der DULV hat mit dem Gerling Konzern genauso günstige Gruppenversicherungen abgeschlossen wie der DHV.

Zum Abschluß der Kommissionsberichte kam das Thema Flugsicherheit knallhart auf den Tisch. Der zuständige Referent Hans-Wolfram Willberg stellte anhand eines tödlichen Unfalls zwei Tage zuvor die besonderen Unfallrisiken im psychologischen Bereich des Piloten dar. Er hob dabei die verminderte Kritikfähigkeit bei Flügen in unmittelbarer Nähe der Pilotenwohnung hervor. Sein Grundsatzreferat hätte genauso auch bei einer DHV-Hauptversammlung gehalten werden können.

Bei den Kommissionswahlen gab es keine Umbesetzungen, d.h. zugleich auch, daß die Arbeit der bei der Gründungsversammlung gewählten Kommission bestätigt worden ist: Vorsitzender Joachim Faßbender, stellvertretender Vorsitzender Prof. Friedrich Korff, Finanzreferent Klaus Richter, Technikreferent Bernd Winkler, Ausbildungsreferent Bernd Schmidler, Referent für Flugsicherheit Hans-Wolfram Willberg, Sportreferent Horst Storzum, Referent für Flugbetrieb Wilfried Bleidiesel, Referent für Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit Reinhard Nolle.

Im Anschluß an die Wahlen gab der Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ Anlaß zu Kritik, Diskussion und Anregung. Ähnlich wie bei Beginn des Drachenflugsports vor acht Jahren war mancher Ärger auf fehlende Information zurückzuführen und so konnte man die meisten Punkte nach eingehender Erläuterung dann friedlich abhaken. In dieser positiven Stimmung ging die Versammlung auseinander, um sich – und das war der letzte Beschluß – im nächsten Jahr am selben Ort wieder zur Hauptversammlung zu treffen.



Der M 1 von Firebird

mäßig geklärt werden; denn Ultraleichtfliegen ist auch rechtliches Neuland und die Ultraleichtflugzeuge lassen sich in die normale Flugzeugplatzrunde nicht einordnen. Dafür mußten Ersatzvorschläge erarbeitet und den Genehmigungsbehörden nahegebracht werden.

In der Technik (Referent Bernd Winkler) stehen die Gütesiegel-Antragsteller Schlange. Auch das UL-Prüfverfahren ist weitgehend Neuland und sowohl die Hersteller als auch die Prüfer sind dort mit ständig neuen Problemen konfrontiert, die erst mit steigender Prüfungserfahrung sich erledigen werden. Besondere Schwierigkeiten bereitet der Ansturm der Prototypenanträge, bei dem folgende konsequente Linie eingehalten wird: Prototypen dürfen nur von Leuten mit UL-Befähigungsnachweis benutzt werden, sie stehen also nicht für die Ausbildung zur Verfügung.

In der Ausbildung (Referent Bernd Schmidler) gab es harte Worte. Aus der

es wegen einzelner umstrittener Beiträge im DULV-Info; trotzdem haben gerade diese Beiträge zu vertieften Sachdiskussionen angeregt.

Der Vorsitzende Joachim Faßbender als Betreuer der DULV-Geschäftsstelle und als Koordinator der einzelnen Referate ist voll im Streß mit Aufbau und Betrieb der

UL-Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 08.04.1983

044-001-82 Streamlight PSR II UL
(bisher 02-013-82)

Fa. Rademacher

Ultraleichtflugzeuge mit vorläufigem DHV-Gütesiegel

Stand: 08.04.1983

10-001-82 Firebird M1
10-002-82 Ranger M
10-003-83 Arrow M
10-004-83 Vampire M

Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
Fa. Schmidler + Schmidler
Fa. Bichlmeier/Behlen
Fa. Eichhammer/Behlen

Luftbilderlaubnis erteilt

Auszug aus dem Genehmigungsbescheid vom 8.3.83 der Regierung von Oberbayern an den DHV

1. Nach § 27 Abs. 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Verbindung mit §§ 83 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wird unter den in Ziff. II genannten Auflagen die **Privaterlaubnis** zur Herstellung von Luftbildaufnahmen aus Luftfahrzeugen, befristet bis zum 31.12.83 erteilt.

2. Die Erlaubnis berechtigt zur Herstellung von **Luftbildaufnahmen**
– in folgendem Gebiet: Bundesrepublik Deutschland außerhalb von Luftsperrgebieten zwecks Wendepunktbeurkundung bei Wettbewerben + Rekordflügen
– durch folgende Personen: Hängegleiterführer des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V., oder sonstige an den Wettbewerben beteiligte Hängegleiterführer

II. Auflagen

1. Bei der Herstellung der Aufnahmen ist darauf zu achten, daß Anlagen der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes und der Bayerischen Bereitschaftspolizei nicht mit aufgenommen werden.

2. Von Luftbildaufnahmen, die in Verkehr gebracht werden sollen, ist unmittel-

bar nach ihrer Herstellung je 1 Abzug in der Größe von mindestens 6 x 6 cm unter Angabe des Aufnahmedatums, des Aufnahmeortes und des dargestellten Objektes mit einer Aufstellung (zweifach) nach dem beiliegenden Muster der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Der Film ist unmittelbar nach seiner Herstellung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Prüfung und Freigabe vorzuführen.

Bis zur Freigabe sind die Aufnahmen unter Verschluss zu halten und dürfen Dritten weder übergeben noch sonstwie zugänglich gemacht werden.

Über die Freigabe wird ein Bescheid erteilt. Nicht freigegebene Aufnahmen werden entschädigungslos eingezogen.

3. Die Erlaubnis ist bei den Luftbildflügen mitzuführen und den Abfertigungsorganen unaufgefordert vorzuweisen.

4. Aufgrund dieser Erlaubnis dürfen keine Luftaufnahmen gegen Entgelt hergestellt werden.

5. Luftaufnahmen, die aufgrund dieser Erlaubnis hergestellt worden sind, dürfen

nicht an Dritte verkauft oder auf sonstige Weise gegen Entgelt zur Verfügung gestellt werden.

6. Luftaufnahmen dürfen Dritten nicht zu dem Zwecke übergeben werden, daß diese die Aufnahmen verkaufen oder auf sonstige Weise gegen Entgelt weiteren Personen zur Verfügung stellen.

III. Hinweise

Für den Gebrauch der Erlaubnis wird auf folgendes hingewiesen:

1. Die Verantwortung für die Herstellung und Verwendung der Luftbildaufnahmen liegt ausschließlich bei dem Inhaber. Etwa erforderliche privatrechtliche Einwilligungen, die für die Aufnahme einzelner Objekte in Frage kommen können, werden durch diese Erlaubnis nicht ersetzt.

2. Diese Erlaubnis entbindet nicht von der Pflicht zur Einhaltung der Sicherheitsmindestflughöhe nach § 6 Abs. 1 LuftVO während des Luftbildfluges.

3. Zuwiderhandlungen gegen die Auflagen dieser Erlaubnis können nach § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten mit Geldbuße geahndet werden.



Zukünftig sind Luftbildaufnahmen erlaubt. Im Bild das Drachenfluggelände Ahrtal in der Eifel

Direkter Draht zum Wettergott

Manfred Kreipl gilt als führend auf dem Gebiet der Segelflugmeteorologie

Tänzler: Wie kommt man eigentlich zu dem Entschluß Meteorologe zu werden?

Kreipl: Eigentlich wollte ich zur Flugsicherung gehen. Damals war ich jedoch um ein Jahr zu jung, um dort anfangen zu können, daher machte ich zunächst ein Praktikum beim Flugwetterdienst. Diese Arbeit begann mich derart zu faszinieren, daß ich meine ursprünglichen Berufspläne aufgab und der Meteorologie treu blieb. 1971 kam ich zum Flugwetterberaterdienst.

Tänzler: Du bist nun schon einige Jahre der meteorologische Berater der deutschen Segelfluggernationalmannschaft. Wie kam es dazu?

Kreipl: Während der Deutschen Segelflugmeisterschaften 1975 in Bayreuth stellte ich im Dienst wie üblich den Segelflugwetterbericht, der über Rundfunk ausgestrahlt wird und wies auf ein Lokalereignis hin, den Böhmischen Wind. Die Wettbewerbspiloten, die meinen Bericht gehört hatten, hatten an diesem Tag einen Vorteil gegenüber den anderen, da der offizielle Wettkampf-Meteorologe auf dieses lokale Phänomen in seinem Wetterbriefing nicht einging. Fast 3/4 aller Piloten landeten draußen ziemlich weit weg vom Startort! Daraufhin kam der Sportleiter auf mich zu und lud mich ein, die weiteren Wettbewerbstage als Gast mitzuerleben. Ein Jahr später, 1976, nahm man mich mit zur WM nach Finnland als Teammeteorologe, seither berate ich die Nationalmannschaft und war bei allen Weltmeisterschaften mit dabei.

Tänzler: Ich nehme an, daß nicht nur Wettbewerbspiloten sondern auch Rekordjäger Deinen Rat einholen.

Kreipl: Ja, viele Bestleistungen im deutschen Bereich sind durch mich beraten worden. Zum Beispiel der Streckenflug letztes Jahr von Burg Feuerstein zur französischen Atlantikküste (1008 km) oder der Höhenweltrekord im Motorsegler und viele andere Föhnflüge. Auch Kalkreuth hatte u.a. häufig bei mir angerufen.

Tänzler: Jochen v. Kalkreuth ist vielen Drachenfliegern ein Begriff, weil sein Buch „Segeln über den Alpen“ viele Tips gibt, die auch für Drachenflieger wertvoll sind.

Kreipl: Ich versuche gerade, die alpenmeteorologischen Aussagen Kalkreuths hinsichtlich der Drachenflug-Praxis zu überarbeiten und zu vervollständigen.

Tänzler: Wie können wir Drachenflieger Dich bei Deiner Arbeit unterstützen?

Kreipl: Zunächst einmal benötige ich weitere Informationen über das Leistungsver-

mögen der Drachen. Wichtig sind dann Rückmeldungen über erfolgte Flüge und Barogramm-Auswertungen. Positive Kritik ist jederzeit erwünscht. Durch Rückmeldungen und Auswertungen der betreffenden Wetterlagen können eventuell wieder Statistiken bzw. Diagramme gewonnen werden, die Euch Drachenfliegern im Endeffekt wieder zugute kommen.



Manfred Keipl

Tänzler: Einen Tag, bevor Helmut Denz Ostern '82 in Italien seinen Ziel-Rückkehr-Weltrekord über 136 km flog, war das Wetter deprimierend schlecht. Alle regionalen Flugwetterdienste kündigten ein Fortdauern der Schlechtwetterlage an. Nur du sagtest das dann tatsächlich eingetretene Rekordwetter voraus. Sind noch weitere Drachenflieger durch Deine Beratung erfolgreich gewesen?

Kreipl: Mich hatte man während einer Segelflugmeisterschaft angesprochen, und gefragt, ob ich auch Drachenflieger bera-

ten würde, was ich bejahte. Während einer NO-Lage rief Schrödel an. So konnte ich ihn auf die bei dieser Lage häufige Thermikreihung aufmerksam machen. Er selbst hat es zwar dann nicht geschafft sie auszunützen, aber sein Bruder. Der flog 87 km weit bei fast nur Blauthermik!

Tänzler: Leider haben wir die Erfahrung gemacht, daß nicht alle Wetterberater so fundierte Auskünfte erteilen. Es wäre Dir wohl nicht recht, wenn wir alle bei Dir in Nürnberg anrufen würden?

Kreipl: Wer bei mir anruft, wird eine Beratung erhalten. Häufig bin ich jedoch „auf Achse“. Mittlerweile gibt es innerdienstliche Fortbildungsseminare für Flugwetterberater, die speziell auf Segelflug und auch den Drachenflug eingehen; ich war dort als Referent im Einsatz. Man kann davon ausgehen, daß alle Flugberatungsstellen fundierte Auskünfte geben, wenn man gezielt fragt. Anrufen sollte man dort ohnehin nur, wenn man Informationen benötigt, die über das Gesagte im Segelflugwetterbericht hinausgehen. Hier in Bayern haben wir seit April 83 den Segelflugwetterbericht weiter differenziert und verbessert. So wird auf Thermikbeginn im Bergland und Thermikende hingewiesen.

Tänzler: Wir haben Dich während der DHV-Fluglehrerseminare als Referenten sehr schätzen gelernt und hoffen, daß Du Dich auch weiterhin für die Ausbildung der Drachenfluglehrer zur Verfügung stellst.

Kreipl: Ich bin auch weiterhin dabei. Da fällt mir ein: Während einem meiner ersten Seminare, die ich für Hochleistungssegelflieger gehalten habe – ich war damals 30 Jahre alt – stand gleich nach meiner Vorstellung einer auf und sagte: „So jung ist der, der kann uns ja gar nichts erzählen können!“



Ein gut beratener Flug

Der April ist gefährlich

Ergebnisse der Flugunfalluntersuchung — Teil II

Verletzungsfolgen der Drachenunfälle

Die folgenden Angaben basieren auf den Angaben der verunfallten Drachenflieger, dabei sind vorwiegend die Angaben über die Verletzungsfolgen der hier näher analysierten, jeweils auch schwersten Drachenunfälle enthalten, zu einem kleineren Teil auch zusätzliche Angaben über Verletzungsfolgen bei weiteren (früheren oder späteren) Drachenunfällen. 32 Drachenflieger hatten 2 Unfälle mit Verletzungsfolgen und 20 Drachenflieger berichten über 3 und mehr Drachenunfälle mit Verletzungsfolgen. Überwiegend handelt es sich dabei um unilokuläre, zum geringeren Teil um multilokuläre Verletzungen.

Brüche (Frakturen):

- 2 Nasenbeinfrakturen
- 1 Schultergelenkluxationsfraktur
- 1 Schlüsselbeinfraktur
- 8 Oberarmfrakturen
- 3 Frakturen des Ellbogengelenks
- 9 Unterarmfrakturen
- 7 Radiusfrakturen
- 15 Frakturen des Handgelenks
- 1 Mittelhandfraktur
- 3 Fingerfrakturen
- 4 Wirbelkörperfrakturen
- 3 Rippenfrakturen
- 1 Kniescheibenfraktur
- 4 Unterschenkelfrakturen bzw. Fraktur oberstes Sprunggelenk
- 1 Fersenbeinfraktur

Hinzu kommen als ungenaue Angaben: 3x Armbruch, 2x Beinbruch, 1x Beinbruch und Bänderriß, 1x Beinbruch (beidseitig), sowie die Frakturen im Rahmen von Polytraumen, die später noch im einzelnen dargestellt werden.

Auffällig ist das eindeutige Überwiegen der oberen Extremität gegenüber Rumpf und unterer Extremität.

Ausrenkungen (Luxationen):

- 5 Schulterluxationen
- 3 Ellbogenluxationen (weitere Ellbogenluxationen bei Polytraumen)

Prellungen (Kontusionen):

- 6 Commotio cerebri (dabei 2x Gesichtsprellung)
- 6 z.T. schwere Schulterprellungen
- 1 Oberarmprellung
- 1 schwere beiderseitige Ellbogenprellung
- 6 Unterarm- bzw. Handgelenkprellungen
- 2 Brustprellungen
- 5 Rippenprellungen
- 2 Wirbelsäulenprellungen
- 1 Oberschenkelprellung
- 1 Knieprellung
- 2 Unterschenkelprellungen
- 1 Prellung des Sprunggelenks
- 3 Fußprellungen (dabei 2x Fersenbeinprellung)
- 8 Multiple Prellungen
- 5 Multiple Prellungen und Schürfungen

Verstauchungen (Distorsionen):

- 2 Schulterzerrungen
- 10 Handgelenksdistorsionen (1x Verdacht, 1x nachgewiesene Bandläsion)
- 3 HWS-Distorsionen (1x Schleudertrauma)
- 2 Kniegelenksdistorsionen mit Bandläsion
- 7 Sprunggelenksdistorsionen (2x Bandläsion oberes Sprunggelenk)
- 4 Distorsionen im Bereich des unteren Sprunggelenkes und der Fußgelenke

Während Luxationen als Folge von Drachenunfällen nur im Bereich der oberen Extremität (Schulter- und Ellbogengelenk) auftreten, sind Distorsionen auch in den unteren Extremitäten in dem dafür besonders anfälligen Sprunggelenk nicht selten, wobei sie beim Start durch einen Fehltritt oder durch einen mißglückten Landeaufprall verursacht werden können. Auf geeignetes Schuhwerk ist deshalb auch beim Drachenfliegen zu achten.

Hinzu kommen 3x Hämatome, 1x jeweils Prellungen mit Frakturverdacht Mittelfinger, mit Muskelzerrung und Nasenbluten bzw. mit leichtem Unfallschock.

Platz- oder Rißwunden (15x) und größere Schürfwunden (13x), vorwiegend im Gesichtsbereich und an Händen und Armen, Zerrung bzw. Riß der Extremitätenmuskulatur

(6x), sonstige kleine Verletzungen (5x).

Schwere Drachenunfälle mit Verletzungen einer Extremität und des Kopfes bzw. des Rumpfes.

Dabei ergaben sich Kombinationen wie

Oberarmbruch und Beckenbruch (2x)

Oberarmbruch, Beinbruch, Gehirnerschütterung

Radiusköpfchenfraktur und Fraktur des Sprunggelenks

Handgelenkfraktur links, Nasenbeinfraktur, Schulterluxation

BWK-Fraktur und Unterarmfraktur LWK-Fraktur und schwere Kontusion

Unterkieferfraktur(en) und verschiedene Kontusionen

komplizierte Beinbrüche (2x)

Schulterluxation, vergesellschaftet mit Fibulafaktur bzw. multiplen schweren Prellungen

Ellbogenluxation in Verbindung mit Radiusfraktur, mit Handgelenksfraktur sowie Prellungen und Platzwunden.

Leichte bis schwere Gehirnerschütterung (10!x) und zusätzlicher Fraktur (5x), schwerer Prellung(en) oder Quetschung(en) (4x) sowie Distorsion(en) und Platz- oder Rißwunden.

Schließlich auch das Auftreten von schweren Distorsionen und gleichzeitig Prellungen an verschiedenen Körperteilen

Schwere Schädel-Hirn-Traumen sind in der vorliegenden Unfallanalyse nicht erfaßt, allerdings weist der relativ häufige Anteil von Gehirnerschütterungen auf die absolute Notwendigkeit des Schutzhelmes hin.

Die Schädigung oder Verletzung eines peripheren Nerves ist ebenso eine seltene Unfallfolge (2x, jeweils reversibel).

Auch schwere innere Verletzungen (Kontusionen, Ruptur) sind eine Ausnahme und weisen auf einen besonders schweren Sturz hin (1 schweres stumpfes Bauchtrauma mit Leberriß, Riß der Gallenblase und Nierenkontusion, 1 weiteres Bauchtrauma mit Leberriß und 1x Verdacht auf stumpfes Bauchtrauma).

Über einen (leichten) Unfallschock wurde mehrmals berichtet.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß besonders das eindeutige Überwiegen der oberen Extremität und des Kopfes als in erster Linie betroffene Körperteile bei Drachenunfällen ist. Eine Erklärung hierfür bietet vor allem der Landeunfall, wobei diese Körperteile sehr leicht in harte Berührung mit Geräteteilen oder mit dem Boden geraten können.

Eine besondere Verletzungspräferenz für die rechte oder linke Körperseite ist nicht eindeutig festzustellen, wobei allerdings die Frakturen und die Kontusionen jeweils auf der rechten Körperseite überwiegen, so daß eine eventuelle Polsterung auf dieser Seite verstärkt sein sollte. Eine wesentliche Verminderung des Verletzungsrisikos und der Schwere der Verletzungen läßt sich allerdings sicherlich vor allem nur durch eine verbesserte Technik erreichen. Um über die Folgekosten der hier erfaßten Drachenunfallverletzungen allgemein etwas aussagen zu können, wurde die Art der Akut- und Weiterbehandlung kurz übersichtlich zusammengestellt:

keine Behandlung:	23
Hausarzt:	12
Facharzt:	13
ambulante Krankenhausbehandlung:	42
ambulante Krankenhausbehandlung und nachfolg. fach- oder hausärztliche Therapie:	9
ambulante Krankenhausbehandlung und nachfolg. stationäre Therapie:	4
stationäre Krankenhausbehandlung:	40
stationäre Krankenhausbehandlung und nachfolg. ambulante Krankenhausbehandlung:	10
stationäre Krankenhausbehandlung und nachfolg. fach- oder hausärztl. Therapie:	4

stationäre Krankenhausbehandlung und nachfolg. ambulante Krankenhausbehandlung und anschließende fach- oder hausärztl.

Therapie: 1
Selbstbehandlung: 1

Längste Behandlungszeit 4 Monate, längste Arbeitsunfähigkeit 5 Monate.

Die Behandlungsstatistik läßt nochmals erkennen, daß es sich zum Teil um leichte bis mittelschwere und um schwere Verletzungen handelte. Das Verletzungsrisiko und somit die Behandlungs- und Rehabilitationskosten bei Drachenunfallverletzungen liegt sicherlich nicht wesentlich über dem anderer Sportarten. Abschließend bleibt noch darauf hinzuweisen, daß die hier erfaßten verunfallten Drachenflieger zu einem großen Anteil bereits früher private (Sport-)Unfälle hatten, die aber zumeist wohl folgenlos ausgeheilt waren, so daß keine wesentlichen Vorschäden bestanden. (84 verunfallte Drachenflieger hatten einen oder mehrere frühere private Unfälle, jedoch keine Drachenunfälle, (zumeist Sport, insbesondere Skiunfälle, sowie auch Auto- oder Motorradunfälle) und zu einem geringen Teil auch frühere Berufsunfälle.)

So betrieben Drachenflieger nach vorausgegangenen multiplen Frakturen (u.a. Schädelfrakturen, Oberschenkelbruch), nach Contusion cerebri, nach Bandscheiben-Operationen, Zust. nach Unterschenkelamputation weiterhin ihren Sport oder haben erst danach damit begonnen. Die Frage, wann man diesen Sport noch betreiben kann und wann man ihn nicht mehr betreiben sollte, läßt sich von dieser Stelle nicht allgemeingültig beantworten. Auch ob ein vorausgegangener Herzinfarkt ein unbedingter Hinderungsgrund für die Weiterausübung dieses Sports sein muß, sollte vom Ergebnis der individuellen sportärztlichen Untersuchung abhängig

gemacht werden.

Die Frage, ob eine sportärztliche Untersuchung sinnvoll wäre und beauftragt würde, wurde wie folgt beantwortet:

dafür:	35,3 % (55)
mit Einschränkungen dafür:	4,5 % (7)
dagegen:	16,0 % (25)
unentschieden:	2,6 % (4)
bisher bereits sportärztlich untersucht:	41,7 % (65)

Die Frage, ob nach dem Unfall das Drachenfliegen aufgegeben wurde, ist wie folgt beantwortet:

ja:	3,75 % (6)
nein:	95 % (152)
noch nicht entschieden:	1,25 % (2)

Praktische Schlußfolgerungen

Das Ziel dieser Arbeit war es, möglichst viele (auch Bagatell-)Drachenunfälle in einem begrenzten Zeitraum zu erfassen, um ein repräsentatives Bild über leichte bis schwere Unfälle und deren Ursachen sowie der daraus resultierenden Verletzungsfolgen zu erhalten (Unfälle mit tödlichen Folgen bleiben aus methodischen Gründen dabei ausgeklammert – zudem liegen auch über schwere und tödlich verlaufene Unfälle ausführliche Berichte und Gutachten von Seiten des Verbandes vor, während eine detaillierte Auswertung der leichten bis mittelschweren Unfälle noch weitgehend fehlt).

Die genaue Kenntnis der Unfallursachen ist von entscheidender Bedeutung. Oft entscheidet nur der Zufall, ob bei dem gleichen Unfallhergang einmal glücklicherweise nur eine geringe Verletzung entsteht und im anderen Falle eine ganz schwere mit u.U. bleibenden Schäden. Die wesentliche Forderung bezüglich der Unfallprophylaxe lautet daher aus sportärztlicher Sicht: Bei

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. 0 83 41 / 51 86

sowie unsere Händler in Deutschland und der Schweiz.

Gebrauchtdrachen Bullet und Superwing zu günstigen Preisen ständig auf Lager.



Kenntnis der häufigen Unfallursachen und der typischen Unfallmechanismen ist unbedingt die Gesamtzahl der Unfälle, insbesondere auch der sog. Bagatellunfälle, zu reduzieren, denn oftmals sind diese „kleinen“, wenig beachteten Bagatellunfälle die Vorreiter späterer wesentlich schwererer Unfälle. Dies wird in manchen der hier bearbeiteten Fälle deutlich. Sie sind auf keinen Fall nur als „Kavaliersdelikt“ oder sogar als „notwendige Erfahrung in der Schulung und Lernphase“ anzusehen.

Was den jeweiligen Ausbildungsstand der verunfallten Drachenflieger betrifft, so kommt hinsichtlich der Unfallgefährdung nicht in erster Linie dem allgemeinen Stand der Ausbildung und Flugerfahrung Bedeutung zu, denn Unfälle ereignen sich beim Anfänger wie auch beim Fortgeschrittenen (s. Abb. 2), vielmehr ereignen sich viele Unfälle an der Schwelle zu einer neuen Ausbildungsphase bzw. neuem Erfahrungsbereich (sei es, was die Technik, das Gelände oder das Gerät anbelangt). Die aktuelle Herausforderung erlangt hier entscheidende Bedeutung. Diese These vom „Fortgeschrittenensyndrom“ findet sich auch in dieser Arbeit, zumindest ansatzweise, bestätigt, kann aber dahingehend erweitert werden, daß man zusätzlich von einem **Schwelensituation-Syndrom** sprechen kann.

Bei genauer Betrachtung der Abbildung 3 zeigt sich eine gewisse Periodizität der Unfallohfigkeit mit Gipfeln etwa in Jahresabständen. Dieses Phänomen läßt sich vielleicht dadurch erklären, daß viele Drachenflieger den Sport im Urlaub erlernt haben bzw. eine weitere Ausbildung erhalten haben und dann im nächsten Sommerurlaub vor der Bewährungsprobe – einer neuen Schwelle – stehen und zum Teil versagen.

Hierbei ist die Überlegung erlaubt, ob nicht für diese besonders kritischen Flüge eine **Flugpatenschaft** institutionalisiert werden könnte, d.h. ein in spezieller Hinsicht erfahrener Pilot steht dem unerfahrenen Kollegen bei diesem besonders wichtigen Flug (z.B. mit einem neuen Gerät) mit Rat und Tat zur Seite.

Dabei geht sicherlich etwas Spontaneität verloren, aber die sorgfältigere Vorbereitung und Durchführung lohnt sich bestimmt.

Das Hauptaugenmerk der Unfallprophylaxe gilt der Landephase, die auch aufgrund der Ergebnisse (40,1%), die Hauptursache von Drachenunfällen darstellt. Eine besondere Berücksichtigung dieser Phase während der Schulung ist daraus ableitend zu fordern.

Die Unfallursachen wurden in Kapitel 2. ausführlich dargestellt. Auch wenn diese Angaben auf der subjektiven Einschätzung der verunfallten Drachenflieger basieren, sind sie aufgrund der zumeist vorhandenen Fähigkeit zur notwendigen Selbstkritik als glaubwürdig und realistisch anzusehen. So werden Personenfehler als Teilursache oder gar Hauptursache von Drachenunfällen bei einem Großteil der hier erfaßten Unfälle angegeben.

In einer früheren Untersuchung wurde in etwa 90% menschliches Versagen als Unfallursache ermittelt.

Dabei liegen die Mängel wohl überwiegend im technischen Bereich wie z.B. Steuerfehler, Langsamflug, fehlerhafte Einschätzung.

Die physischen Voraussetzungen der Drachenflieger sind sicherlich in der Regel ausreichend; die meisten Drachenflieger betreiben noch weitere (zumeist Individual-)Sportarten und besitzen eine allgemein gute Kondition. Sicherlich kann in einzelnen kritischen Situationen, insbesondere auch bei Langstreckenflügen, das jeweilige individuelle Leistungsvermögen überfordert werden, wobei jedoch oft als zusätzlicher Faktor eine Befindensstörung oder auch Ermüdung (Schlafmangel) hinzutritt.

Besonders beachtet werden muß in diesem Zusammenhang das physiologische Nachmittagstief, welches z.T. für das Unfallmaximum um 15.00 h verantwortlich gemacht werden kann (siehe Abbildung 4). Als praktische Konsequenz bietet sich die Verlagerung der Flüge mehr auf den Vormittag an.

Nachdem vorausgehend bereits die Notwendigkeit einer allgemein guten Kondition als physische Voraussetzung zum Drachenflugsport betont wurde, soll hier noch einmal auf die erforderliche psychische Disposition eingegangen werden.

Krissow-Eisemann berichten bereits 1975 über psychische Überforderung als Ursache bei tödlichen Drachenunfällen. In den zurückliegenden Jahren wurde jedoch diesem Gesichtspunkt keine besondere Beachtung geschenkt. Aufgrund der hier vorliegenden Analyse ist eine psychische Indisposition in gleichem Maße Ursache einer plötzlichen Ermüdung oder Schwäche beim Drachenflug, wie eine körperliche Krankheit oder Befindensstörung. Starke emotionale Einflüsse oder sonstige außerordentliche seelische Vorgänge bewirken Konzentrationsminderung oder auch Ablenkung, beides dem Drachenflugsport abträglich. So können auch familiäre Spannungen für einen nachfolgenden Unfall mitverantwortlich sein.

Mit der Einführung des Gütesiegels und der Entwicklung neuer Hochleistungsdrachen wird die Tendenz zu mehr Sicherheit und zunehmender technischer Perfektion erkennbar.

Daß damit gerätebedingte Drachenunfälle der Vergangenheit angehören, ist leider jedoch noch ein Wunschgedanke.

Besonders gravierend ist die eigenmächtige Veränderung des Fluggerätes. Frühere Untersuchungen vertreten die Ansicht, daß Flüge mit veränderten Seriengeräten eine äußerst riskante und lebensgefährliche Angelegenheit darstellen.

Eine mangelhafte Ausrüstung (z.B. fehlender Helm, falsches Schuhwerk, fehlende Handschuhe) kann die Ursache von Verletzungen, gerade auch bei Bagatellunfällen, sein. Um Distorsionen bei Start- und Landeunfällen zu vermeiden, werden hohe Schuhe oder Stiefel gefordert.

Sehr wichtig ist die intensive Vorbereitung bei einer Umstellung auf ein neues Gerät. Im Zweifelsfalle sollte man immer einen diesbezüglich erfahrenen Kollegen hinzuziehen bzw. eine nochmalige Einweisung durch die Herstellerfirma verlangen. Eine – oft verhängnisvolle – Variable beim Drachenflugsport ist eine aktuelle Wetterverschlechterung bzw. -änderung (z.B. starke Windböe, Umkehr der Windrichtung, Nebel, Regen etc.). Sicherlich ist nur der ganz erfahrene Drachenflieger in der Lage, diese plötzliche Veränderung des Umfeldes immer schnell und richtig zu erfassen und entsprechend zu reagieren. Die wesentliche Forderung lautet daher, auch schon beim geringsten Zweifel bezüglich einer eventuell bevorstehenden Wetterverschlechterung auf den Start zu verzichten und die Heimreise – so schwer es auch fällt – unverrückter Dinge anzutreten. Eine immer wiederkehrende Aufforderung und Mahnung, die sich wie ein roter Faden durch die einschlägigen Arbeiten der zurückliegenden Jahre zieht. Die Abhängigkeit von der Jahreszeit wird in Abbildung 11 deutlich. Dabei ist besonders auffällig die relativ hohe Unfallzahl im Monat April, die möglicherweise auf aktuelle Wettereinflüsse zurückgeführt werden muß. Auch bei größter Vorsicht ereignen sich jedoch immer wieder wetterbedingte Unfälle, die als unvorhersehbar und unvermeidbar angesehen werden müssen. Um auch in solchen Situationen nicht völlig hilflos den Elementen ausgeliefert zu sein, wird derzeit das Notfallsystem (Fallschirm) weiter perfektioniert, in der Schweiz wird sogar ein spezielles Notfalltraining angeboten.

B-Schein, C-Schein, Überlandschein

Hast Du Deinen C-Schein schon? hört man allenthalben. Der Begriff „Überlandberechtigung“ will sich nicht recht einbürgern, Mit der Öffnung des Himmels für die Streckenflieger war klar, daß eine Zusatzausbildung für B-Piloten erfolgen muß und daß diese Zusatzausbildung langfristig in die B-Ausbildung integriert wird. Daher wurde der Begriff geschaffen „B mit Überlandberechtigung“. Obwohl für keinen B-Piloten ein Zwang besteht, die Überlandberechtigung zu erwerben, wenn er weiterhin wie bisher drachenfliegt, hat ein regelrechter Run auf die Überlandbe-

rechtigung eingesetzt. Die meisten nehmen die Mühe, Prüfung und Kosten auf sich, nicht weil sie darauf aus sind, auf Strecke zu gehen, sondern weil sie dieses Fortbildungsangebot gerne aufgreifen. Es wird also keinen C-Schein und D-Schein geben. Und alle die „nur“ den normalen B-Schein haben, müssen auch künftig nicht befürchten, daß sie in ihren Rechten eingeschränkt werden. Dies sei deshalb klar gestellt, weil uns Raimund Rud einen kritischen Beitrag zum Thema geliefert hat, den wir hier im Anschluß abdrucken.

Die Redaktion

Ruf aller Drachenflieger zu schädigen oder durchzuhalten. Während ich mit entrüsteten Schritten davoneile, denke ich mir, und den Startplatz verpinkelt er sicher auch.

Ich näherte mich einer Gruppe, die um ein Gerät stand. Wortfetzen drangen an mein Ohr... zehn Meter steigen... mit neunzig zur nächsten Abreißkante... Kreuz an der Kielstange... hast du eine Ahnung!

Als der Sprecher Luft holen mußte, setzte ich an.

„Was fällt dir zum...“ keine Chance...

„Wie lange bist du geflogen?“

Ich überlegte kurz, und multiplizierte mit 2

„etwa eine halbe Stunde“

„Oh mei“

„Was fällt d“

„Hast du denn die Wolke drüben am Köpfl nicht gesehen?“

Natürlich hatte ich sie gesehen, aber da waren noch ein paar andere Wolken und bis ich mich entscheiden konnte, war es eben zu spät.

„Was fällt dir zu C ein?“ Endlich hatte ich die Frage plaziert, knapp und scharf.

„Na C wie Crack was sonst“.

Schlagartig gingen in mir ganze Lichterbäume an. Das war die Antwort. Da sind die Cracks und dort das Volk. Das Volk braucht Cracks, aber noch viel notwendiger brauchen die Cracks das Volk.

Und dann ist da ein Staat, wo käme man hin, wenn eine ganze Gruppe unregistriert durch die Gegend schwirren könnte wie bunte Paradiesvögel? Bei uns herrscht Ordnung. Die Lösung war ein Crackificat, der C-Schein.

Und die Kennzeichnung? Wir nähern uns 1984. Big brotherchen will watching us. Wer nichts anstellt, hat auch nichts zu befürchten, oder? Und die Zukunft? Bald wird es nur noch Crackifizierte geben und kein Volk. Keine Sorge, der D-Schein winkt.

„Was fällt Ihnen zu D ein?“

„DANGER“.

Raimund Rud

Das hohe C

„Mit steigender Höhe abnehmend.“ Ich überlege krampfhaft, ob steigende Höhe das Gegenteil von sinkender Tiefe sein könnte. Nicht eine Frage steht hier zum Nachsinnen an, sondern eine Antwort. „Mit steigender Höhe abnehmend“ ist die richtige Antwort auf die Frage: „In der Troposphäre ist die Temperatur?“ Ja und beides steht zur Prüfung für den C-Schein an. Wie so oft im Leben ist die Antwort fragwürdiger als die Frage. Aber auch zu den Fragen fallen mir so viele Fragen ein. Warum eigentlich C-Schein? Simpel werden Sie sagen, nach A und B kommt eben C.

Das dachte ich ursprünglich auch, aber wer so denkt, hat nun wirklich keine Ahnung zur Sache. Und überhaupt, denken allein genügt nicht. Wer wirklich durchblicken will, muß die Meinung des Volkes hinterfragen. Das hat lange Tradition, schon der alte Luther hat dem Volk aufs Maul geschaut, das Resultat war eine zweite Organisation, die versprach, einen noch direkteren Draht zum lieben Gott zu haben. Gestützt auf so alte Tradition ließ ich keine Gelegenheit aus zu hinterfragen.

„Was fällt dir zu Buchstabe C ein?“

„Es hoache C“

„Darf ich fragen, woher du kommst?“

„I bin a Tirola.“

Natürlich, da alle Tiroler jodelnd auf hohen Berggipfeln stehn, war die Antwort zwar bindend, aber nicht weiterführend. Als ich ihm erklärte, worum es mir ginge, meinte er, es sei nicht seine Art, sich in ausländische Angelegenheiten zu mischen und deshalb sei der C-Schein für ihn kein Thema. Er fügte erklärend hinzu, das Wort Sonderpilotschein komme nicht daher, daß manche Piloten etwas sonderbar fliegen. Ermutigt durch die Tiefe des Blickes in die Volksseele durch denselben Maul, stürzte ich mich auf den nächsten Piloten.

„Was fällt dir zu C ein?“

Mit gespannter Aufmerksamkeit hing ich an seinen wulstigen Lippen. Es dauerte eine Weile, dann überflog ein mieses Grinsen sein Gesicht. „Die CC natürlich“ seine Hände (Wurstfinger) beschrieben kurvige Umrisse in der Luft.

Ich schaute mir den Kerl einmal genauer an. Da hatte ich doch genau den Typen vor mir, wie ihn die Tanner in ihrem merkwürdigen Artikel beschrieben hatte. Bunter Fliegeroveral, Aufnäher, verspiegelte Sonnenbrille. Der macht sicher in der Seilbahn solche Witze, die einem zarten Mädchen nur die Wahl lassen, entweder abzuspringen und damit dem

Anzeige

WASMER

DELTA INSTRUMENTS

Lärchenweg 10, 7808 Waldkirch, Tel. 07681/8187

WV — Die neu überarbeitete **Variometer-Familie** mit den überzeugenden Leistungsdaten.

Wir bieten: Hohe Meßgenauigkeit, Robustheit, einfache Handhabung und günstige Preisgestaltung.

Wir liefern: Variometer, Höhenmesser (analog, digital), Fahrtmesser, Delta-Cockpits, Fotohalterungen, Fallschirme und sonstiges Zubehör.

Lassen Sie sich unsere Produkte bei Ihrem Händler vorführen oder fordern Sie unser Informationsmaterial an.

Ausländische Fluggäste in Deutschland

Personen mit ständigem Wohnsitz im Ausland (Gäste), die einen generell als gleichwertig anerkannten Befähigungsnachweis besitzen, sind mit den Inhabern deutscher Befähigungsnachweise B mit Überlandberechtigung gleichgestellt. Sie sind verpflichtet, sich über die deutschen luftrechtlichen Bestimmungen aus eigener Initiative zu informieren.

Personen mit ständigem Wohnsitz im Ausland (Gäste), die keinen Befähigungsnachweis oder nur einen Befähigungsnachweis ohne generelle Anerkennung besitzen, können nach einer vereinfachten Überprüfung in Theorie und Praxis einen Ersatzbefähigungsnachweis, jedoch ohne Überlandberechtigung erhalten. Zur weiteren

Erlangung der Überlandberechtigung muß die Überlandprüfung abgelegt werden.

Die Ersatzbefähigungsnachweise werden von geprüften Drachenfluglehrern auf DHV-Formblatt ausgestellt und werden erst mit Eingang der Durchschrift beim DHV gültig. Sie sind automatisch auf ein Jahr befristet und es kann bei erneuter Überprüfung ein neuer Ersatzbefähigungsnachweis ausgestellt werden. Eine weitere Verlängerung findet nicht statt. Der Pilot ist dann jedoch zur Teilnahme an der Prüfung zum Befähigungsnachweis berechtigt.

Der DAeC plant eine gleichlautende Regelung.



Blick über die Grenzen

England

In der Märzausgabe von „wings“ wird die „neue Gurtzeug-Generation“ vorgestellt. Besonders hervorgehoben wird, daß keinerlei Seile und Bänder mehr als Luftbremse wirken können, daß beim Losstarten nichts vor den Beinen baumelt und daß das Gutzeug (2,6 kg) völlig flexibel ist.

Das Einsteigen sei sehr einfach, sagt der Hersteller.



Weiter wendet sich der britische Ausbildungsreferent Dave Clayton mit einer interessanten Frage an den Leser: Bist Du schon mal in Deinem heimischen Drachenfluggelände angekommen und hast dort einige neue Gesichter gesehen? Hast Du Dich jemals gefragt, ob die Neuen erfahrene oder unerfahrene Flieger sind und Dir überlegt, wie Du das rausbekommen könntest?

Falls die Antwort auf diese Frage ja lautet, dann hast Du zwei Möglichkeiten es rauszubekommen. Methode 1: Du kannst Dich zurückhalten und den Piloten beim Start zuschauen, obwohl. Du bei dem

Rotor, der bei der herrschenden Windrichtung gewöhnlich vorhanden ist, niemals gestartet wärest, und dann wirst Du vielleicht sehen, wie sie eine Weile im Himmel herum wabbeln, vielleicht crashen oder . . . jedenfalls eine Möglichkeit, wie man mit Sicherheit herausbekommt, ob die Neuen erfahren sind oder nicht.

Methode II: Du kannst zu ihnen gehen bevor sie starten und ihnen Deinen qualifizierten Rat anbieten, nur um herauszufinden, daß du mit Bob Calvert und Johnny Carr sprichst.

Dave Clayton fordert im weiteren dazu auf, daß Schüler, die ihre Flugschule eben erst verlassen haben, also noch sehr unerfahren sind, ein farbiges Band an der Turmspitze befestigen sollen, damit jedermann erkennen kann, daß dieser frischgebackene Flieger besonders rücksichtsvoll zu behandeln und sorgfältig zu beraten ist.

Mit zunehmender Erfahrung soll dann das Band gegen andersfarbige Bänder ausgetauscht werden. – So erhofft sich die BHGA ein weiteres Zurückgehen der Unfallzahlen.

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

Frankreich

Über G. Thevenot's Art und Weise neue Prototypen zu testen wird berichtet: Da die Werkshalle der Fa. La Mouette weit entfernt von jeglichem Drachenflugberg steht, für Testflüge also weite Anfahrten erforderlich sind, hat Thevenot folgende Abhilfe geschaffen: Mit einem UL, durch dessen Propellermitte ein Seil läuft, startet er, auf einer Straße gleich hinter der Halle, im Schlepptau den zu testenden Prototypen. Beim Erreichen der nötigen Höhe wird ausgeklinkt und das Testprogramm absolviert.

Im *VOL libre*, der französischen Fachzeitschrift, heißt es, daß Mike und Caroline De Glanville nach Zypern übersiedeln werden. Falls dies zutrifft, wäre dies eine schlechte Nachricht für so manchen La Chens Urlauber, da der bekannte Wettbewerbsflieger Mike dort mit Hilfe seiner Werkstatt schon oft manchen Urlaub gerettet hat.

Schweiz

SHV und AeCS haben Zusammenarbeitsvertrag unterzeichnet

Der Schweizerische Hängegleiterverband und der Aero-Club der Schweiz haben am 28. Januar einen Zusammenarbeitsvertrag unterzeichnet, der die Beziehungen dieser Verbände im Sektor der gemeinsamen Nutzung des Luftraumes, in organisatorischen Bereichen wie Ausstellung von internationalen Sportlizenzen usw., regelt.

Der Vertrag sieht vor, daß die beiden aviatischen Organisationen ihre volle Selbständigkeit behalten, sich jedoch in allen beiderseitigen Interessensgebieten absprechen und informieren. Zudem beinhaltet die von den Verbandsspitzen unterzeichnete Vereinbarung eine Absichtserklärung der Verbände für einen späteren Zusammenschluß: ein entsprechendes Projekt soll den Verbandsorganen bis spätestens Ende 1984 zum Entscheid vorgelegt werden.

Mit diesem Kooperationsvertrag sind jahrelange Verhandlungen erfolgreich zu Ende gegangen.

Italien

Drachenfliegen erlaubt — Ultraleichtfliegen verboten

Das italienische Transportministerium — Generaldirektion des zivilen Luftverkehrs — hat mit Rundschreiben vom 22.02.1983 das zwischenzeitliche Verbot für das Drachenfliegen unter verschiedenen Auflagen und Bedingungen wieder aufgehoben und das absolute Verbot für Ultraleichtfliegen bestätigt. Das Rundschreiben hat den nachstehenden Wortlaut, wobei wegen der besseren Verständlichkeit einige Stellen frei übersetzt sind.

„In Erwartung einer entsprechenden gesetzgeberischen Maßnahme, für die der Ministerrat dem Parlament am 22.10.82 einen Gesetzentwurf vorgelegt hat, wird in Übereinstimmung mit dem Grundgedanken des obigen Gesetzentwurfes bestätigt, daß gegenwärtig von den motorisierten Hängegleitern — genannt „Leonardini“ — eine potentielle Gefährdung für den Luftverkehr ausgeht.

Für die Hängegleiter, die „wahren und echten (nicht bestückt mit Motor)“, von denen eine solche Gefährdung nicht ausgeht, wird Flugbetrieb innerhalb bestimmter Grenzen gestattet, die die Sicherheit des Luftverkehrs garantieren. Bezüglich der „Leonardini“ wird die negative Beurteilung des Rundschreibens Nr. 03305 vom 21.07.1982 bestätigt. Dagegen wird für die nichtmotorisierten Hängegleiter der Inhalt des Rundschreibens Nr. 442308 vom 29.11.1976 herangezogen, das in Bezug auf die internationalen Richtlinien für Sichtflug erstellt wurde. (Anhang ICAO Nr. 2).

Demnach besteht das absolute Verbot für den Betrieb der Leonardini (= Ultraleichtflugzeuge) weiter. Für die nichtmotorisierten Hängegleiter wird verfügt, daß der Betrieb in folgenden Punkten verboten ist:

1. In einer Höhe von mehr als 150 m über Grund;

2. innerhalb der kontrollierten Lufträume (CTR, TMA Luftverkehrsstraßen) und ATZ (Flugplatzverkehrszonen), außer mit der entsprechenden Erlaubnis durch die zuständige Flugleitung;

3. innerhalb der verbotenen Zonen, die in den Luftfahrtskarten mit dem Buchstaben P gekennzeichnet sind; innerhalb der reglementierten Zonen, gekennzeichnet durch den Buchstaben R, zu den Quoten und Zeiten gemäß den diesbezüglichen NOTAM's. Innerhalb der Gefahrengebiete, gekennzeichnet durch den Buchstaben D, ist der Betrieb auf eigenes Risiko des Piloten erlaubt. Jeder Pilot ist verpflichtet, sich bei den zuständigen Stellen über die örtliche Lage der aufgeführten Zonen und über die dortigen Einschränkungen zu informieren;

4. innerhalb 5 NM um die Flugplatzbe-

Generalversammlung 1983 des Schweizerischen Hängegleiterverbandes (SHV)

Am 29. Januar fand in Näfels/GL die neunte Generalversammlung des Schweizerischen Hängegleiterverbandes statt. SHV-Präsident Thomas Bosshard konnte rund 300 gutgelaunte SHV-Mitglieder sowie verschiedene Ehrengäste begrüßen. Die wieder kandidierenden Vorstandsmitglieder Dr. Berdj Haroutunian, Markus Baumann, Urs Möhr, Philippe Graber sowie Präsident Thomas Bosshard wurden einstimmig in ihrem Amt bestätigt, für die demissionierenden Erwin Schmid und Gerard Feissli wurden neu Hans Stalder, Sport, und Peter Vogel, Finanzen, in den SHV-Vorstand gewählt.

Fluggebiet

Locarno — Cimetta — Monte Bre

Das Fluggebiet ist nach den Vorfällen von Ostern 1981 immer noch gesperrt!

Auswärtige Piloten werden nur in Begleitung eines einheimischen Deltapiloten von der Seilbahn befördert. In Brè darf weiterhin nicht gestartet werden!

Wir danken all denen, die dies verstehen und respektieren.

DC „Scorbat dal Locarnes“

grenzungen, die nicht innerhalb einer ATZ gelegen sind;

5. über Städten, Dörfern, Ansiedlungen jeder Art, auch Industriegebieten, und Menschenansammlungen;

ferner ist es verboten,

6. Gegenstände und Flüssigkeiten aller Art abzuwerfen;

7. Hängegleiter mittels Flugzeugen oder anderen Vorrichtungen zu schleppen.

(Übersetzung: Hannelore Schimpf)

Hinweise für Italienfahrer

Anlässlich eines Italienurlaubs machte unser Mitglied Herr Wölmüller schlechte Erfahrung mit der dortigen Polizei.

Weil sein Drachen über die hintere Stoßstange des VW-Busses hinausragte, mußte er eine Strafe von 125 000 Lire (ca. 215,- DM) bezahlen.

Auf die Frage, wie ein überstehender Hängegleiter zu kennzeichnen sei, wurde ihm folgende Antwort gegeben:

„An dem überstehenden Teil ist eine Tafel 50x50 cm, diagonal rot-weiß gestreift anzubringen. Bei Nachtfahrten sind auf der Tafel zusätzlich rote Rückstrahler zu montieren.“

So gekennzeichnet steht also einer Fahrt in Italien, auch mit langgepacktem Drachen, nichts mehr im Wege.

Das Drachenfliegen ist nun offiziell erlaubt

Referat über rechtl. Situation / Vollversammlung des Falkenclubs Ahrntal in Sand in Taufers

Vor kurzem hielt der Falkenclub Ahrntal seine Jahresversammlung in Sand in Taufers ab. Bei dieser Gelegenheit hielt der scheidende und später wieder im Amte bestätigte Klubpräsident Dr. Karlheinz Außerhofer ein Referat über die rechtliche Situation des Drachenfliegens, nachdem es in den letzten Monaten viele, zum Teil widersprüchliche Meldungen in den verschiedenen Medien gegeben hatte. Mit Genugtuung konnte Außerhofer im Verlauf seiner Ausführungen auf ein Rundschreiben des Transportministers verweisen, wonach das Drachenfliegen in Italien bei Beachtung der auch in anderen Ländern üblichen Einschränkungen erlaubt ist. Verboten bleibt hingegen nach wie vor das Fliegen mit dem Motordrachen. Das Gesetz, welches dem luftigen Sport eine rechtliche Grundlage gibt, wurde dem Parlament bereits zur Behandlung vorgelegt und wartet auf seine Verabschiedung.

Die Einschränkungen, welche der Ikarus-Jäger beachten muß, unterscheiden sich kaum von den international üblichen. So ist das Ausüben des Sportes in den geregelten Flugräumen verboten, es

clubs werden. Von seiten des Falkenclubs wurde daher sofort nach Bekanntwerden der Klarstellung durch den Transportminister vom 11. 1. 1983 Verbindung mit dem Aeroclub Bozen aufge-

sche Probleme auf die Ikarus-Jünger zukommen dürften; und bei der Vertretung der Interessen hat ein starker Verein natürlich mehr Gewicht.

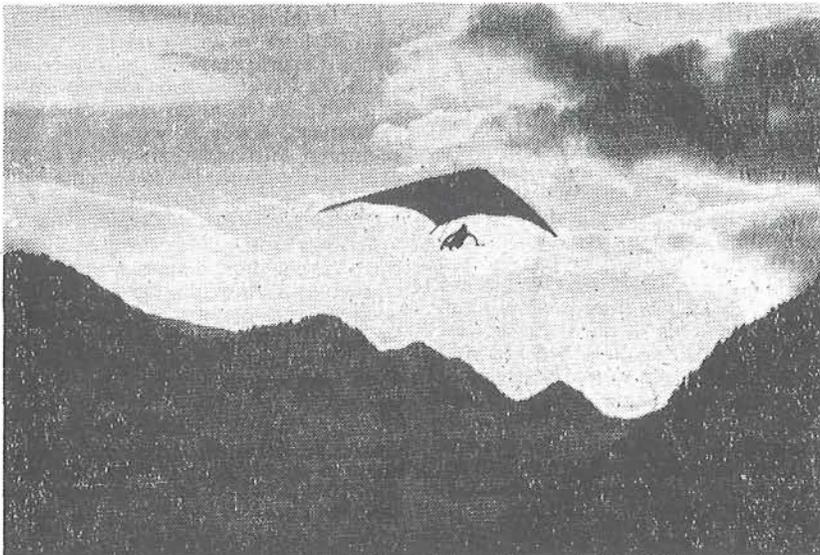
Der Falkenclub Ahrntal besteht seit Frühjahr 1975 und ist somit wohl der älteste Drachenfliegerverein Italiens. Auf nationaler Ebene ist er durch die Ausrichtung von zwei Staatsmeisterschaften und von internationalen Flugtagen bekannt. Auch auf europäischer Ebene dürfte dieser Südtiroler Verein mit rund 60 aktiven Mitgliedern zu den größeren gehören. Die Mitglieder sind in Fluggruppen in den Gebieten Ahrntal/Bruneck, Gaderal/Hochabtei, Brixen und Überetsch/Meran organisiert.

Mit Freude konnte anlässlich der Vollversammlung der „Falken“ festgestellt werden, daß man dem bei der Gründung lancierten Motto „Kameradschaft, Drachenfliegen, Sicherheit beim Fliegen“ immer noch treu ist. Die Mitglieder betrachten sich als Flugsportler-Freundeskreis, dessen Ziel die sportliche und sichere Fliegerei ist.

Das Drachenfliegen hat in letzter Zeit im Eiltempo neue Ausmaße angenommen (auch von der Leistung her), wobei die „Falken“ mit Technik und Leistung durchaus mithalten konnten. Erwähnt seien in diesem Zusammenhang die im Sommer 1980 erstmals gelungene Überquerung der Zillertaler Alpen in der Gegend des Schwarzensteins durch den Ladiner Hannes Kostner mit Start in Ahornach und Landung in Mayrhofen/Zillertal sowie ein Flug über 175 km mit Start in Ahornach und Landung an der jugoslawischen Grenze bei Villach.

Für das laufende Vereinjahr hat der Falkenclub seine Flugtätigkeit schon wieder aufgenommen. Am Rande sei vermerkt, daß man auch heuer wieder an die Ausrichtung einer Großveranstaltung denkt.

Nach den Neuwahlen setzt sich die Vereinsleitung folgendermaßen zusammen: Dr. Karlheinz Außerhofer, Präsident, Erwin Außerhofer, Vizepräsident, Othmar Enzi, Sekretär, Peter Haidacher, Kassier, Hannes Kostner, technischer Leiter und Leiter der Sektion Badia/Gaderal, Luis Clara, Sektion Brixen, sowie Elmar Paller, Sektion Überetsch/Meran.



Die Drachenflieger können aufatmen: Sie dürfen wieder in luftiger Höhe ihre Kreise ziehen. Ausgenommen bleiben allerdings die Motordrachen. Im Bild ein Flug von Toni „Gratler“.

Repr.: „D“

sei denn, man verfügt über eine Sonderbewilligung der zuständigen Flugbehörde. Untersagt ist u. a. auch das Überschreiten einer Flughöhe von 150 m (nähere Auskünfte erteilt Falkenclub-Präsident Karlheinz Außerhofer, Ruf: 0474/8 44 22 und 0472/6 55 90).

Damit das Drachenfliegen in rechtlich einwandfreier Form erfolgen kann, muß dieser Sport ein Flugzweig eines Aero-

klubs aufgenommen, welcher den Sandner Verein als Mitglied aufnahm.

Eine Gruppe von zehn Drachenfliegern aus der Brixner Gegend sowie eine weitere Gruppe von fünf Drachenfliegern aus dem Überetsch suchten daraufhin ihrerseits beim Falkenclub um Aufnahme an. Dieses Zusammenrücken zu einem Verein ist notwendig geworden, da in Zukunft wohl etliche bürokrati-

Hallo Drachenflieger,

wollen Sie mal was anderes erleben, dann kommen Sie nach **Sand in Taufers** in Südtirol.

Sonderangebot für Halbpension bei einer Personenzahl von mindestens 10 Personen DM 25,- pro Person/Tag, für die Monate April, Mai, Juni.

Gasthof Bruggnhof – Kematen/Sand in Taufers.

Tel. (04 74) 6 80 04 — bitte vorher anrufen



· Gebrauchtmärkte · Gebrauchtmärkte ·

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.

Superwing, Baujahr 10/81, Top-Zustand, wenig geflogen für nur DM 1.600,-. Tel. (08 31) 8 32 11.

IKARUS 700/1S, Baujahr 12/79, 18;6 qm, guter Zustand, VP DM 2.000,-. Tel. (0 73 31) 6 75 96 abends.

Firebird II, Baujahr 7/80, Kurzpackmaß 3,80m, 21 kg, ideales Erstgerät, VB DM 1.500,-. Telefon (0 86 52) 56 11 nach 18 Uhr.

Bicla Arrow, 2 m, Baujahr 7/82, guter Zustand, VB DM 3.400,-. Gesch. Telefon (0 89) 38 95 41 52.

Steinbach Kniehänger, large, Bestzustand, Gütesiegel, für DM 150,- zu verkaufen. Telefon (0 73 67) 22 60.

Litek-Vario, Hall-Fahrtmesser, VDO-Höhenmesser am Stück für DM 250,-, ideal für Anfänger. Telefon (0 71 52) 4 51 37.

Pritzel VMS, noch Garantie, DM 380,-; Parasail Kniehänger schwarz, DM 100,-; Winter Fahrtmesser, DM 120,-. Telefon (0 89) 7 69 44 54 ab 18.00 Uhr.

Helios (Starrflügler), Preis VB. Telefon (0 94 41) 26 17.

Verkaufe wegen Aufgabe des Sports einen Ranger A (wenig geflogen, sehr guter Zustand), BB-Fallschirm, Prieler Liegegurt. Telefon (0 89) 22 01 54.

Pritzel VMS-c 1 Vario, Spezialausführung, umschaltbare Empfindlichkeit 5 m/sec. und 2,5 m/sec. technisch und optisch einwandfrei, äußerst genau, Vollgarantie bis 28.02.1984, Neupreis mit Ladegerät für den eingebauten Akku DM 585,-, Verkaufspreis DM 390,-. Telefon (0 71 83) 83 02.

Fafnir, ca. 1 Jahr alt, DM 2.900,-; Wings mit dem neuen Gütesiegel, DM 1.400,-; beide Geräte mit Reserveteilen (z.B. Steuerbügel) in einwandfreiem Zustand zu verkaufen. Telefon (0 89) 30 10 51.

PUMA, ähnlich Comet, Farbe gold-lila, wenig geflogen, kein Segelflattern, VB DM 2.950,-. Telefon (0 70 71) 6 74 69.

X-Ray 16, Baujahr 3/82, Topzustand, wenig geflogen, Mylarkante, Obersegel und Kante weiß, Untersegel rot, VB DM 2.600,-. Telefon (07 61) 7 82 87.

Falcon V, guter Zustand, Farben blau und weiß, DM 1.300,-. Telefon (02 21) 21 48 05.

Cloud II, Spektralfarben, incl. Steuerbügelrohren, Kniehängerschürze, Fallschirm, Wasmer-Vario, Winter-Fahrtmesser, Höhenmesser, DM 2.800,-. Telefon (0 43 51) 8 24 50.

Verkaufe Azur 15, prima Handling, guter Zustand, da ich wegen Gewichtsgründen auf Azur 17 umsteige. Nehme dafür auch einen Atlas in Zahlung, VHB DM 2.900,-. Telefon (07 61) 2 79 23 42 (Clemens Koch).

Verkaufe fast neuen Schlafsackgurt, Fabrikat Parasail-Windborne, Farbe rot/gelb mit Gütesiegel für Körpergröße ca. 168 bis 178 cm. Preis VHS. Telefon (07 61) 44 18 77.

Bullet, weiß-blau, günstig, wegen Familienultimatum zu verkaufen. Telefon (0 88 23) 88 96.

Concord II, neuwertig, 3/4 Jahr alt, blau-weiß, DM 3.000,-. Tel. (07 61) 27 71 98.

Cloud II, exklusive Farben, DM 2.600,- 1 Jahr alt, wenig geflogen. Telefon (0 76 81) 38 11 ab 20 Uhr.

Fafnir, gold-rot, neu, DM 3500,-, Saphir, neuwertig, gold-orange und spektralfarben, DM 4500,-. Telefon (0 86 21) 32 26

Ranger HS, Packmaß 1,5 m, einwandfreier Zustand, mit Ersatzteilen, DM 2.350,-. Telefon (0 89) 78 47 62.

Azur 15, Baujahr 1982, crashfrei, Farbe rot-weiß, DM 3.000,-. Telefon (0 80 21) 81 81 von 8.30 bis 16.00 Uhr.

UP-Comet 165, Baujahr 8/81, in gutem Zustand mit schönen Farben (blau, weiß, rot), VB DM 3.700,-; 1 Steffl-Schlafsack mit integriertem Fallschirmcontainer VB DM 300,-. Telefon (0 29 72) 63 12 von 19.00 bis 20.00 Uhr.

Wills Wing „Duck“ 180, blau-weiß, Topzustand, 6 Monate alt, ÜL-Nr., DM 3.850,-. Tel. (0 85 52) 12 45 abends.

IKARUS 800/2, Baujahr 6/81, 15 qm, optimaler Zustand, DM 2.300,-. Telefon (0 70 34) 84 42.

Cloud II, Baujahr 1/82, guter Zustand, VB DM 2.500,-, Madeja, Telefon (02 01) 10 28 18 oder (0 20 56) 6 09 53.

Bullet, Baujahr 8/82, Farben weiß/dunkelblau, nur 25 Flüge, crashfrei, für DM 3.300,- abzugeben. Telefon (0 81 39) 16 13 (18.00 bis 24.00 Uhr).

Ranger A, Packmaß 1,5 m, Farbe weiß-gelb-rot, mit Ersatztrapez, DM 1.500,-. Telefon (0 87 51) 33 40.

Firebird II, wenig geflogen, Topzustand, Packlänge 2,40 m - 4,00 m - 6,00 m, preisgünstig zu verkaufen. Telefon nach 16.00 Uhr (0 78 41) 2 39 90.

Verkaufe aus privaten Gründen Azur 17C, neuestes Modell, keinen Flug, VB DM 4.250,-; Atlas 16 SC, Topzustand, DM 2.600,-. Telefon (0 76 29) 499 oder 872.

Verkaufe gut erhaltenen Bergfalken, 3 Jahre alt, ideales Anfängergerät, DM 1.400,-. Telefon (07 31) 26 48 16.

Ikarus 700/1 Aero, 18 qm, optisch und technisch sehr gut, nur DM 1.800,-, zwei Ersatztrapezrohre. Tel. (06 21) 55 23 25.

Atlas 16, 12 Flüge, Baujahr 82, Zweitgerät, einwandfreier Zustand, schöne Regenbogenfarben. Tel. (0 76 81) 62 07.

Neuwertiger Superfex II, Modell 81, 22 kg, crashfrei, 3 Lufträder, Prieler-Liegegurt mit B+B-Fallschirm, elektr. Film- und Fotoausrüstung, Winter-Fahrtmesser, ME-Vario, Ersatztrapezrohre, 2 Packsäcke, Windsäcke, Helm, Stiefel, Kombi usw. verkaufe altershalber (60 Jahre), alles oder einzeln. Engelbert Bayer, Vogelsang 2, 7080 Aalen, Telefon (0 73 61) 4 16 39 abends.

Verkaufe wegen Aufgabe des Sports: FB II, 2 Jahre alt, Regenbogenfarben, crashfrei, daher technisch sehr guter Zustand (Probefliegen auf Wunsch), VB DM 1.000,-. Zu erreichen Mittwoch bis 18 Uhr unter Telefon (0 75 72) 55 18.

Gut erhaltener Döst Cyclone, schöne Farben, guter Zustand. Tel. (0 86 81) 3 20.

Super-Wing, crashfrei, blau-hellblau, günstig abzugeben. Telefon (0 23 53) 1 01 78 ab 18.00 Uhr.

Fafnir, Baujahr 10/82, unifarben, diverse Extras wie kurzer und langer Packsack und vieles mehr, Preis VB. Telefon (0 94 71) 2 06 11 abends.

Moyes Maxi MK III, Baujahr 79, Topzustand, wenig geflogen, schöne Farben, Gütesiegel und Ersatzteile, VB DM 1.700,-. Telefon (0 81 38) 16 08.

Concord II, Baujahr 81, guter Zustand, Oberseite weiß, Doppelsegel orange, Vorderkante rot. Telefon gesch. (0 91 31) 48 12 52, priv. (0 91 31) 6 70 96.

RMF Friedrichshafen — eine Reise wert?

Ein Bericht von Charlie Jöst

Unter dieser Überschrift brachte das Info Nr. 8 einen Leserbrief über die Ausstellung „Rennsport, Motor und Flugsport“ in Friedrichshafen 1981, in dem der Autor zu dem Fazit kam, daß damals diese Messe für den Drachenflieger keine Reise wert war. Wie war es 1983?

Das Jahr 1983 ist für die Flugbegeisterten auf der ganzen Welt ein besonderes Datum. Vor 200 Jahren, am 19.11.1783, hatte der bemannte Flug begonnen. Die ersten Lebewesen, die sich in einem von den Brüdern Montgolfier konstruierten Heißluftballon in die Luft erhoben, waren ein Schaf, ein Hahn und eine Ente. Diesem „Jahrhundertjubiläum“ gedachte man auf der RMF mit der Sonderausstellung „Aero 83“.

Was wurde dem Drachenflieger geboten?

Die Messehallen 1 und 2 waren vornehmlich den Ultraleichtflugzeugen und Drachen vorbehalten. In der Tat gelang es dem ausdauernden Besucher, zwischen den unzähligen ULs auch hin und wieder einen Drachen zu entdecken — ohne Motörchen, Propeller und Fahrwerk.

Wenn man bedenkt, daß das UL-Fliegen erst durch die Drachenflieger ermöglicht wurde, bleibt eine leichte Beklemmung beim Anblick dieses Zahlenverhältnisses ULs — Drachen nicht aus.

Lieber Leser, Du mußt fürchten, daß der Inhalt dieses Berichtes im gleichen Verhältnis steht wie ausgestellte Drachen zu ULs. Dann könnte man das Drachenfliegen nämlich mit drei Sätzen abhaken. Die Berichterstattung über die ULs überlasse ich dem Info des Deutschen Ultraleichtflugverbandes. Sie fällt dann sicher besser aus — für die ULs. Noch ein letztes Wort zu diesem Thema:

Es ist erstaunlich, mit welcher Unverfrorenheit viele UL-Hersteller die abenteuerlichsten „Drahtverhaue“ ohne Zulassung zum Verkauf anbieten. Deutscher UL-Sport — quo vadis?

Auf der Suche nach deutschen Drachenherstellern wurde man zuerst in Halle 1 bei Ludwig Thalhofer findig. Außer einem UL mit starrer Tragfläche hatte Thalhofer keine wesentlich neuen Produkte ausgestellt. Der Cloud III ist nach wie vor sein Renommierstück. Allerdings, so ließ der Firmeninhaber druckblicken, könnte in absehbarer Zeit ein neuartiger Hängegleiter, basierend auf den Erfahrungen im starren Tragflächenbau, aus seiner

Werkstatt kommen. Vielleicht eine Belebung der alten Klasse-II-Geräte?

Thomas Finsterwalder in Halle 2 gehört nicht nur zu den Pionieren des Drachenflugsports, sondern auch, wie Thalhofer, zu den beständigsten deutschen Herstellern. Als Nachfolger seiner teilweise schon legendären Kurzpack-Geräte stellte er die „Skyfex“ als ein Fluggerät mit neuartigen Details vor. Finsterwalder ist immer noch der Tüftler, der lieber selbst etwas erfindet, als einfach zu kopieren. Auch seine neue „Skyfex“ sieht nicht wie ein Duplikat irgendeines anderen Modelles aus. Allerdings läßt sich noch nicht viel über die Flugleistungen seiner neuen „Rennmaschine“ sagen, da die Flugerprobung erst nach der Messe umfassend aufgenommen werden kann. Man darf gespannt sein.

Trotz starkem Engagement im UL-Flugzeugbau hält die Firma Firebird immer noch den Drachenfliegern die Stange. Revolutionär sieht er immer noch aus, der CX mit seinen beiden Streben und ohne Turm. In der Erprobung befindet sich zur Zeit ein modifizierter CX, bei dem die Streckung vergrößert und einige Details verändert wurden.

Um das Handling zu verbessern wurde eine eigene „Piff-Paff“-Steuerung konstruiert, die einen soliden Eindruck macht und bei weitem nicht so kompliziert ist wie das französische Vorbild. Diese Steuerung befindet sich ebenfalls im Testverfahren für das Gütesiegel.

Hans Hauser, der „Newcomer“ unter den deutschen Herstellern, ist mittlerweile ein ernstzunehmender Mitbewerber im deutschen Drachengeschäft geworden.

In einem Testbericht im Drachenflieger-Magazin war ihm zum Vorwurf gemacht worden, er kopiere zu offensichtlich andere Geräte.

Nicht ganz fair scheint mir, daß auf Hauser massiv herumgehakt wurde, während andere Hersteller, auch deutsche, für die gleiche ausgeübte Praxis noch Lob erhalten. Eines muß man Hauser bestätigen: Seine Firma präsentierte sich auf der RMF solide und pilotennah. Als Besonderheit stellte er einen, um einige Kilo leichteren Libre II als spezielles Wettkampfgerät vor.

Sehr kollegial zeigte sich Firma Hauser gegenüber Kurt Engesser, als diesem kurzerhand von der Firma Comco der vorgesehene Platz für seine Hängegleiter-Schleppwinde gestrichen worden war. Engesser konnte seine Winde auf den Stand von Hauser stellen und diese Symbiose aus Hängegleiter und Schleppwinde machte

sich recht gut, wie der starke Zustrom interessierter Drachenflieger bewies.

Diese Winde ist wie das System Großklaus auf einen Anhänger montiert. Allerdings geht der Antrieb nicht vom Motor auf ein Getriebe und Wandler etc., sondern direkt auf eine Ölpumpe, von der aus dann der Antrieb hydraulisch erfolgt.

Die Winde von Kurt Engesser macht einen soliden und ausgereiften Eindruck. Das System ist bereits geprüft und zugelassen.

Die Firma Comco ist ebenfalls, wie viele andere Hersteller, ins UL-Geschäft eingestiegen. In den letzten Jahren waren die Drachen der Ikarus-Serie nicht unbedingt Volltreffer gewesen. Man erhofft sich jetzt einen neuen Einstieg mit dem neuen Ikarus 900, bei dem besonders die 2-fache integrierte Querstange auffällt.

Damit ist die Palette deutscher Hersteller auf der RMF auch leider schon erschöpft. Warum sind die Drachenhersteller so zurückhaltend im Ausstellen ihrer Produkte? Glauben sie nicht an den Verkaufserfolg?

Daß man auf einer solchen Ausstellung auch Käufer findet, bewies die englische Firma Airwave Gliders, die in Halle 1 auf einem großzügig und geschmackvoll eingerichteten Stand ihren beinahe schon legendären „Magic“, eine gelungene „Comet“-Weiterentwicklung, anbot.

Dieses Fluggerät dürfte der zur Zeit leistungsstärkste zugelassene Hängegleiter sein. Es verwundert nicht, daß man immer wieder erfahrene Streckenflug-Cracks um die aufgebauten „Magics“ herum-schleichen sah. Besonders Helmut Denz hielt sich auffällig lange am Airwave-Stand auf.

In Halle 2 hatte die Konkurrenz, die englische Firma Pacific Wings, ihre Antwort auf den Comet ausgestellt — den Vampyr II, der ebenfalls sehr sauber verarbeitet ist.

Die Drachenflugschule Steidl bot außer umfassendem Zubehör u.a. geprüfte Hängegleiter-Schleppgeschirre sowie den Azur der Firma La Mouette an. Wenn man den Gerüchten Glauben schenkt, bastelt „Meistermacher“ Thevenot an einem neuen Supergerät.

Am Stand der „Delta-Sports Artikel“ hatte Sybille Fischer nicht nur ein charmanteres Lächeln zu bieten, sondern auch den „Spot“ mit seinem Konstrukteur, Ex-Weltmeister Christian Steinbach. Man darf gespannt sein, wie der Spot mit 100 % Doppelsegel und „aktiv gesteuerter Querstange“ in der kommenden Wettkampfsaison mitmischen wird.

Ebenfalls aus Österreich kam Firma Girstmaier Drachenbau und Flugschule mit reichhaltigem Sortiment.

Einige Firmen, wie z.B. Gebrüder Winter oder Apparatebau Gauting boten auch Zubehör bzw. Instrumente für Drachenflieger an. Das Gewicht lag jedoch eindeutig auf der UL-Zubehörseite.

Informationen rund um das Drachenfliegen konnte der interessierte Besucher am gemeinsamen Stand des deutschen Hängegleiterverbandes, Ultraleichtflugverbandes und Drachenfliegerclubs Friedrichshafen erhalten.

Die Kameraden aus Friedrichshafen hatten, wie auch 1981, die Betreuung des

Standes übernommen. Vielen Dank.

Am ersten Wochenende standen die Vorsitzenden Peter Janssen (DHV) und Joachim Faßbender (DULV), sowie Geschäftsführer Wolfgang Gerteisen (DHV) den Besuchern Rede und Antwort.

Die dem Drachenflugsport im Prinzip sehr aufgeschlossene Messeleitung hatte dem DHV für den ersten Sonntag ihren großen Konferenzsaal für zwei Filmvorführtermine des DHV-Filmes „Drachenfliegen – ein Traum wird lebendig“ reserviert. So konnte der Autor dieses Berichtes „sein“ Film persönlich einem interessierten Publikum vorstellen und viele Fragen beantworten.

Ein weiterer wertvoller Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit war eine überzeugende Demonstration im Hängegleiter-Windenschlepp durch Horst Steidl und die Kameraden aus Friedrichshafen.

Fazit:

Für den in jeder Form flugbegeisterten Menschen ist die RMF nicht nur eine Reise wert, sondern beinahe schon Verpflichtung. (Ich denke z.B. an die ausgezeichnete Sonderschau „Historische Segelflugzeuge“ in Halle 5). Für den Ultraleichtflieger war sie in „Muß“ und für den „Nur-Drachenflieger“ wird sie eines Tages vielleicht doch noch eine Reise wert sein.

Wer zeigt's hier wem?

Über der Riesenerferner-Gruppe in Südtirol wurde Klaus Tänzler ein Stück des Weges von einem Adlerpärchen begleitet.



Wie soll das DHV-Info sein?

Ergebnis der 83er Umfrage aus Info Nr. 17

Frühere Ergebnisse in % in Klammern (1980/1981)

„Das Info soll haben . . .“

weniger	in Ordnung	mehr	
3%	91% (43/74)	6% (57/26)	Seiten pro Heft
	97% (80/96)	3% (20/4)	Ausführlichkeit pro Artikel
(3/—)	76% (36/61)	24% (61/39)	Bilder und Zeichnungen
9% (7/1)	91% (86/92)	(7/7)	Papier- und Druckqualität
	55% (36/36)	45% (64/64)	über Flugsicherheit
	45% (41/32)	55% (59/68)	über Technik
3%	76% (61/61)	21% (39/39)	über Ausbildung
30% (40/20)	61% (53/76)	9% (7/4)	über Wettbewerbssport
21% (15/6)	64% (75/65)	15% (10/29)	über Versicherungen
(3/2)	94% (77/80)	6% (20/18)	über DHV — allgemein
9%	18% (—/12)	73% (—/88)	über Fluggelände
55% (—/30)	42% (—/48)	3% (—/22)	über UL
12% (—/11)	61% (—/48)	27% (—/41)	über Schleppe
3% (—/1)	76% (—/53)	21% (—/45)	über Luftrecht
6%	39%	55%	über Meteorologie

Ergänzende Antworten:

Im übrigen meine ich . . .

. . . daß 2 Infos pro Jahr genügen. Sehr gut sind solche Artikel wie die Flugunfalluntersuchungsstatistik, der Geschäftsbericht des DHV oder die vielen kurzen Infos wie Packerkurs, Filmverleih, Blick über die Grenze etc. Nicht ins Info gehören aus meiner Sicht Artikel über Fluggebiete, Wettersachen, Gerätebeschreibung, Reiseberichte. Darüber werden wir im DRAMA informiert, und das DRAMA liest fast jeder.

. . . Weiter so!

. . . Beurteilung aller Geräte/Zubehör/Ausrüstung grob und übersichtlich (z.B. Mängel an elektronischem Höhenmesser von Pritzel). Mehr über Kritik an Geräten/Zubehör.

. . . Das DHV-Info ist eine prima Sache. Da kann das Drachenflieger-Magazin mit DM 6,- pro Heftchen einpacken. In Anlehnung an den Atlantik-Flugbericht wäre eine Story mit dem Titel „In 80 Tagen mit dem Drachen um die Welt“ wohl angebracht. Mehr Stories, Geschichten, Erzählungen.

. . . Keine seitenfüllenden Interviews!

. . . Es ist durchweg in Ordnung (besonders Nr. 17). Das DHV-Info begeistert mich immer mehr, zumal der Informationsgehalt über dem des „Drachenfliegers“ liegt. Mehr Fluglerlebnisse und mehr für die „Flachlandflieger“.

. . . Gratuliere zu den Erfolgen bei der Anerkennung unseres Sports. Bleibt weiterhin möglichst unbürokratisch. Ich freue mich immer auf die DHV-Infos. In größeren Abständen Fragen für Anfänger beantworten: Welche Drachen, Rettungsgeräte, Vor- und Nachteile usw. Eine Ecke für Leserbriefe. Mehr über Probleme der Normalflieger.

. . . Ich stamme aus Ost-D (= DDR) und wundere mich, daß man das von den Kommunisten erfundene Kürzel BRD völlig kritiklos übernimmt. Weshalb bloß? Gibt es doch das offizielle D. Im übrigen möchte ich Euch für Euren Einsatz für den Drachenflugsport danken. Ohne Eure Arbeit wären wir noch nicht einmal halb so weit. Bitte macht so weiter.

. . . Hohes Niveau, sehr gut! In einem bestimmten Abstand eine Aufstellung aller Gütesiegelgeräte (incl. SHV, BGHA, HGMA usw.).

. . . Weniger saublödes Geschreibsel (Gipfel der Dummheit: Seite 38 bis 40 der Ausgabe 17). Objektive Tests, genaue Aufzeichnung der Polaren und Auswertung der Testfahrten. Mehr über Tests und objektive Vergleiche.

. . . Mehr über Sportentwicklung im Ausland (auch USA).

. . . So weiter machen und nicht mehr Gesetze und Bestimmungen erfinden. Mehr Tourenberichte und Abenteuerflüge.

. . . Soll so bleiben. Mehr über Neuheiten und Gleitflugzeuge.

. . . Vor allem das Heft 17 finde ich in seiner Zusammensetzung aus wichtigen Informationen und allgemeineren Berichten nahezu optimal. Was ich während meiner Ausbildung vermißte, war eine „Anfängerseite“, in der speziell auf die Probleme der Anfänger eingegangen wird (z.B. Geräte – wie in Heft 16 beschrieben –, zusätzliche Verbindung zu Gurtzeug-Schirm, . . .). Dieses Wissen sollte zwar während der Ausbildung vermittelt werden, die Realität schaut leider jedoch etwas anders aus. Da sich unser Kreis immer vergrößert, sollten meiner Meinung nach diese Informationen öfter im Info abgedruckt werden.

. . . Daß öfter mal so Leute wie Helmut Reichmann zu Wort kommen sollten. Das Info dient zur Kontaktpflege von Drachenfliegern untereinander (national und international, Clubs etc.) sowie Zuschauern, Anliegern usw. (halte ich für sehr wichtig). Mehr über Lustflüge und mehr über „John, Elmar und Charlie in Griechenland“.

. . . Daß das Info so bleiben kann.

. . . Daß ich mit der Arbeit des DHV sehr zufrieden bin. Wo wäre das Drachenfliegen und der Drachenflieger ohne den DHV. Bitte macht weiter so. Besten Dank. Ich bin über die Art und Aufmachung des DHV-Info sehr zufrieden. Mehr über die Entstehungszeit des Drachenfliegens.

. . . Mehr praktischen Bezug auch für den „Genußflieger“, Tips, Hinweise und andere Informationen. Mehr anschauliche Beispiele und praktisches Vorgehen bei Versicherungsfällen, Unglücksfällen, Ärger mit Behörden, Polizei, Fluggeländezulassungen usw. Konkrete Fragen, z.B.: Was tun, wenn ein Pilot vermißt wird?. Im übrigen meine ich: Okay.

. . . In Ordnung. Mehr Hängegleitertests, mehr über Zubehör.



. . . Vor allem Tests über Geräte für Anfänger, da diese am gefährdetsten sind, wenn sie – von einem Hersteller falsch beraten – ein Gerät kaufen, das sie nicht beherrschen können. Mehr über Zubehör, Tests, Vergleiche. Ansonsten ist das DHV-Info sehr gut!!!

... Macht weiter so, Ihr vertretet unsere Interessen schon ganz gut. Danke. Mehr über Weiterentwicklung technischer Art, mehr über Streckenflugtechnik und -taktik.

... Das DHV-Info finde ich sehr informativ. Es zeigt meines Erachtens sehr gut die aktuelle Entwicklung unseres Sports. Gott sei dank ist es nicht vollgestopft mit Werbung, zumindest nicht mit solcher, die nicht im entferntesten den Drachenflieger was angeht. Also, macht weiter so.

... DHV-Info ist in Ordnung.

... Auch berichten über Hängegleitersport im Ausland. Mehr über die Ausbildung, auch negatives in der Ausbildung.

... Daß das DHV-Info regelmäßig erscheinen sollte (z.B. alle zwei oder drei Monate). Mit dem pünktlichen Erhalt beim Empfänger scheint es mit dem neuen Versandsystem bei der Post ja endlich zu klappen. Mehr Berichte (positive und negative), Tabellen, Vergleiche etc. über Werte, die bei der Prüfung zum Gütesiegel gewonnen werden. Eventuell auch Erfahrungen mit Instrumenten. Mehr über Literatur.

... Das DHV-Info ist für jeden Drachenflieger unentbehrlich und wird immer sehnhchlichst erwartet. Weiter so. Deutlichere Fotos bei technischen Details.

... Alles ganz hervorragend! Macht weiter wie bisher.

... Das DHV-Info sollte keine Konkurrenz zum Drachenflieger sein. Die Artikel von Seite 38 und Seite 43 gehören dort hin. Das Info sollte Tips und Hinweise haben, die einem weniger erfahrenen Piloten weiterhelfen können. Mehr über Flugtechnik und -taktik, mehr Tips von erfahrenen Piloten.

... Mehr über Stand der Technik und Vergleich der einzelnen Hängegleiter in Leistung und Flugeigenschaften.

... Herzlichen Dank für die Mühe, die Ihr Euch mit dem Info macht! Mehr über Unfälle und mehr Gebrauchtmärkte.

... Monatliche Ausgabe, falls nicht zu teuer.

Der Anfänger — zu oft vernachlässigt

Ist Drachensfliegen nur ein Sport für Profis? Bei jeder Ausgabe der Fachzeitschriften frage ich mich das. Warum kommen nie Anfänger zu Wort? Ich finde, Anfängerprobleme sind nicht nur interessant für den Anfänger. Auch der Routinier wird dem Anfängerdialo aufgeschlossen gegenüberstehen, vielleicht nostalgisch schwärmend, oder ernsthaft erwägend ob nicht die Routine notwendig Bewußtes verdrängt hat. Denn, wer hat nicht schon mal was vergessen oder nicht beachtet? Erzählungen, vielleicht humorvoll verbrämt, lassen solche Probleme oder Notwendigkeiten eindrücklicher erscheinen als jeder trockene Lehrstoff es vermag. Ich wage also den Anfang; bin ja Anfänger.

Drachenauf

Noch bevor ich mit der Schulung auf dem Drachen begann, beobachtete ich den Betrieb an der Rampe und am Landeplatz. Durch diese Beobachtungen und das Gespräch mit den Akteuren bekam ich mit der Zeit heraus, mit welchen Eigenschaften die einzelnen Drachenfabrikate ausgestattet waren. Natürlich kristallisierten sich dabei auch subjektive Überbewertungen heraus. Aber das ist wie bei einer Wahl: Die meisten Stimmen ergeben das objektive Niveau.

Jetzt kam es darauf an zu wissen, was ich in die Ehe mit einem Drachen einzubringen hatte.

Nach der Schulung für den Lernschein in Schweich und anschließenden Einweisungsflügen am Osterbuchberg (Drachenschule Chiemsee) war mir das auch klar.

Zwei Tage vor meinem ersten Höhenflug von der Hochplatte (530 m über Grund) konnte ich mich dann ziemlich sicher für das entsprechende Gerät entscheiden.

Der Schorsch Steffl verkauft einem Anfänger nicht gleich ein Superding, dafür liebt er es zu sehr, seine Hochplatten-Erstlingskandidaten unten am Landeplatz unversehrt beglückwünschen zu können.

Als der Schorsch meine Wahl guthieß, wußte ich, welcher Schuh paßt.

Nach vier Einweisungsstarts am Osterbuchberg (50 m Übungshang) hatte sich die Richtigkeit meiner Wahl bestätigt.

Dafür spricht auch die Eintragung im Flugbuch als Bemerkung zu meinem ersten Höhenflug: Ausgezeichnet.

Ehrliche Selbsteinschätzung, Beobachtung und Einholung von maßgeblichen Meinungen sind m.E. für den Anfänger die sicherste Grundlage bei der Auswahl seines ersten Fluggerätes.

Der Profi probiert aus!

Was ich aber vergessen hatte, und was der Albert nicht sehen konnte war, daß ich den Kinnriemen des Helms nicht festgezurt hatte. Er war zwar mittels Clip verschlossen, hing aber relativ lose unter dem Kinn. „Start frei!“ Ich sauste nach den obligaten zwei Anfangsschritten los. Beim Abheben an der Hangkante stieß ich, aus unerfindlichen Gründen, mit dem Helm an die Gabelung des Trapezes. (Erinnern wir uns: Bei der Schulung wird mit Hängegurt geflogen; der Pilot bleibt in aufgerichteter Haltung.)

Der Helm rutschte mir voll ins Gesicht.



Früh übt sich ...

Foto: Walter Pfau

Blindflug

„Braustüber!“ stand in großen Lettern auf dem Segel des Schuldrachens, den ich zum Start am Lernhang „Osterbuchberg“ geschultert hatte. „Eingehängt“ rief ich dem Albert (Fluglehrer) zu. Der berichtete noch die Neigungen des Gerätes um Quer- und Längsachse und dann schien alles in Ordnung.

Vollkommen blind hing ich am „Braustüber!“ in 50 m über Grund.

Albert hatte die Lage sofort erkannt und brüllte hinter mir her: „ziehen ... drücken ...“ Seitlich versetzt unten am Hang war der Schorsch; er machte Laufübungen mit den Erstanfängern. Der, auf das Geschrei aufmerksam geworden, brüllte lautlos mit.

Ich war dankbar für jedes Wort. Aber so konnte das ja nicht weitergehen. Hatte

ich schon von Blindflug nicht die leiseste Ahnung, dann erst recht nicht von einer Blindlandung.

Mit der rechten Hand betätigte ich den Bügel wie einen Webstuhl. Mit der Linken drückte ich auf den Clip am Helmriemen.

Nach Abwerfen des Helmes war tatsächlich heller Tag. Ein beglückendes Erlebnis nach unendlich langem Blindflug, Sekunden waren zur Ewigkeit geworden.

Oh Schreck, laß nach: Mit einer Bahnneigung von etwa 40° zum Grund wollte der mißhandelte Schuldrachen die gewaltsame Landung erzwingen. Fahrt zum Abfangen hatte ich mehr als genug. Das „Braustüber!“ beruhigte sich dann auch und ließ sich, schnell wieder versöhnt, sogar noch stehend landen.

Dieses happy end fand aber bei den Fluglehrern keinerlei Beachtung, geschweige denn Anerkennung. Albert sagte kurz und unmißverständlich: „Geh hoam, Skat spuin.“

Wortlos zog ich den Gurt aus, warf ihn ostentativ in die Packtasche und wollte gehen.

Ein objektiv unglücklicher Umstand führte dazu, daß im Moment allen Lehrgangsteilnehmern die Lust zum Starten vergangen war. Da war ich froh zeigen zu dürfen, daß Drachenfliegen nicht gefährlich ist, aber die Piloten.

Acht Tage danach startete ich bereits von der Hochplatte. Den Helm hatte ich festgezurret, versteht sich!

Windspiel

Es war an der Rampe in Serrig, zwischen Mettlach und Saarburg, etwa 150 m hoch, fast unmittelbar über der Saar. Bei wol-

kenverhangenem Himmel blies ein steifer Hangwind aus halbrechter Richtung zur Rampe, der es gerade noch zuließ, ohne Helfer zu starten. Ein, zwei Schritte. Schon hatte mein Cloud II abgehoben.

Was sich dann aber abspielte, ließ mir meine sämtlichen Sünden einfallen: Zuviel aufgemacht beim Start und zu wenig gelaufen. Mein Cloud war zum Windspiel im wahrsten Sinne des Wortes geworden. Der Wind warf ihn in einer steilen Linkskurve herum, gerade in die entgegengesetzte Richtung in die ich fliegen wollte. Zum Glück weicht der Hang links der Rampe zurück in eine Einbuchtung. Da war aber auch ein entsprechend kräftiges Lee! Nachdem ich mit aller Kraftanstrengung den Drachen zwingen konnte, endlich auch mal talwärts zu schauen, hatte ich bereits soviel Höhe verloren, daß der Gedanke an den Landeplatz nur noch ein frommer Wunsch blieb. Aber die Hoffnung über die Saar hinwegzukommen, war noch berechtigt.

Es fällt in dieser Situation schwer noch zusätzlich Fahrt aufzunehmen. Aber es mußte sein, wollte ich den Drachen in die Richtung des neu gekürten Landeplatzes zwingen. Eine Wiese, schmal wie ein Handtuch, rechts und links flankiert von Apfelbäumen, war Gegenstand meiner Bemühungen. Ich erreichte sie auch genau mittig. Da war plötzlich der Wind weg; der Bügel war weich; aber schon rollte ich auf den Rädern aus.

Das Thema „Windspiel“ ist ein heißes Eisen, denn nicht alle Betroffenen wollen es wahr haben. Lieber gibt man einem Start Helfer die Schuld, weil er angeblich nicht frühzeitig losgelassen hat.

Da ist es doch besser, wenn der Pilot am Start auch daran denkt, daß jeder Drachen ein potentielles Windspiel ist.

Ablösungen am Landeplatz

6. November 1982, Drachenfluggelände Neumagen. Obwohl erstklassige Piloten am Start waren, donnerte es regelrecht bei vielen Landungen. Verbogene Trapezrohre und Seitenstangen waren, neben der akustischen Begleiterscheinung, ein Indiz dafür, daß da etwas im Kalkül nicht stimmte.

Die Herbstsonne brannte mit aller ihr noch verbliebenen Kraft auf die Landewiese und seine Umgebung. Der Windsack drehte sich lustig, wie ein Wetterhahn in den Flitterwochen.

Da war die Thermik am Werk!

Sich ablösende Thermikblasen verursachten Unterdruckstellen, die dann durch die umgebende Luft schleunigst aufgefüllt wurden. Aus welcher Richtung dieser Auffüllwind kommt, das steht in seinem Belieben, aber noch in keinem Lehrbuch. Jedenfalls ist es sehr unerfreulich, wenn der Windsack eine bestimmte Landerichtung verspricht, aber nach Ansetzen zur Landung sein Versprechen nicht hält.

Ich hatte an diesem Tag das Glück des Anfängers; der Wind drehte erst, nachdem ich gelandet war. Trotzdem war es mir eine Genugtuung, daß mein Cloud mit Rädern versehen war. Sie wurden betrachtet wie eine wortlose Demonstration und forderten sogar verschiedene Piloten zu dem Zugeständnis heraus, daß sie diesmal mit Rädern großen Schaden vermieden hätten. Da kam mir die Idee, daß so ein Spaßvogel mal herunterrufen könnte: „Ein Königreich für . . . Räder“.

Freundliche Grüße und happy landing
Werner Schulz

So schön ist Drachenfliegen

Preis: DM 15,-

Prüfungsfragen für Hängegleiterpiloten

Preis: DM 28,-

Flugbuch für Drachenflieger

Preis: DM 7,50 + MWST

Humor-Postkarten

16 verschiedene Motive

Preis: DM 6,-

Anstecknadel

Preis DM 3,- + MWST

Frühere Drachenfliegermagazin Jahrgänge 1977/78/79/80

Preis je DM 36,-

Wohin zum Drachenfliegen

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

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

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

Preis: DM 32,-

Vereine und Schulen erhalten 25 % Rabatt

erschienen im

LUFTFAHRT VERLAG AXEL ZUERL

D-8031 Steinebach-Wörthsee, Postfach, Telefon 081 53/8066

Sicherheitsjournal

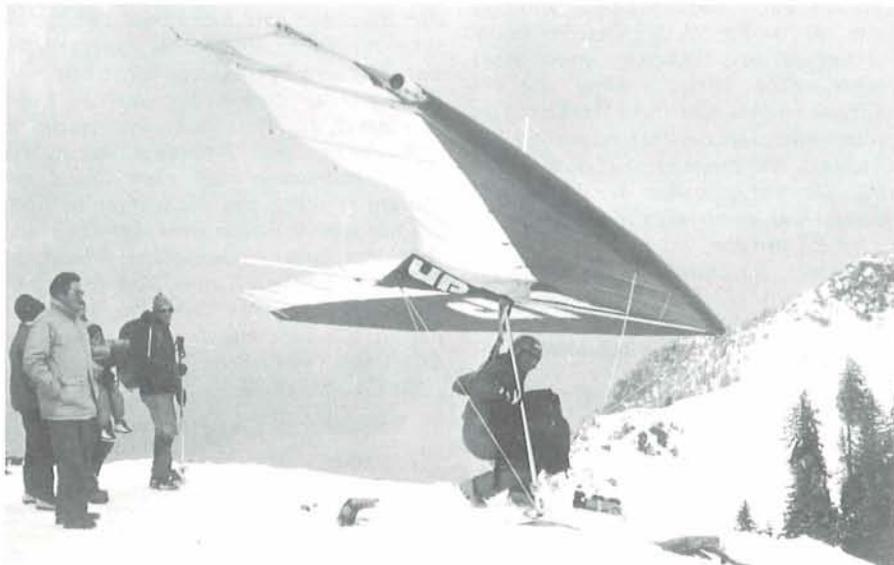
Vordringliches Ziel unseres DHV-Infos ist die Verhinderung von Unfällen. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die Drachenflieger persönlich und soll als Forum dienen, Unfälle einander mitzuteilen, zu analysieren und neue Sicherheitsvorkehrungen gemeinsam zu entwickeln. Der Außenstehende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

Bei Schlafsackgurten aufpassen!

Mehrere Beinahe-Unfälle und der tödliche Absturz eines Innsbrucker Drachenfliegers im Februar 1983 weisen darauf hin, daß sich beim Gebrauch von Schlafsackgurten folgender Fehler einschleichen kann:

Der Pilot schlüpft in den Gurt und verißt dabei auch in die Beinschlaufen

einzusteigen. Bei der anschließenden Liegeprobe spürt er den Fehler nicht. Daher sollte neben der Liegeprobe unbedingt eine „Sitzprobe“ durchgeführt werden. Das heißt, der Pilot sollte sich startfertig machen, sich dann aber vor dem Loslaufen im eingehängten Zustand unter dem Drachen ins Gurtzeug hineinsetzen. Siehe Foto



Unfall beim Testfliegen

Hohen Neuffen – Am 09.03.1983 zog sich der Testpilot der Firma Thalhofer, Martin Werner, beim Einfliegen eines werksneuen Cloud III Verletzungen zu. Nach Angaben der Firma und des Piloten war die Unterverspannung des Neugerätes falsch montiert, wodurch eine Überspannung des Kielrohres entstand. Die Unterverspannung wurde mit Hilfe eines anderen Piloten eingehängt. Martin Werner wollte nach ca. 3/4 Stunden Flugdauer, mit bis zu 300 m Startüberhöhung über dem Hohen Neuffen zur Landung ansetzen. Bislang hatte das Gerät kein besonderes Flugverhalten gezeigt. Nach Angabe von Martin Werner und anderen Piloten geriet er ungefähr 50 m über der Hangkante in eine Leewalze.

Die Turbulenzen schleuderten den Piloten gegen die hintere Unterverspannung. Die überspannte Kielstange knickte dadurch und die Querstange konnte nach vorne zusammenklappen. Das Gerät geriet in eine Steilspirale. Bevor sich der betätigte

Rettungsschirm öffnen konnte, schlug Martin Werner unterhalb der Hangkante in einer Waldlichtung auf. Er zog sich eine leichte Gehirnerschütterung, Prellungen und einen Bruch des Schlüsselbeins zu.

Unfall in der A-Ausbildung

Blumern – Am 21.03.1983 verunglückte der Flugschüler Lutz Büttner bei seinem zweiten A-Schein-Flug, den er über 240 m Höhendifferenz durchführte. Nach sauberem Start stützte er sich auf der Basis ab und verlangsamte die Fahrt seines Gerätes, Typ Cloud II. Im Stall drehte sich das Gerät langsam nach links. Trotz heftigem Zurufen des Fluglehrers erfolgte keine sichtbare Reaktion des Piloten. Nach ca. 80 m berührte die linke Flügelspitze einen ca. 20 m hohen Baum, worauf das Gerät über die Fläche abkippte und ungebrämst mit Nasenplatte und einem Flügelrohr auf einem Waldweg aufschlug. Der Pilot war bei Einlieferung ins Krankenhaus noch nicht wieder bei Bewußtsein. Es wurde zudem ein Armbruch diagnostiziert.

Zwischenfall beim Delta-Ski-Cup

Innsbruck – Am 27.02.1983 brach während eines Wettbewerbfluges von Rosi Brahms das Flügelrohr ihres Gerätes, Bauart Bullet. Es geriet daraufhin in schnelle Rotationsbewegungen. Rosi Brahms betätigte ihr Rettungsgerät, der Schirm verfang sich jedoch im Flügel und konnte die Absturzbewegung nicht stoppen. Dennoch landete sie unverletzt. Nach telefonischer Auskunft von Josef Guggenmos handelte es sich bei dem Gerät von Rosi Brahms um kein Seriengerät, sondern um einen nicht geprüften und nicht weiter hergestellten Prototyp mit DHV-Genehmigung. Bei dem Unfallflug seien die vorgesehenen swivel-tips nicht eingebaut gewesen.

Speedbars müssen geprüft sein

Bei Speedbars treten zwei Probleme auf: Die Geschwindigkeit kann über den als sicher getesteten Bereich hinausgehen. Die Festigkeit des gebogenen Steuerbügelmaterials könnte unzureichend sein.

Speedbars sind hinsichtlich der dadurch erzielbaren höheren Geschwindigkeit zulässig, jedoch nur bis zu der höchsten flugmechanisch getesteten Geschwindigkeit. Die Einhaltung dieser Geschwindigkeit ist durch Geschwindigkeitsmesser sicherzustellen.

Für jeden Gerätetyp mit Speedbar ist ein Festigkeitstest zu absolvieren. Die Zulassung der Speedbar ist eine „große Änderung“, d.h. es muß eine ausdrückliche Änderungsgenehmigung des DHV vorliegen. Bei ausländischen Geräten mit anerkanntem Zertifikat ist die ausländische Zulassungsstelle für die Genehmigung der Änderung zuständig.

Was tun, wenn sich ineinandergeschobene Rohre nicht mehr auseinanderziehen lassen?

Diese Frage stellte sich Uwe Gödecke als er von den Problemen hörte, die manch ein Pilot hat, wenn er nach der langen Winterpause seinen Drachen kurzpacken möchte.

Sein Tip: einfach ein bißchen Spiritus zwischen beide Rohre laufen lassen (z.B. am Federschnapper) und schon lassen sich die Rohre wieder mühelos trennen.

Schleppunfall mit tödlichem Ausgang

Lüneburg — Am 11.02.1983 ereignete sich auf dem Flugplatz Lüneburg während der Ausbildung zum Erwerb der Schleppberechtigung ein Unfall, bei dem der Pilot Werner Steinert so schwer verletzt wurde, daß er an den Verletzungsfolgen später starb. Er flog einen Atlas 18, der mit einem Dreipunktschleppgeschirr von einer Großklaus-Winde gezogen wurde. Klaus Domina beaufsichtigte in seiner Eigenschaft als Schlepplehrer den Schleppvorgang.

Der Windenschlepp war von Anfang an unruhig und endete damit, daß der Hängegleiter in ca. 50 m Höhe soweit ausbrach, daß eine Rückführung in eine normale Schleppfluglage nicht mehr möglich war.

Der Pilot schlug entgegen der Schlepprichtung steil auf dem Boden auf.

Bei den ersten Untersuchungen wurde folgendes festgestellt:

1. Ein Ausklinken des Seils erfolgte bis zum Aufschlag nicht.
2. Ein Kappen des Seils wurde nicht vorgenommen.
3. Ohne Last löste sich das Seil von der Klinkvorrichtung erst, wenn der Klinkhebel nahezu vollständig heruntergedrückt ist.
4. Ab einer Last von ca. 50 kp ist ein Ausklinken des Seils nicht mehr möglich.

Obwohl zur Zeit noch nicht feststeht, inwieweit diese Faktoren ursächlich zu dem Unfall beigetragen haben, hält es die Flugunfalluntersuchungsstelle des Luftfahrtbundesamtes für erforderlich, die mit dem Windenschlepp befaßten Personen vorsorglich auf die folgenden Punkte hinzuweisen:

1. Nach jedem Aufrüsten des Hängegleiters bzw. Anbringen des Schleppgeschirrs ist unbedingt vor Aufnahme des Flugbetriebs eine Funktionskontrolle der Ausklinkvorrichtung entsprechend der Betriebsanleitung durchzuführen und, wenn erforderlich, eine Nachstellung des Ausklinkpunktes vorzunehmen. Insbesondere darf auf die Ausklinkprobe unter Last nicht verzichtet werden, da in diesem Fall der Ausklinkpunkt wegen der Weichheit des Bodenzugs erheblich von demjenigen ohne Last abweicht.
2. Das Schleppseil sollte vom Windenfahrer sofort gekappt werden, wenn der Schleppvorgang abgebrochen wurde, weil der Hängegleiter zu stark ausgebrochen ist oder weil dieser die Winde überfliegt und nicht eindeutig ersichtlich ist, daß sich das Seil vom Hängegleiter gelöst hat. Mit dem Kappen sollte nicht solange gewartet werden, bis sich das Seil wieder gestrafft hat oder gar bis die Seiltrommel rückwärts läuft, da auch ein locker am Hängegleiter hängendes Seil das Wiederherstellen einer normalen Fluglage erschweren kann, und ein auch nur kurzzeitig gestrafftes Seil in einer unnormalen Fluglage zum Absturz führen kann.

Am 11. Februar 1983 geschah das für uns Unfaßbare: Bei einer Schleppschulung stürzte unser Werner Steinert aus ca. 50 m Höhe ab. Über 3 Wochen hing sein Leben an einem seidenen Faden, bis dieser am 7. März riß.

In tiefer Trauer und mit großer Bestürzung nahmen wir Abschied von einem lieben Fliegerkameraden und Kumpel. Am 18. Dezember 1981 gründete Werner — jahrelang Kapitän zur See — den Hamburger-Drachenflieger-Club, um die hier im Norden ansässigen Flieger zusammenzuführen. Als 1. Vorsitzender baute er den Verein von den anfangs 7 Gründern zu 57 Mitgliedern, in gut einem Jahr, aus. Seine unermüdete Schaffenskraft brachte dem Verein ein eigenes Gelände, eine Schleppwinde und eine Genehmigung zur L-Schein-, A-Schein-, Überlandschein- und Windenschleppausbildung ein. Der Verein bekam die Gemeinnützigkeit zuerkannt.

Wir haben mehr als nur einen Fliegerkameraden verloren. Werner war ein stets, zu jeder Tages- und Nachtzeit ansprechbarer Freund. Er verstand es zu motivieren, nicht zuletzt durch sein Beispiel als Vorbild. Er war ein Quell von Ideenreichtum. Sein Einsatz für unseren Sport brachte ihm und uns einen Bekanntheitsgrad weit über die Grenzen unserer Hansestadt hinaus. Wir werden Dein Andenken stets in Ehren halten!

Deine Kameraden
des Hamburger Drachenflieger e.V.

Voraussetzungen, Hinweise, 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 Schleppgeschirrherstellers erfolgen.
2. Die Verbindung Gurtzeug/Hängegleiter und das Zentralfaltgelenk des Hängegleiters müssen gegen Lageveränderungen (insbesondere Verrutschen nach vorne) gesichert sein.

Schleppgeschirre mit Gütesiegel

Stand: 08.04.1983

06-001-82	Dreipunktsystem HG-SGS 3P — Gütesiegel ungültig —		Fa. Treumann (bisher Fa. Großklaus)
06-002-83	Gurtzeugsystem „Fluck“	1)	Fa. Fluck
06-003-83	Gurtzeugsystem HG-SGS Gabelseil	1)	Fa. Treumann
06-004-83	Gurtzeugsystem HG-SGS 2 P	1)	Fa. Treumann

Anmerkungen

- 1) Die „Voraussetzungen, Hinweise und Empfehlungen für Gurtzeugschlepp“ sind zu beachten.

3. Das Schleppgeschirr darf während des gesamten Schleppvorganges nicht die Steuerfähigkeit des Hängegleiters beeinträchtigen.
4. Die Funktionsfähigkeit des Rettungssystems muß gewährleistet sein.
5. Weitere Voraussetzungen gemäß Betriebsanleitung des Schleppgeschirrherstellers und des Hängegleiterherstellers sind zu beachten.

Für das Betriebsverhalten des Hängegleiters ergehen 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 Schleppvorganges verstärken.

Für den Schleppbetrieb wird **empfohlen**:

1. Vor der erstmaligen Benutzung sollte ein Fachlehrer für Hängegleiterschlepp einen Probestart 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 benützt werden.

Dreipunkt-Schleppgeschirr zurückgezogen

Die seit Januar neu hinzugekommenen Gurtzeug-Schleppgeschirre haben sich gegenüber dem früheren Dreipunkt-Schleppgeschirr als überlegen gezeigt. Insbesondere sind die neuen Schleppgeschirre weit aus weniger anfällig gegen Lock-out. Das Einstellen der Seilklinke entfällt, da ein Bowdenzug nicht mehr verwendet werden muß. Die Funktionsmöglichkeit des Rettungssystems ist verbessert.

Auf Grund dieser Erkenntnisse haben der Konstrukteur Helmut Großklaus und der Hersteller Robert Treumann auf ihre Rechte aus der Gütesiegelerteilung verzichtet und der DHV hat daraufhin das Gütesiegel Nr. 06-001-82 für ungültig erklärt.

Die Besitzer eines Dreipunkt-Schleppgeschirrs werden gebeten, sich mit Helmut Großklaus oder Robert Treumann in Verbindung zu setzen. Es besteht beispielsweise die Möglichkeit, das Dreipunkt-Schleppgeschirr in ein Gurtzeug-Zweipunktschleppgeschirr umzurüsten.

Diskussion über Helme neu entbrannt

Anlässlich eines Unfalles mit einem Hängegleiter am IpF ging folgender Leserbrief bei uns ein, worauf wir die Firma Uvex Winter Optik GMBH um eine Stellungnahme baten. Im Folgenden die zwei Schreiben:

Ich möchte alle Piloten vor dem „UVEX“ Drachenflieger Integralhelm warnen. Begründung: Aufgrund eines Flugfehlers bin ich mit Rückenwind auf dem Plateau unseres Hausberges, dem IpF, mit meinem Fafnir wieder „gelandet“. Bei der Landung zerbrach das Trapez und ich schlug mit dem „Kinnschutz“ auf den Boden auf. Der „Kinnschutz“ zerbrach und fügte mir eine 6 cm lange Rißwunde am Kinn, eine 3 cm lange Rißwunde an der Unterlippe und einen Riß an der rechten Wange zu. Durch die Brille, die ich trug (gewöhnliches Gestell und Gläser) zog ich mir weiterhin Verletzungen am Nasenrücken zu. Ansonsten blieb ich praktisch unverletzt. Schaut man sich die Verbindungsstelle Kopfschutz – Kinnschutz einmal genauer an, muß man sich fragen, wie es möglich ist, daß ein solcher Helm die DIN Specs erfüllt. Die Erklärung ist vielleicht ganz einfach: Der Kinnschutz ist vermutlich überhaupt nicht spezifiziert, denn sonst hätte dieser Helm die Anforderungen mit Sicherheit nicht erfüllt. Der Kinnschutz ist auf beiden Seiten mit jeweils zwei Nieten befestigt. Diese Stelle ist nur 3 mm dick, der Kunststoff muß dort ausbrechen.

Dieser Helm kann im Extremfall lebensgefährliche Verletzungen verursachen, ich möchte deshalb von dem Kauf dieses Helmes sowie von seiner Benutzung dringend abraten! Natürlich erhebt sich die Frage, was mit meinem Kinn geschehen wäre, hätte ich einen Helm ohne Kinnschutz getragen. Es ist jedoch überflüssig zu diskutieren, ich werde mir wieder einen Helm mit Kinnschutz kaufen, jedoch dieses Mal einen Helm aus einem Stück.

Uwe Gödecke

Ihr Schreiben vom 23.03.1983

Sehr geehrte Damen und Herren, wir möchten uns dafür bedanken, daß Sie uns aufgrund der doch beachtlichen Anschuldigungen im Schreiben des Herrn Gödecke die Chance einer Gegen-Argumentation geben.

Wie Sie wissen, sind wir ein führender Anbieter von Helmen aller Art und befassen uns intensiv mit dem obersten Schutzziel, die Stoßsicherheit (Absorption) der Helme allgemein zu erhöhen.

Bevor wir auf die Vorwürfe im einzelnen eingehen, ist es unseres Erachtens zum Verständnis notwendig, über die Schutzwirkung der Helme im allgemeinen zu sprechen.

Sie wissen,

1. daß jedes Material, ob Kunststoff oder GfK usw. nur bis zu einer bestimmten Grenze elastisch oder bruchstabil ist.
2. daß die Helmschale aus Gewichtsgründen nicht beliebig dick gemacht werden kann (3 mm sind übliche Schalendicken bei Kunststoff), da dadurch die Belastung der Halswirbelsäule gravierend steigen würde und zudem diese Schalendicken dem Grenzwert an Anforderungen voll genügen.
3. Die „Knautschzone“ eines Helmes, d.h. die Innenpolsterung eines Helmes, beträgt zwischen 25 und 33 mm. Eine Vergrößerung ist kaum noch möglich, da sonst die Helme wesentlich überdimensioniert würden und damit unter aerodynamischen und Gewichts-Aspekten kaum mehr fahr- bzw. fliegbar wären.

Berücksichtigen Sie in diesem Zusammenhang, daß die Knautschzonen bei Autos zwischen 0,80 m und 1,50 m liegen und bei einem Frontal-Aufprall nur bis ca. 50 km/h schützen.

Ein Helm, egal welcher und welches Aussehenmaterial, hat und kann mit seiner Knautschzone einen Frontal-Aufprall nur

im Bereich zwischen 25 – 35 km/h abfangen, dabei kann jedoch bereits die Schale bersten usw. . .

Im vorliegenden Fall heißt dies konkret:

1. Welche Kraft bzw. Geschwindigkeit wirkte beim Aufprall/welcher Neigungswinkel lag vor/welche Temperatur herrschte?
2. Der Bruch an der beschriebenen Stelle resultiert sicher nicht aus der Vernichtung und der 3 mm-Materialstärke, da hier eine sogenannte Doppelwandigkeit vorhanden ist, sondern eindringlich an der aufgetretenen Kraft. Wieviel Energie und damit Schutz beim Aufprall vernichtet wurde (auch ein Bruch vernichtet Energie) beweist die Aussage von Herrn Gödecke „ansonsten blieb ich unverletzt“, daß außer den bedauerlichen Schnittverletzungen der Stoß bzw. Aufprall so gut abgefangen wurde, daß es nicht zu einer Gehirnerschütterung o.ä. kam.

Ein Helm schützt vielfach, jedoch muß jedem klar sein, daß unabhängig von der Marke und vom Material auch der Helm nur bis zu einem bestimmten Grenzwert voll schützen kann.

Das Trapez darf anscheinend brechen, der Kinnschutz eines Helmes nicht!

Wir möchten noch ausführen, daß selbstverständlich alle unsere Helme den entsprechenden DIN-Normen entsprechen und eine Vielzahl internationaler Normen erfüllen.

Wir sind gerne bereit, uns mit dem Betroffenen, Herrn Gödecke, dessen Unfallfolgen wir sehr bedauern, direkt in Verbindung zu setzen. Eines sollte jedoch auch Ihnen und allen klar sein:

„Ein Helm ist noch lange keine Lebensversicherung, aber ein wirksamer Schutz, um im Rahmen der Produktmöglichkeiten viele Verletzungen zu verhindern oder zu mildern“.

i.A. Scholz
Fa. UVEX

Alles für den Drachenflieger:

Generalvertretung BRD Steinbach Delta:

- SPOT, 100% Doppelsegel – aktiv gesteuert, als Wettkampfgerät 1983
- EURO III, das Allroundgerät – mit Schleppzulassung und als Trike einzusetzen
- FUN, das Hochleistungsgerät mit dem 2 m Packmaß
- Komplettes UL-Programm
- Sämtliches Zubehör, großes Angebot an Gebrauchsgütern

Fordern Sie kostenlose Prospekte an – Versand ohne Wartezeiten

Unsere Gebietsvertreter:

Schwarzwald G. Rothmeier Tel. 0 76 29 / 8 72
Bremen J. Kaller Tel. 04 21 / 34 73 67
Harz Flugschule Goslar J. Mizlaff Tel. 0 53 21 / 2 28 28
Odenwald Flugschule Bergstraße/Odenwald E. Matern K. Teichmann Tel. 0 62 57 / 8 35 27
TraierKöln Flugschule Traier R. Treumann Tel. 0 65 00 / 6 64
Unterfranken M. Strohmaier Tel. 0 79 44 / 21 90

Delta Sports

Sybille Fischer, Sensburger Str. 18, 8 München 81

Telefon: 0 89-93 86 05 (auch abends)



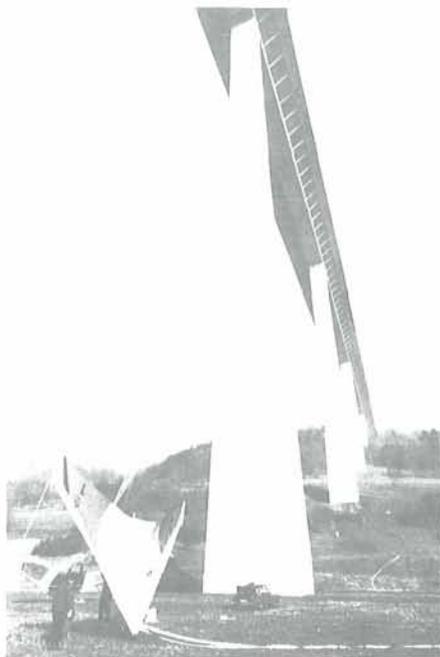
DELTA
SPORTS

Abwurfstatistik der Sichtprüfgeräte

Im Rahmen der Härtefallregelung für die Besitzer von Altgeräten (nur mit Sichtprüfstempel oder Neugerätstempel des DAeC) konnten die Abwurfversuche nach mehreren witterungsbedingten Verschiebungen fortgesetzt werden. Nachstehend der statistische Zwischenstand am 30.03.1983.

Abwurf bestanden (+) – Abwurf nicht bestanden (–).

Gerätetyp	(+)	(–)
Adler	2	1
Aquila II	1	
Aquila III	7	1
Bergfalke	1	
Bergfex		1
Bergstar		2
Bergstar II	1	6
Bicla Star		2
Butterfly		1
Cherokee		1
Cirrus 5A	2	1
Cirrus 5C		1
Condor 224		1
Eipper Cumulus 5B		1
Exo 7	2	3
Floater	1	
Falcon III	1	3
Falcon IV	2	
Falke II	4	1
Falke III	1	1
Firebird I		1
Flamingo	6	2
Flamingo I	3	4



Abwurf an der Kochertalbrücke
Foto: Hans Schmidler

Gerätetyp	(+)	(–)
Flamingo IV	1	1
Flamingo 10 m ²	1	
Flamingo Junior	1	
Flamingo Sport	3	
Flamingo Star		1
Ikarus 600 B		1
Ikarus 600 SL Aero 1	1	
MK II B		1
NOVA 230		1
Olympus 160	1	
Pacific Gull HA 19		1
Rhönadler	1	
Safari B		1
Scirocco	1	
Scirocco I	1	
Scirocco IB		3
Scirocco II	1	
Skyliner		1
Star		1
Stingray		1
Stratos A		2
Zero 160	1	1
Zero 180	1	1

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

UL-Flugschule
Bernd Schmidler
Wilhelmstr. 14
8000 München 40
Tel. 089/392817

Explorer: Firma General Hiway Hanggliders teilt mit:

Vor einigen Wochen hat die Firma Hiway die ersten Geräte ihres neuesten Produktes, den Explorer, nun auch auf dem deutschen Markt vorgestellt.

Erste Untersuchungen auf dem DHV-Testwagen zeigten ungenügende Festigkeitswerte im Bereich kleiner negativer Anstellwinkel, obwohl bei größeren Anstellwinkeln nach Aussage der Firma bereits höhere Werte erzielt wurden.

Die mir unbekanntem Besitzer von Explorern möchte ich deshalb bitten, sich mit mir in Verbindung zu setzen. Ein Umrüstsatz für diese Prototypen ist zu beziehen bei:

General Hiway Hanggliders, Hansi Bader, Am Burgblick 6, 7070 Schwäbisch Gmünd, Telefon (071 71) 4 37 45 oder 49 45.

Gestohlen

Bei Auftauchen von folgenden Flugdrachen-Segeln ist Vorsicht geboten, denn sie wurden aus einem verschlossenen Fahrzeug entwendet. Es handelt sich um folgende Segeltypen:

Windfex: Obersegel von außen: dunkelblau, rot, gelb, weiß, schwarz; Untersegel: schwarz; in der weißen Bahn ist ein Blitz aufgeklebt.

Windfex: Obersegel weiß; Untersegel von außen: dunkelblau, hellblau, rot, gelb, gold, rot.

Superfex: von außen: schwarz, rot gold. Wer eines dieser Segel in einem Fluggelände sieht wird gebeten sich in Verbindung zu setzen mit:

Walter Feschtschenko
bei Fa. Finsterwalder
Tel. (089) 8 11 65 28

Alte Infos gesucht

Neue DHV-Mitglieder fragen häufig in der Geschäftsstelle nach, ob sie auch die bisher erschienenen DHV-Infos erhalten können. Wir in der Geschäftsstelle müssen diesen Wunsch regelmäßig ablehnen, da ältere Infos entweder gar nicht mehr oder nur noch in wenigen Reststücken vorhanden sind. Besonders vergriffen sind die Ausgaben 1 bis 6 und 14.

Wer also noch alte Infos zu Hause herumliegen hat und sie sonst wegwerfen würde, soll sie bitte an die Geschäftsstelle schicken und wir werden dann für die Weiterverteilung sorgen.

SHV-Flugführer wieder vorrätig

Der Delta-Flugführer des Schweizerischen Hängegleiterverbandes, der mehrere Monate nicht mehr vorrätig war, wurde erweitert und neu aufgelegt. Er kann ab sofort wieder bei der DHV-Geschäftsstelle zum Preis von DM 45,- bestellt werden. Die Einzelheiten, insbesondere zur Zahlungsweise, bitte der Anzeige „DHV bietet an“ entnehmen.

DHV-Prüfungskalender 1983

(wird laufend ergänzt)

Termin	Ort	Anmeldeadresse
30.04.	S	Zu erfragen bei Elmar Müller, Am Rad 20a, 5788 Winterberg, Telefon (0 29 81) 29 07
07.05.	T A	Anger Klaus Tänzler / Alan Lix, Balanstr. 8, 8000 München 80, Tel. (0 89) 4 48 68 48
07.05.	B	Zu erfragen bei Peter Kratz, Auenweg 5, 8111 Saulgrub, Tel. (0 88 45) 94 01
08.05.	Ü	Zu erfragen bei H.-J. Weise / Ch. Jöst, Weinheimer Str. 6e, Birkenau, Tel. (0 62 02) 6 31 84
14.05.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
15.05.	T	Zu erfragen bei Elmar Müller
20.05.	T A	Hochplatte Georg Steffl, Greimelstr. 3, 8212 Übersee, Tel. (0 86 42) 3 83 oder 65 83
21.05.	A	Zu erfragen bei Elmar Müller
21.05.	B	Allgäu Christa Vogel, Hitzlerieder Straße 15, 8959 Seeg, Tel. (0 83 64) 4 12
29.05.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
04.06.	B	Hochries Klaus Tänzler / Alan Lix
05.06.	S	Zu erfragen bei Elmar Müller
12.06.	T A	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
07.07.	B	Allgäu Christa Vogel
15.07.	S	Zu erfragen bei Elmar Müller
15.07.	T A	Hochplatte Georg Steffl
17.07.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
24.07.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
01.08.	B	Wallberg DHV-Geschäftsstelle
13.08.	T A	Zu erfragen bei Elmar Müller
15.08.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
19.08.	T A	Hochplatte Georg Steffl
28.08.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
03.09.	B	Zu erfragen bei Peter Kratz
18.09.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
18.09.	S	Zu erfragen bei Elmar Müller
23.09.	T A	Allgäu Christa Vogel
25.09.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
30.09.	B	Allgäu Christa Vogel
03.10.	B	Wallberg DHV-Geschäftsstelle
07.10.	T A	Hochplatte Georg Steffl
15.10.	B	Zu erfragen bei Elmar Müller
16.10.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
23.10.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
01.11.	T	Zu erfragen bei Elmar Müller
01.11.	B	Zu erfragen bei Peter Kratz
12.11.	A	Zu erfragen bei Elmar Müller
13.11.	T A	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 (0 70 22) 5 26 54.

Für Hersteller und solche, die es werden wollen Gütesiegelforderungen vereinheitlicht und vervollständigt

Die Prüftechnik muß mit neuen Geräteentwicklungen ständig Schritt halten und sie muß neue Sicherheitserkenntnisse berücksichtigen. Aus diesem Grunde sind auch die Gütesiegelforderungen zwangsläufig einem dauernden Entwicklungsprozeß unterworfen. Jeder Antragssteller muß daher exakt wissen, welche Fassung der technischen Bestimmungen für „sein“ Gütesiegelverfahren anzuwenden ist. Um in dieser Hinsicht Mißverständnisse künftig auszuschließen, wurden auf Vorschlag des Bundesverkehrsministeriums alle Gütesiegelforderungen um folgende Formulierung ergänzt:

Ebenfalls neu aufgegriffen wurde die Frage der Festigkeitsprüfungen. Es ist nunmehr in den Gütesiegelforderungen für Hängegleiter und für Ultraleichtflugzeuge eindeutig geregelt, wann beispielsweise ein lastabhängiger Test und wann ein geschwindigkeitsabhängiger Test durchzuführen ist bzw. durch eine andere Testmethode ersetzt werden kann. Diese Frage ist deshalb besonders schwierig, weil es Geräte gibt, die auf Grund ihrer flexiblen Bauweise die Belastungen durch unschädliche Verformung „wegstecken“ und daher auch weit oberhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Testwagen die geforderte Prüflast von 6 g positiv gar nicht erst erreichen.

Die wesentlichsten Änderungen für Gurtzeuge und Rettungssysteme wurden bereits im Info Nr. 17 und im DRACHENFLIEGER ausführlich dargestellt. In die-

sem Zusammenhang wird nochmals darauf hingewiesen, daß die Durchführung nachträglicher Umrüstungen zwar nicht vorgeschrieben, jedoch aus Sicherheitsgründen dringend empfohlen wird.

Auf Grund neuerer Erfahrungen wurden die Gütesiegelforderungen für Schleppwinden und Schleppgeschirre modifiziert. So muß künftig die Klinkvorrichtung am Schleppgeschirr vom Piloten in jeder Flugsituation ohne Sichtkontakt (also blind) unter minimaler und maximaler Last ausgelöst werden können und das Schleppgeschirr die Funktionstüchtigkeit des Rettungssystems nicht wesentlich beeinträchtigen.

Für Startwinden wurden die Forderungen für die Kappvorrichtung verschärft. Künftig muß die Kappvorrichtung gleichzeitig drei Seile und jede Reparaturstelle (also auch Preßverbindungen) durchtrennen.

Ergänzung der Gütesiegelforderungen des Deutschen Hängegleiterverbandes

In Abstimmung mit Herrn Hierl vom Bundesverkehrsministerium wurden die Gütesiegelforderungen des Deutschen Hängegleiterverbandes wie folgt ergänzt:

Stichtag für den Stand der anzuwendenden technischen Forderungen und Beurteilungskriterien ist der Eingangstag der schriftlichen Antragstellung, spätestens der Tag der ersten technischen Prüfung. Dem Antragsteller wird der Stichtag mit Datum bestätigt. Sofern aus Gründen, die der Antragsteller zu vertreten hat, die Erteilung des Gütesiegelprozesses länger als ein Jahr dauert, verschiebt sich der Stichtag entsprechend der vom Antragsteller zu vertretenden Verzögerungen.

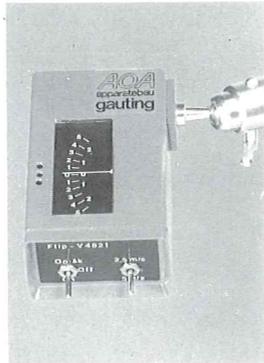
Die sofortige Anwendung der jeweils neuesten technischen Forderungen und Beurteilungskriterien hat ausnahmsweise dann zu erfolgen, wenn die Nichtanwendung zur akuten Gefährdung der Gerätebenutzer führen würde und auch die bereits erteilten Gütesiegelzeugnisse einbezogen werden müssen.

AOA Präzisionsfluginstrumente für engagierte Drachenflieger



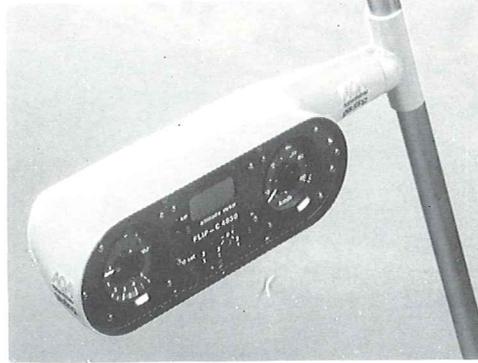
Flip - AV 4820

Combiinstrument
Höhenmesser bis 5 km
Variometer $\pm 2,5/5$ m/s
mit höchster Genauigkeit



Flip - V 4821

Analog-Variometer
mit 2 Meßbereichen
und Akustik
 $\pm 2,5/5$ m/s



Flip - C 4830

Combiinstrument. Weiterentwicklung aus 4820
mit Höhenmesser bis 7 km Vario ± 5 m/s
Fahrtenmesser 0-100 km Gleitzahlrechner 0-30
Sollfahrtrechner mit Akustischem Signal



**Präzision - Zuverlässigkeit - lange Lebensdauer
perfekter Service - das Flip-Programm von AOA**

apparatebau gauting gmbh, Ammerseeestr. 31, D-8035 Gauting Ruf 089/8 50 26 14
Cobra Delta - Thun (CH) Happy Delta - Winterthur (CH) Gasteiger - Sillan (A/I)
Ruf 033/37 16 89 Ruf 052/22 69 50 Ruf 04842/62 71

DHV-Mitgliedsvereine

Albatros Wartenberg
Leipziger Straße 39
8052 Moosburg

Fränkischen Drachenflieger Nürnberg
Waldstraße 18
8560 Lauf/Pegnitz

Delta Club Konstanz
Max-Stromeyer-Straße 6
7750 Konstanz

Drachenfliegerclub Achental
Greimelstraße 3a
8212 Übersee

WDCW Garmisch-Partenkirchen
Burgstraße 5
8100 Garmisch-Partenkirchen

Drachenflug Unterland
Sülmerstraße 56
7100 Heilbronn

Drachenflug-Club Windeckfalken
Junkerwald 2
7591 Lauf

Drachenfliegerclub Sonnenbühl-Hochalb
Untere Bachstraße 36
7470 Albstadt 2

DFC Weserbergland
Mittelstraße 6
3013 Barsinghausen 11

Drachenfliegerclub Paderborn
Drosselweg 9
4791 Hövelhof

Delta-Club Falke Idar-Oberstein
Am Frohnbach 20
5551 Burgen

Drachenfliegerclub Bopfingen
Vohbühlweg 20
7085 Oberdorf/Ipfl

d'Ikarus Schwoaba
Am Gänsberg 5
7277 Wildberg-Gültlingen

Drachenflugverein Blumberg-Immendingen
Freiburger Straße 12
7715 Bräunlingen 2

MBB-Sportfachgruppe Hängegleiten
Plettstraße 59
8000 München 83

Delta Club Bavaria Ruhpolding
Hochfellnstraße 6
8227 Siegsdorf

DFC Dreiländereck
Bergsiedlung 17
8391 Breitenberg

Delta-Club Teutoburger Wald
Hägerstraße 6
4806 Werther

d'schwoba schwäbische Drachenflieger
Graf-Zeppelin-Straße 22
7904 Erbach

Delta-Club Mosbach
Pfalzgraf-Otto-Straße 109
6950 Mosbach

1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub
Marienstraße 5
8400 Regensburg

Delta Club Ahrtalgleiter
In der Brache 5
5206 Neunkirchen

Drachenflieger Oberes Elztal
Großherzog-Karl-Straße 9
7730 VS-Villingen

Drachenfliegerclub Mittenwald
Im Gries 50
8102 Mittenwald

1. Pfälzer Drachenfliegerclub
Karolinenstraße 30
6700 Ludwigshafen

Drachenflieger-Club Höxter
Hermannstraße 41
3470 Höxter

Hamburger Drachenflieger
Erikastraße 119
2000 Hamburg 20

D'Wälder Drachenflieger
Friedrich-Ebert-Platz 6
7820 Titisee-Neustadt

Schleppdrachen- und HG-Verein Oberpfalz
Max-Reger-Straße 8
8480 Weiden

Drachenfliegerclub Hammelburg
Dalbergstraße 9
8783 Hammelburg

Drachenfliegerclub Regental
Birkenstraße 5
8441 Wiesenfelden

Drachenfliegerclub Kreis Olpe
Hohe Straße 28
5900 Olpe-Dahl

Delta Team Hornisgrinde
Bälgenstraße 4
7591 Sasbach

Anzeige



Um
Längen voraus...
600 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: Barographen auch als Einzelgerät – jetzt mit FAI-Zulassung! Bitte Sonderliste anfordern.
Spezialcockpit für Speedbar in Vorbereitung.

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

Drachenflugclub Saar
 Alte Brücke 4
 6750 Kaiserslautern

Drachenfliegerclub Kampenwand
 Holzstraße 35
 8000 München 5

Delta-Club Hohentwiel
 Alemannenstraße 12
 7702 Gottmadingen

Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg
 Samerstraße 4
 8201 Samerberg

Drachenflieger Club Döggingen-Fürstenberg
 Epfentalstraße 4
 7730 VS-Marbach

DHC Sektion Heidenheim
 Wiederholdstraße 6
 7920 Heidenheim

Drachenflug-Verein Baiersbronn/Schwarzw.
 Finkenstraße 33
 7292 Baiersbronn

DFC Südschwarzwald
 Friedrichstraße 2
 7808 Waldkirch-Kollnau

Drachenflieger-Club Staufen Donzdorf
 Rosenweg 1
 7345 Deggingen

Bergdohlen — DFC Brannenburg
 Wirtstraße 34
 8200 Rosenheim

Drachenflug-Club Loffenau
 Kändelweg 24
 7563 Loffenau

Drachenfliegerclub Ingolstadt
 Römerring 10
 8072 Manching/Oberstimm

Deutscher Hängegleiterclub Ulm/Neu-Ulm
 Erlenstraße 1
 7900 Ulm-Söflingen

Drachenfliegerclub Tegernseer Tal
 Prinz-Carl-Allee 4
 8180 Tegernsee

Drachenflieger-Club Friedrichshafen
 J.-P.-Hebel-Straße 11
 7778 Markdorf

Allg. Sicherungs- und Funkstaffel
 Traunstein
 Post Weibhausen
 8221 Selberting

Drachenfliegerclub Köln
 Feldhuhnweg 14
 5010 Bergheim

Drachenflieger Insul/Sierscheid
 Am Wehrhahn 2
 4000 Düsseldorf 1

1. Delta-Club Memmingen
 Benninger Straße 2
 8941 Hawangen

Bergsträßler Drachenflieger
 Arnikastraße 8
 6940 Weinheim

Drachenfliegerclub Bayerwald
 Gasthof Peter Raith
 8351 Kerschbaum

Drachenfliegerclub Trier
 Alte Poststraße 93
 5500 Trier

Verband Deutscher Drachenfluglehrer
 Südliche Hauptstraße 12
 8183 Rottach-Egern

Drachenfliegerclub Elpe
 Am Bruch 35
 5787 Olsberg 3

Squadra Delta Inzell
 Bichlstraße 43
 8221 Inzell

DHV bietet an:

Delta-Fluggebiete

Deutschland; herausgegeben von Jörg Ramme, 28 deutsche Fluggebiete beschrieben auf 80 Seiten, spiralgebunden, Preis DM 19,-
 Schweiz; Verlag Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 58 Fluggebiete, Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 45,-

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, Drachenfluglehrer, 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.

DHV Aalen
 Kanalstraße 4
 7080 Aalen

Lufthansa Sportverein
 Bahnhofstraße 233
 6078 Neu-Isenburg

Drachenfliegerclub Isarwinkel
 Dorfstraße 30
 8171 Wackersberg

Augsburger Drachenflieger-Club
 Marderweg 52a
 8900 Augsburg

Deutscher Drachenfliegerclub Stuttgart
 Auf dem Steinenberg 16
 7440 Nürtingen

Drachenflieger Club Weser
 Nettelbeckstraße 2
 2800 Bremen

Impressionen eines Anfängers

Ein Erlebnisbericht von Peter Rasmussen

Langsam beginnt es dunkel zu werden. Die Scheibenwischer arbeiten auf höchster Stufe. Trotzdem nimmt einem der starke Regen fast jede Sicht. Vor ein paar Minuten bin ich auf die Autobahn München-Salzburg aufgefahren. Mein Ziel ist Holzmann, ein kleiner Ort am Fuß der Hochries. Dort wird morgen für mich die Ausbildung für den Lernausweis im Drachenfliegen beginnen. Ausgerechnet jetzt so ein Mistwetter!

Vor zwei Wochen habe ich die Adresse der Flugschule im Raum München von einem Bekannten erhalten. Nach telefonischer Anmeldung ist es in diesen Semesterferien nun endlich soweit, mir einen großen Wunsch zu erfüllen, nämlich endlich einmal selber Drachen zu fliegen. Viele Fragen bestürmen einen schon vorher. Ist Drachenfliegen schöner, freier und noch unbeschwerter als Segelfliegen, mein bisheriges Hobby? Kommt man ohne größere Schwierigkeiten mit der Gewichtssteuerung zurecht, wo doch vom Segelfliegen alles so eingespielt ist? ... Dennoch sind viele Erwartungen und eine Menge Begeisterung schon vorher mit im Spiel.

Als ich Rosenheim erreiche ist es bereits völlig dunkel geworden, aber der Regen hat immer noch nicht nachgelassen. Ich fahre langsam in die Berge hinein und übersehe beinahe in der Dunkelheit das kleine Schild, das mir den Weg nach Holzmann weist. Dort angekommen, erkundige ich mich im Gasthof nach den Drachenfliegern und der Lage des Übungshanges. Ein preiswertes Quartier in einem der Bauernhöfe ist rasch gefunden und es bleibt mir an diesem Abend noch genug Zeit, mich über das Sauwetter zu ärgern. Trotz der freudigen Erwartung auf den morgigen Tag schlafe ich sofort ein.

Der erste Tag

Als ich am anderen Morgen aufwache ist es bereits 11 Uhr, also genau eine Stunde zu spät. Der Wecker hat über Nacht seinen Dienst quittiert. Nach einem „Reaktionsstart“ aus dem Bett und dem Verzicht auf mein Frühstück bin ich eine Viertelstunde später am Übungshang. Das Wetter ist besser geworden und die Sonne scheint teilweise schon durch die Wolkenfetzen. Auf der Wiese stehen schon drei aufgebaute, recht farbenfrohe Geräte. Man hat schon auf mich gewartet.

Und nun sind wir sechs Leute mit Fluglehrer. Zuerst schaue ich zwei fortgeschrittenen Flugschülern beim Checken der beiden „Bergfalken“ und des „Scouts“ zu. Danach beginnt der Flugbetrieb. Fasziniert beobachte ich einen Flugschüler, der seinen „Bergfalken“ fast mühelos in die Luft schiebt und mit

einem leisen Rauschen weit ins Wiesengelände hinausgleitet. Er beendet den Flug mit einer sauberen gestandenen Landung. Als nächster bin ich schon an der Reihe. Ich bekomme den zweiten „Bergfalken“ für einige Laufübungen. Als ich das Gerät das erste Mal aufnehme, bemerke ich, daß es nicht so schwer ist, wie ich es mir vorgestellt hatte. Der Fluglehrer zeigt mir die richtige Starthaltung und Anstellwinkel, und schon laufe ich mit dem Gerät im flachen Wiesenstück gegen leichten Wind los. Das Gewicht verringert sich schlagartig und langsam gleiten die Seitenrohre des Trapez' durch die Hände nach oben, bis ich an der Basis anlage. Ich bin überrascht, wie gut das Ganze trägt. Noch dreimal renne ich mit dem Gerät über die Wiese. Dann heißt es eine Viertelstunde zuschauen. Ich beobachte die anderen, die schon seit einigen Tagen dabei sind und von verschiedenen Höhenstufen am Hang auf die Wiese hinausfliegen. Einige landen auf großvolumigen Reifen, die an der Basis eines jeden Drachen angebracht sind, andere schaffen es schon, das Gerät kurz vor der Landung elegant aufzurichten und auf den Füßen zu landen.

Ich muß mir nun ein Gurtzeug anziehen, was erst einmal mit einem großen Gewurschtel anfängt. Ich hänge mich das erste Mal in das Gerät hinein. Nun muß ich im flachen Wiesenstück mit dem Gerät im richtigen Anstellwinkel scharf anlaufen und mit beiden Händen das Trapez ruckartig nach vorne stoßen. Der erste Hüpfen gelingt, aber es schmeißt mich auf den Bauch. Ich mache noch zwei Hüpfen. Die Wiese, vom Vortag noch recht naß, beschert mir innerhalb einiger Augenblicke total naße Füße, aber das stört im Augenblick überhaupt nicht.

Der nächste Start erfolgt jetzt von der ersten Stufe, einer kleinen Kante im unteren Drittel des Hanges mit ca. 1 m Höhen-

differenz. Im Sprinttempo laufe ich samt dem Gerät über die Kante hinweg und drücke das Trapez gleichzeitig voll heraus. Der erste Hüpfen von vier bis fünf Metern Länge gelingt, ich komme sogar mit den Füßen zuerst herunter. Trotzdem bin ich enttäuscht, weil sich ein Gefühl vom Fliegen in dieser Phase noch nicht so recht einstellen will.

Zwei weitere Starts von der ersten Stufe folgen. Beide enden mit einer Landung auf den Füßen und einem zufriedenen Grinsen des Fluglehrers.

Eine weitere Pause schließt sich an, in der ich die anderen bei ihren Flügen, und unseren Fluglehrer, der wirklich absolut die Ruhe weg hat, beobachten kann. Geduldig steht er am Fuß des Übungshanges und schickt seine Schüler in die Luft. Nach den schon obligatorischen Fragen: „Wenn's bei dir paßt? Bei mir paßt's auch!“, erfolgt die Startfreigabe: „Kannst starten!“. Die Schüler lernen also von Anfang an die Verantwortung für den Startablauf selbst zu tragen, indem sie selbst peinlich genau auf die Windverhältnisse am Startplatz achten und ihren Start selber mit entscheiden können. Natürlich wird am Anfang viel korrigiert, am Anstellwinkel und an der Starthaltung. Jeder Flug wird nachher mit dem Fluglehrer besprochen, der dann verbessern und Hilfestellung geben kann. Jeder schöne Flug mit einer sauberen Landung wird mit Applaus aller anwesenden Flugschüler und einem „Bravo“-Ruf des Fluglehrers belohnt. Gerade hat ein Flugschüler, der schon von ganz oben fliegt, vergessen sich einzuhängen und das Gerät kommt mit komisch anzusehenden Pump-Bewegungen, aber relativ geradlinig alleine den Hang heruntergeschaukelt. Ich muß jetzt irgendwie ans Modellfliegen denken, mit dem meine Flugbegeisterung vor ca. 8 Jahren begonnen hat. Nach einer Bums-



Peter Rasmussen bei seinem früheren Hobby

landung auf den Rädern und einem Ringelpitz über die Fläche kommt das Gerät ziemlich weit draußen auf der Wiese zum Stehen. Kein Wunder, wenn niemand dranhängt! Der erschrockene Pilot hat sofort beim Laufen bemerkt, daß er nicht eingehängt ist, hat zum Glück sofort losgelassen und kommt noch ein Stück auf dem Hintern den Hang heruntergerodelt. Uns wird drastisch vor Augen geführt wie schnell eine solche Situation sehr gefährlich werden kann. Also besser sauber checken vor jedem Start und erst gar nicht so weit kommen lassen. Dem Piloten ist nichts passiert und nach einem gründlichen Check ist auch das Gerät wieder einsatzfähig.

Bei der folgenden Mittagspause lerne ich nun die anderen Flugschüler näher kennen, die durch die Bank alles nette Leute sind. Wir sitzen um unseren Fluglehrer herum, der schon ein wenig Theorieunterricht über Gerätekunde bringt.

Am Nachmittag mache ich insgesamt noch fünf Starts von der ersten Stufe, die alle reibungslos verlaufen. Allmählich überfällt mich der Neid auf die anderen Flugschüler, die alle schon von weiter oben starten dürfen und ich nehme mir vor, am morgigen Tag ebenfalls dort oben zu stehen. Als der Flugtag so gegen 18.00 Uhr am Abend beendet ist und alle zusammen in der Wirtschaft sitzen und gegenseitig ihre Erlebnisse und Eindrücke des heutigen Flugtages austauschen, habe ich das Gefühl schon richtig dazu zu gehören.

Der zweite Tag

Am nächsten Tag treffen wir uns um 10.00 Uhr am Übungshang und heute lerne ich endlich wie die Geräte aufgebaut werden. Auch den Check kann ich unter Anleitung unseres Fluglehrers selber machen. Jedes Gerät ist anders und hat seine eigene Problematik beim Aufbauen.

Zwei Starts von der ersten Stufe habe ich an diesem Vormittag. Beide verlaufen ganz glatt. Kurz vor der Mittagspause ist es dann endlich soweit. Ich darf zur 2. Stufe, die ca. 15m Höhendifferenz zum unteren, flachen Wiesenteil aufweist. Ich trage das Gerät zur Startstelle und muß erst einmal verschnaufen. Es ist gar nicht so einfach mit so unhandlichen 18 Kilogramm den steilen Hang hinaufzulaufen. Von hier aus sieht schon alles gewaltig hoch aus. Ein Gefühl von Unsicherheit beschleicht mich jetzt ganz plötzlich. Nur nichts falsch machen und die Kiste in den Dreck schmeißen oder sogar rechts in die Bäume setzen. Alles so machen wie gehabt. Flächen ausrichten, Anstellwinkel korrigieren und natürlich laufen wie ein Weltmeister. Der Wind paßt und schon habe ich die Startfreigabe. Ich lasse mich ganz leicht nach vorne fallen und laufe was die Beine hergeben. Das Grünzeug flitzt nur so unter mir durch und schon bin ich in der Luft. Ein leises Rauschen um mich herum. Mit verkrampten Armen hänge ich im Trapez und sehe den unteren Wiesenteil auf mich zukommen.

Mit dem Kommando „raus“ des Fluglehrers drücke ich das Trapez mit beiden Armen heraus was das Zeug hält und schmeiße die Beine nach vorne, um den Landestoß abzufangen. Es zieht das Gerät natürlich leicht auf die Nase. Schiebend knalle ich mit den Rädern in die Wiese und werde noch ein paar Meter auf dem Bauch durch die Botanik geschleift. So, das war's also. Ist also doch schwerer als ich mir das vorgestellt habe. Aber das Gefühl des Fliegens ist da, und als ich das Gerät umdrehe, um es zurückzutragen, sehe ich, daß ich schon ein ganzes Stück geflogen bin. Beim nächsten Start von der zweiten Stufe läuft alles schon viel besser. Der Start ist Klasse und beim Kommando „raus“ lasse ich die Beine hinten. Zwei, drei Schritte mitlaufen und die Sache steht. Die Begeisterung wächst von Minute zu Minute und allmählich macht sich eine gewisse Euphorie breit. An diesem Nachmittag kann ich gar nicht genug bekommen vom Fliegen. Die nächsten Flüge werden viel bewußter erlebt und die Sache beginnt einen Riesenspaß zu machen. Ich versuche noch sieben weitere Flüge von der zweiten Stufe. Das mit dem Start und dem Anstellwinkel habe ich jetzt heraus, aber die Landungen wollen noch nicht so recht klappen. Meistens lande ich auf den Rädern. Die Jeans sind bereits so grün, daß man sie wahrscheinlich nie wieder sauber kriegt. Am Abend bin ich dann ziemlich abgeschlafft und die Schultern schmerzen, obwohl die Seitenstangen des „Bergfalken“ mit Schaumstoff umwickelt sind. Totmüde aber sehr zufrieden springe ich am Abend in die Falle.

Der dritte Tag

Der Tag ist ziemlich bewölkt und wir rechnen bald mit Regen. Trotzdem bauen wir um 10.00 Uhr auf und beginnen mit dem Fliegen. Der erste Start heute von der zweiten Stufe ist die reinste Katastrophe. Hängende Fläche und viel zu langsam. Was ist mit mir nur los? Habe ich alles schon verlernt? Beim zweiten Start also wieder voll konzentrieren und sauber durchlaufen. Siehe da! Es klappt wieder! Nur bei der Landung wieder die schnelle Lauferei. Vielleicht doch noch stärker herausdrücken? Der dritte Flug verläuft dann genau so, wie ich mir das vorstelle. Blitzsauberer Start und Bilderbuchlandung mit Nullfahrt. Zwei weitere Starts folgen in ähnlicher Weise. Nun läuft's endlich! Die anderen fliegen alle schon von ganz oben, der 3. Stufe, ca. 40m Höhendifferenz, und ich komme mir langsam verloren vor auf der zweiten Stufe. Ich frage unseren Fluglehrer, ob ich auch von oben starten kann, und er meint, daß das nach der Mittagspause klar geht.

Leider fängt es dann an zu regnen. Für heute ist also Schluß. Ich bin wirklich stinksauer auf das Wetter, wo jetzt alles so gut läuft. Unser Fluglehrer hat aber schon vorgesorgt und für den Nachmittag den DHV-Film organisiert. Die darin gezeigten schönen Flugaufnahmen begei-

stern uns alle, doch die Unfallszenen stimmen nachdenklich und lösen schließlich eine lebhaftige Diskussion über die Sicherheit im Drachenflug aus. Unser Fluglehrer muß uns viele Fragen beantworten. Danach machen wir Theorieunterricht, der von unserem Fluglehrer so spannend gebracht wird, daß alle voll bei der Sache sind.

Der vierte Tag

Am vierten Tag scheint die Sonne vom absolut wolkenlosen Himmel. Ich mache noch einen Start von der ersten Stufe und dann ist es endlich soweit. Ich darf zum ersten Mal ganz von oben starten. Man muß sich wirklich zusammenreißen. Die Höhe erscheint schon recht gewaltig. Die Konzentration vor diesem ersten Start ist so groß wie nie zuvor. Ich laufe an und beschleunige kontinuierlich, komme recht schnell vom Boden weg, bin aber viel zu langsam. Mein Fluglehrer ruft „ziehen“ und ich nehme das Trapez sofort ziemlich stark her. Das Rauschen verstärkt sich und der Boden kommt ungewöhnlich schnell näher. Als ich kurz darüber bin, drücke ich viel zu früh voll heraus und finde mich erstaunt in 3 m Höhe wieder. Zum Glück habe ich schon vorher im Theorieunterricht gehört, daß ich nun den Bügel voll draußen lassen muß. Der Aufprall ist trotzdem so stark, daß es mir die Brille auszieht und das Trapez setzt mit einem dumpfen Geräusch sehr hart auf. Die Basis ist im Eimer. Danach folgen wieder zwei Starts von der zweiten Stufe. Am Nachmittag darf ich dann wieder nach oben. Der neu gewonnene Respekt vor dem Gerät ist nun sehr hilfreich bei den nächsten Starts. Es ist inzwischen sehr warm geworden. Ich fliege in Shorts mit Turnschuhen und trotzdem ist es noch zu warm. In Höhe der ersten Stufe gibt es thermische Ablösungen und wenn man Glück hat, erwischt man beim Überfliegen so einen Heber, der einen dann noch ein paar Meter weiter trägt. Die Sicherheit mit dem Gerät ist jetzt so groß wie nie zuvor. Sogar leichte S-Kurven werden ohne Schwierigkeiten absolviert. Insgesamt werden es 8 herrliche Flüge von der dritten Stufe an diesem Tag.

Der fünfte Tag

Der Himmel ist bedeckt, aber es regnet nicht. Es kommen noch 12 schöne Flüge zusammen, bei denen ich das Fliegen erstmals richtig genießen kann. Ich habe keine Probleme mehr mit dem Gerät. Start, Landung und Flug sind voll in Ordnung und am Abend teilt mir mein Fluglehrer mit, daß ich nun meinen Lernausweis erhalten werde. Der Abschied von vielen netten Leuten und dem Fluglehrer fällt nicht einfach. Doch am Abend bin ich schon zurück auf der Fahrt nach München, um in der Flugschule meinen Lernausweis abzuholen, mich für den A-Kurs anzumelden und eventuell ein eigenes Gerät zu bestellen. Ich werde weiterfliegen!

Der Artikel „Flug über den Atlantik“ in Info Nr. 17 hat für Furore gesorgt und viele Diskussionen ausgelöst, ob so ein Flug wirklich möglich wäre.

Stellvertretend für die vielen Zuschriften und Telefonanrufe, die uns erreichten, drucken wir im Anschluß eine Leserreaktion. Für alle, die immer noch zweifeln: Der Flug hat nur in der Phantasie von Dennis Pagen stattgefunden!

Die Redaktion

13.3.1983

Liebe Kameraden der Redaktion des Info,

Eure Berichterstattung ist im allgemeinen durchaus sachlich und richtig und ich bin auch mit der Gestaltung Eures Infos zufrieden. Im Info-Heft Nr. 17 aber, da habt Ihr über den angeblichen Transatlantikflug eines Drachenfliegers geschrieben, einer offensichtlich jeden Wahrheitsgehalt entbehrenden Sache. Auch wenn Ihr den Bericht einer ausländischen „Fachzeitschrift“ mit der Bezeichnung „Hanggliding, 4/82“ entnommen habt – mit einem gesunden Drachenfliegerverständnis hättet Ihr auf den ersten Blick erkennen müssen, daß ein solcher Flug Utopie ist.

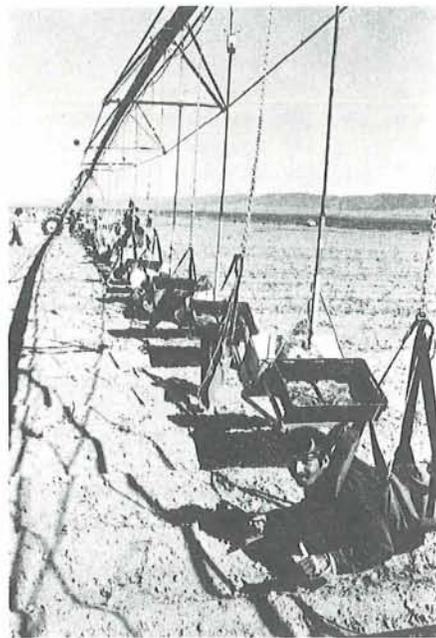
Es erübrigt sich, all die Gründe aufzuführen, welche einem solchen gewaltigen Flug entgegen stehen. Habt Ihr denn nicht wenigstens überlegt, um ein wievielfaches der bisherige Streckenflug-Weltrekord damit überboten worden wäre – schon alleine diese Überlegung hätte Euch zeigen müssen, daß hier etwas nicht stimmen kann. Was in Jahrzehnten den Segelfliegern mit ihren viel besseren Fluggeräten weder gelungen ist, noch als real erreichbar erscheint, das soll nun einem Drachenflieger gelungen sein!

Da ich als Drachenflieger einen solchen unsinnigen Bericht einer Fachzeitschrift eigentlich gar nicht zutraue, liegt die Vermutung nahe, daß es sich um einen Aprilscherz des „Hanggliding“ gehandelt hat, auf den Ihr nun prompt hereingefallen seid. Seht mal das Ausgabedatum an (4/82).

Ein kurzer diesbezüglicher Bericht im nächsten Info (oder die Veröffentlichung

meiner Zuschrift) ist sicher mit weniger Prestigeverlust verbunden als ein Schweigen zum genannten falschen Sensationsbericht.

Mit freundlichen Grüßen
Bruno



Eine neue Methode Spargel zu setzen, wurde in Mabton, Bundesstaat Washington erprobt. Die Landarbeiter verrichten ihre Arbeit in Liegegurten, die an zweckentfremdeten mobilen Bewässerungsrohren aufgehängt werden.

10.2.1983

Liebe Freunde vom DHV!

Für die schnelle Zusendung meines Streckenflugscheines möchte ich mich bei Euch recht herzlich bedanken.

Bedanken möchte ich mich auch für alles, was in Sachen Sicherheit vom DHV geleistet wurde. Es hat alles Hand und Fuß, was Ihr macht.

Laßt Euch vom DAeC bloß nicht die Butter vom Brot nehmen.

Es grüßt Euch herzlichst
Sepp Sauter

Waldhausen, 10.3.83

Vor allem das Heft 17 finde ich in seiner Zusammensetzung aus wichtigen Informationen und allgemeineren Berichten nahezu optimal. Was ich während meiner Ausbildung vermißte, war eine „Anfängerseite“, in der speziell auf die Probleme der Anfänger eingegangen wird (z.B. Geräte (wie in Heft 16 beschrieben), zusätzliche Verbindung Gurtzeug-Schirm, ...). Dieses Wissen sollte zwar während jeder Ausbildung vermittelt werden, die Realität schaut leider jedoch anders aus. Da sich unser Kreis immer vergrößert, sollten meiner Meinung nach diese Informationen öfters im Info abgedruckt werden.

Uwe Gödecke

Und noch mal Teneriffa

Liebe Freunde!

Die LTU berechnet nicht DM 7,80, sondern DM 6,80 pro kg Übergepäck.

Zu Eurem kritischen Bericht möchte ich noch sagen, daß Teneriffa mehr etwas für Individualisten ist. Wenn man als Drachenflieger diese Insel besucht, sollte man auch den Wunsch haben, aus dem 3718 m hohen Krater des Pico de Teide zu fliegen. Man muß dann auch in Kauf nehmen, ggf. sogar 900 m den Drachen zu schleppen. Ich habe es zwar noch nicht versucht, von Montana Blanca aus hochzuklettern, aber mit langen Geräten wird den Fliegern nichts anderes übrigbleiben. Die meisten der Flieger scheuen sich sogar, den Drachen von der Seilbahnstation (kurzer Drachen) noch ca. 160 m hoch zu tragen.

Ich war bisher neunmal mit einigen Freunden auf der Spitze und bin fünfmal vom Gipfel geflogen. In diesem Jahr habe ich meine 10. Besteigung vor, vielleicht von Montana Blanca aus, weil lange Drachen nicht mitgenommen werden. Auch die anderen Inseln, wie La Palma, La Gomera und El Hierro werde ich in diesem Sommer besuchen und vielleicht ein paar Erstbefliegungen machen.

Ich werde Euch berichten!

Viele Grüße
Conny Fennenkötter

Kostentabelle für Pilotenprüfgebühren

Da bei den Piloten immer wieder Unklarheit darüber besteht, wie hoch die Kosten für die einzelnen Pilotenprüfungen sind, wurde folgende Kostentabelle erstellt.

Pilotenprüfgebühr	HgTA	HgPA	HgPB	HgTÜ	HgTS	HgPS	ULT	ULP
Mitglieder DHV	30,-	40,-	40,-	30,-	30,-	60,-	60,-	120,-
Nichtmitglieder	45,-	60,-	60,-	45,-	45,-	90,-	90,-	180,-

Hg = Hängegleiter; UL = Ultraleichtflug; T = Theorie; P = Praxis; A = Befähigungsnachweis A; B = Befähigungsnachweis B; S = Schleppberechtigung.

Gütesiegel

Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 08.04.1983

001 - 79 Taifun
 002 - 79 AAR
 003 - 79 Stratos B
 004 - 79 Superfex II Nylon/II Modell 81
 005 - 79 Cloud Flamingo
 006 - 79 Junior Flamingo
 007 - 79 Superfex II Dacron/II Modell 81
 008 - 79 Super-Scorpion C/C+
 009 - 79 Super-Scorpion B
 010 - 79 Jet-Atlas 14/16/18
 011 - 79 Firebird II
 013 - 79 Ranger A
 014 - 79 Bergstar II maxi
 015 - 79 Ikarus 700
 016 - 79 Concord
 017 - 79 Concord SC
 018 - 79 Fledgling II b
 019 - 79 Iser Futura Compact
 020 - 79 Bergfalke
 021 - 79 Lady hot
 022 - 79 Bergfalke
 023 - 80 Falcon 5
 024 - 80 Gryphon 160 DS
 025 - 80 Windspiel
 026 - 80 Ranger HS
 027 - 80 Firebird C II
 028 - 80 Firebird C 12
 029 - 80 Cyclone Döst
 030 - 80 Worldcup
 031 - 80 Gryphon 180 DS
 032 - 80 Laser
 033 - 80 Super-Gryphon
 034 - 80 Ikarus 800
 035 - 80 Super-Wing
 036 - 80 Gryphon-Sierra
 038 - 81 Falke 5
 039 - 81 Osiris III s
 040 - 81 Moyes Mega
 041 - 81 Fuga AC 5
 042 - 81 Ladas
 043 - 81 Windfex
 044 - 81 Helios
 045 - 81 GS Concord II
 046 - 79 Wings/Wings Competition 17,0
 047 - 79 Wings/Wings Competition 15,6
 048 - 81 Fafnir
 049 - 81 X-Ray
 050 - 81 Euro III
 051 - 79 Wings/Wings Competition 17,2
 052 - 82 Dream III
 053 - 82 Super-Dream
 054 - 82 Cloud III
 055 - 82 Puma
 056 - 82 Firebird CX 15
 057 - 82 Bullet 16,6
 058 - 82 Piranha
 059 - 82 Libre II
 060 - 82 Moyes MK III
 061 - 82 Hornet 150
 062 - 82 Arrow
 063 - 82 Firebird CX 17
 064 - 82 Ranger Spezial
 065 - 82 Scout A
 066 - 82 Vampir II
 067 - 82 Bullet Racing 14,4
 068 - 82 Bullet Racing 15,2
 069 - 82 Azur 17 (incl. Speedbar)
 070 - 82 Spot
 071 - 82 Fun-D
 072 - 83 Vampyre I
 073 - 83 Saphir

Fa. Zetka
 Fa. Zetka
 Fa. Schmidtler + Schmidtler
 Fa. Finsterwalder
 Fa. Thalhofer
 Fa. Thalhofer
 Fa. Finsterwalder
 Fa. Hiway/Bader
 Fa. Hiway/Bader
 Fa. La Mouette/Hölzenbein
 Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
 Fa. Schmidtler + Schmidtler
 Fa. Bichlmeier
 Fa. Lieb
 Fa. Steger/Seyferle
 Fa. Steger/Seyferle
 Fa. Manta/Olschewsky
 Fa. Iser
 Fa. Hanggliding Products/Bader
 Fa. Schmidtler + Schmidtler
 Fa. Hangglider Products/Bader
 Fa. Wasp/Steffl
 Fa. Wasp/Steffl
 Fa. Schäfer
 Fa. Schmidtler + Schmidtler
 Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
 Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
 Fa. Steger/Seyferle
 Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
 Fa. Wasp/Steffl
 Fa. Wasp/Steffl
 Fa. Wasp/Steffl
 Fa. Lieb
 Fa. Guggenmos
 Fa. Wasp/Steffl
 Fa. Hanggliding Products/Bader
 Fa. Kuhnert
 Fa. Moyes/Förster
 Fa. Agur/Kaspeitzer
 Fa. Baumgartner
 Fa. Finsterwalder
 Fa. Schmidtler + Schmidtler
 Fa. Steger/Seyferle
 Fa. Guggenmos
 Fa. Guggenmos
 Fa. Bautek
 Fa. La Mouette/Hölzenbein
 Fa. Steinbach/Fischer
 Fa. Guggenmos
 Fa. Engel
 Fa. Engel
 Fa. Thalhofer
 Fa. Agur/Kaspeitzer
 Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
 Fa. Guggenmos
 Fa. Rithner/Zipfel
 Fa. Hauser
 Fa. Moyes/Förster
 Fa. Steger/Seyferle
 Fa. Bichlmeier
 Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
 Fa. Schmidtler + Schmidtler
 Fa. Schmidtler + Schmidtler
 Fa. Pacific Wings/Osterloh
 Fa. Guggenmos
 Fa. Guggenmos
 Fa. La Mouette/Hölzenbein
 Fa. Steinbach/Fischer
 Fa. Meyer/Fischer
 Fa. Eichhammer/Schönleber
 Fa. Bautek



DHV-Gütesiegelplakette



Stempel der DHV-Gütesiegelstelle



DaeC-Gütesiegelstempel

Diverse Einzelstücke und Prototypen (Genehmigungsschreiben)
 Diverse abwurfgeprüfte Geräte gemäß Übergangsregelung (Stempel)
 Gütesiegelstempel des DAeC, die vor dem 31.12.1980 auf diesen Geräten angebracht wurden, sind gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel.

Hängegleiter mit BHGA-Airworthiness Certification

Stand: 08.04.1983

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

817001	Typhoon medium	Fa. Solar Wings
817002	Typhoon large	Fa. Solar Wings
817003	Demon 175 medium	Fa. Hiway Hang Gliders
817004	Demon 195 large	Fa. Hiway Hang Gliders
819005	Comet Magic 165 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited
819006	Comet Magic 185 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited
8211009	Comet Magic 135 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited



BHGA-Stempel

Hängegleiter mit SHV-Typenprüfung

Stand: 08.04.1983

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

006-79	Super Scorpion		Fa. Franz Meyer
007-79	Euro II/IIs		Fa. Steinbach
030-80	Atlanta	1)	Fa. E. Rithner
033-80	800 Aero 1/1S		Fa. Ikarus Deutschland
034-80	Euro III		Fa. Steinbach
035-80	Flash SC		Fa. Scherer
036-81	Vampir	2) 3)	Fa. Schönleber & Eichhammer
046-82	Fun-D	4)	Fa. Franz Meyer
047-82	Azur 17 (incl. Speedbar)	3)	Fa. Hölzenbein
049-82	Azur 15 (incl. Speedbar)		Fa. Hölzenbein

Anmerkung

- 1) Modifikation des früheren Swisstatlas
- 2) Mit doppelwandigem Querrohr
- 3) Mit modifizierter Segelaufhängung
- 4) Mit Swivels und zusätzlicher Segelaufhängung



SHV-Aufnäher

Hängegleiter mit HGMA-Airworthiness Certification

Stand: 08.04.1983

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

11-3280-R8	Comet 165	Fa. UP
825	Harrier 147, 177, 187	Fa. Wills Wing
828	Duck 160	Fa. Wills Wing
8112	Moyes Meteor	Fa. Icaro 2000
8213	Moyes Missile	Fa. Icaro 2000

HGMA-(DHV)	HGMA NR./ <input style="width: 80px;" type="text"/>
Typenbezeichnung <input style="width: 200px;" type="text"/>	Werk-NR. <input style="width: 80px;" type="text"/>
Hersteller <input style="width: 250px;" type="text"/>	Baujahr <input style="width: 80px;" type="text"/>
Leermasse <input style="width: 50px;" type="text"/> kg.	Max. Zuladung <input style="width: 50px;" type="text"/> kg.
	Min. Zuladung <input style="width: 50px;" type="text"/> kg.
Max. Geschw. <input style="width: 80px;" type="text"/> km./hr.	StallGeschw. <input style="width: 80px;" type="text"/> km./hr.
Dieses Geraet unterliegt nach der Pruef- und Zulassungsordnung fuer Luftfahrtgeraete nicht der Pruef- und Zulassungspflicht.	
Die Benutzung dieses geraetes erfolgt auf eigene Gefahr.	

HGMA - (DHV) - Typenschild

Pilotenaufhängesysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 08.04.1983

03-001-80	Liegeschürze Kniehänger „Super“	Fa. Prieler
03-002-80	Liegeschürze LG 1 mod. I	Fa. Kosteletzky
03-003-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Hanggliding/Bader
03-004-80	Liegeschürze Kniehänger „Parasail“	Fa. Huber
03-005-80	Liegeschürze Schlafsack „Parasail“	Fa. Huber
03-006-80	Hängegurt	Fa. Steffl
03-007-80	Liegeschürze Kniehänger „Super“	Fa. Steffl
03-008-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Steffl
03-009-80	Liegeschürze Schlafsack „Cross Country“	Fa. Steffl
03-010-80	Liegeschürze Kniehänger „Fex“	Fa. Finsterwalder
03-011-80	Supinegurt „Fex“	Fa. Finsterwalder
03-012-80	Liegeschürze Schlafsack „Cross Country“	Fa. Prieler
03-013-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Prieler
03-014-80	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Renz + Wiesenthal
03-015-81	Liegeschürze	Fa. Matthies
03-016-81	Liegeschürze Streamlight Safety Belt	Fa. Rademacher
03-017-81	Liegeschürze Kniehänger P/N 9-1145/11	Fa. Brüggemann
03-018-81	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Lechner
03-019-81	Liegeschürze Schlafsack	Fa. La Mouette/Hölzenbein
03-020-81	Liegeschürze Beinstrecker und Kniehänger	Fa. La Mouette/Hölzenbein
03-021-81	Liegeschürze Kniehänger „UP-System“	Fa. Keltjens
03-022-81	Liegeschürze Beinstrecker „Concord“	Fa. Keltjens
03-023-81	Liegeschürze Kniehänger „Dutch Spezial“	Fa. Keltjens
03-024-81	Liegeschürze Schlafsack „Relax“	Fa. Andrlé
03-025-81	Liegeschürze Zero Cocoon	Fa. Fritz
03-026-81	Liegeschürze Kniehänger „Universal“	Fa. Steinbach/Fischer
03-027-81	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Steinbach/Fischer
03-028-81	Liegeschürze Liegematte	Fa. Prieler
03-029-81	Liegeschürze Kniehänger (Delta Sport Standard)	Fa. Deuter
03-030-82	Liegeschürze Delta-Stop L	Fa. Hetzenauer
03-031-82	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Kosteletzky
03-032-82	Sitzgurt „SG 4“	Fa. Steffl
03-033-82	Liegeschürze Schlafsack „Delphin“	Fa. Renz + Wiesenthal
03-034-82	Liegeschürze Schlafsack	Fa. Nova Air
03-038-82	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Kosteletzky
03-039-82	Liegeschürze Schlafsack	Fa. Bennett/Schwarzkopf
03-040-82	Liegeschürze Schlafsack „Cross Country“	Fa. Rademacher
03-041-82	Liegeschürze Schlafsack „Flipper“	

Diverse Einzelstücke (Stempel des DHV)

Pilotenaufhängesysteme mit anerkannter SHV-Typenprüfung

Stand: 08.04.1983

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

001-80	Kniehänger AS-OK	Fa. W. Keller
002-80	Kombigurte OK	Fa. W. Keller
003-81	Concoon (Schlafsack) ZL -203	Fa. Zuberbühler
004-81	Concoon (Schlafsack) BL	Fa. Bohren
004-81	Concoon (Stirrup) BL	Fa. Bohren
005-81	Kniehänger BK	Fa. Bohren
006-81	Kniehänger SK 1	Fa. Suter
007-81	Concoon (Schlafsack) SC1	Fa. Suter
008-81	Kniehänger Z-103	Fa. Zuberbühler
009-81	Concoon (Schlafsack) UP-Jet	Fa. Sportimex

Rettungsgeräte mit DHV-Gütesiegel

Stand: 08.04.1983

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

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

Diverse Einzelstücke (Stempel des DHV)



DHV-Gütesiegelplakette

Gütesiegel für Paramat-Rettungssysteme entzogen

Mit Schreiben vom 21.01.1983 hatte der DHV das vorläufig erteilte Gütesiegel für Ihr Hängegleiter-Rettungsgerät für ungültig erklärt, von der Ungültigkeitserklärung jedoch einen Teil der bereits ausgelieferten Rettungsgeräte ausgenommen.

Die Herstellerfirma hatte seinerzeit Ihren Gütesiegelantrag darauf gestützt, daß Ihr Rettungssystem vom Schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt geprüft und zugelassen worden sei. Diese Angabe ist unrichtig, wie das Schreiben des Bundesamtes vom 14.02.1983 belegt: Es „ist zu keinem Zeitpunkt eine amtliche Prüfung des oben genannten Rettungsschirmes erfolgt.“ Vielmehr waren Vertreter des Bundesamtes lediglich „im Rahmen einer anderweitigen Prüfung... Beobachter von Abwurfversuchen mit dem oben erwähnten Rettungsschirm...“.

Während bisher in Anbetracht des angeblich durchgeführten amtlichen Prüfverfahrens zu vermuten war, daß das Rettungsgerät ursprünglich in Ordnung war und erst im Laufe der Zeit sich Fertigungsmängel eingeschlichen haben, ist nunmehr davon auszugehen, daß dieses Rettungssystem zu keinem Zeitpunkt als ordnungsgemäß geprüft gelten konnte.

Das vorläufige Gütesiegel für das Rettungsgerät Paramat mod. A 1 mußte daher aus Sicherheitsgründen entzogen werden. Der Entzug gilt für alle Geräte, nunmehr auch für die bereits ausgelieferten. Der Firma Paramat wird anheimgestellt, einen neuen Gütesiegelantrag zu stellen.

DHV-geprüfte Gurtzeuge mit integriertem Schirmcontainer

Stand: 08.04.1983

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

LOFF

*Der Schrecken
von der
Teufelsmühle*

Zeichnung: Joachim Keuthe



*Der Flieger Loff sieht nur hierher
betätigt sich als Ingenieur.*

*Von jedem seiner
Geistesblitze*



*macht er zuerst mal
eine Skizze.*

*Dann wird gerechnet
bis konkret*



*Auftrieb
- Abtrieb
= ? x Zufall : Glück
oder*

*ein neues Fluggerät
entsteht.*

Im Bastelkeller bringt man dann



noch ein paar Änderungen an.

Ach wie schön, wenn man erlebt,



wie das Ding zur Erde schwebt.

*Doch so mancher
Flugversuch*



*endet mit
Gerätebruch.*

Nicht jeder Apparat mit Flügel verdient das deutsche Gütesiegel.

Offene Baden-Württembergische Meisterschaft mit Blockmeisterschaft, Ostern 1983

Bericht und Fotos von Charlie Joest

Die Skeptiker haben Recht behalten. Das Osterfest scheint tatsächlich der Garant für schlechtes Wetter zu sein. Dabei sah es am Karfreitag noch so gut aus.



Die von Manfred Rinkel liebevoll hergerichtete Starttafel.

Diejenigen, die das letzte Info aufmerksam gelesen haben, wissen ja um die Schwierigkeiten der beiden Verbände DHV und DAeC, besonders im Bereich des Wettkampfsports.

Endlich war es gelungen, alle Piloten wenigstens unter einem „Wettkampfdach“ zu haben. Der Drachenflugclub Loffenau sprang kurzfristig in die Bresche, als es darum ging, einen Ausrichter für die Meisterschaft zu finden.

Lieber Karlheinz Rasp, lieber Fritz Weiß, liebe Loffenauer Helfer und Freunde; vielen Dank für Euren Einsatz und Eure Unterstützung. Ich glaube, daß mittlerweile der letzte Wettkampfpilot begriffen hat, daß wir ohne das Engagement eines starken Vereins unsere Wettkampffliegerei begraben können. Ihr habt unter diesem Wetter genauso gelitten wie wir Wettkampfteilnehmer. Aber wir mußten die Chance des Ostertermins nutzen. Er stellte die geringste zeitliche Belastung für Helfer und Piloten dar. Was viele noch nicht wissen: kurz vor Beginn der Meisterschaft gab es nochmals ein Gerangel um die Meisterschaften generell.

Die Rheinland-Pfälzer wollten eine eigene Meisterschaft ausrichten und ließen keine anderen Blockländer daran teilnehmen. Daraufhin nahmen die Baden-Württemberger kurzfristig die Kameraden aus dem nördlichen Teil Deutschlands zu ihrer Meisterschaft.

Dann kam der Clou. 10 Tage vor Wettbewerbsbeginn ließen die Kameraden aus Trier (Rheinland-Pfalz) wissen, daß sie doch die Blockleute dazunehmen würden, allerdings zu einem Termin, der drei Wochen später lag. Sie hatten zu wenig eigene Meldungen.

Nun hatten sich die Kameraden aus den Blockländern schon „urlaubsplanmäßig“ auf Loffenau eingestellt, und es wäre unzumutbar gewesen, sie wieder auszuladen. Daraufhin fragten die Rheinland-Pfälzer an, ob sie die Baden-Württembergische mitfliegen dürften – was sie dann auch taten. Kommentar überflüssig.

Das Teilnehmerfeld dieser offenen Meisterschaft war hochkarätig und ließ einen spannenden Wettkampf erwarten. Endlich tauchten wieder Namen auf, die man einige Zeit nicht mehr gehört hatte. Vielleicht war der gemeinsame Wettkampfsport der Anreiz, vielleicht waren es die neuen Flugaufgaben.

Leider sorgte das beständig schlechte Wetter dafür, daß von ca. 90 gemeldeten Piloten doch einige nicht erschienen, so daß schließlich „nur“ 70 Piloten an den Start gingen.

Friedrich Christandl, der Titelverteidiger, trat mit neuem Wettkampfgerät „Magic“ an, auch der Vize und „ewige Zweite“ Jürgen Seyferle hatte eine neue Maschine, einen optisch und, wie sich später herausstellte, auch technisch ein-

wandfreien „Azur“.

Allerdings hatte Jürgen ein Handicap. 3 Wochen vor dem Wettkampf hatte er sich beim Sport einen Bänderriß am Fuß zugezogen und kam sozusagen frisch operiert in den Wettkampf. Nicht nur ich versuchte vergeblich, ihn davon abzuhalten. Aber lassen Sie sich überraschen.

Ebenfalls im Rennen waren die Top-Leute der DHV-Rangliste Jochen Zeyher, Rolf Ebnet, Winfried Schwörer und Jens Hackenjos. Stanko Petek, Charlie Joest und Wolfgang Schott konnten sich als Nächstplatzierte der Baden-Württembergischen 1982 ebenfalls Chancen ausrechnen. Mit Spannung wurde der Spitzenreiter der DAeC-Rangliste, Harald Zimmer aus Trier, auf der Eigenproduktion „Saphir“ erwartet. Jacky Seibold aus Donzdorf, Hans Burk, Elmar Müller, Arno Gröbner und die Brüder Ersepke aus dem Sauerland hatten die Wettkampf-Abstinenz aufgegeben und waren endlich mal wieder „dabei“.

Gemäß Cooperationsvertrag mit dem DAeC lag die sportliche Leitung bei dem Baden-Württembergischen Landesverband des DAeC. Dessen Vertreter Manfred Strohmeier zeigte sich sehr aufgeschlossen und stellte noch drei DAeC-Schiedsrichter zur Verfügung. DAeC-Sportrefe-



Edi Rimmel, ein Chefschiedsrichter wie man ihn sich wünscht

rent Rudi Absolon und ich hatten vereinbart, daß die Hessen und Bayern nach dem DAeC-Reglement fliegen, Baden-Württemberg und Block nach dem DHV-Reglement. Beide Ausschreibungen sind auf Streckenflug ausgelegt.

Kritisiert wurde von einigen DHV-Piloten, daß unser Verband nicht hart genug gegen den DAeC geblieben sei.

Natürlich stört viele die Regelung, daß man dem DAeC beitreten muß, um auf der „Deutschen“ mitzufliegen. Diesen Kameraden kann ich eben nur sagen, daß dieser Weg der einzige gewaltlose Weg war, alle Wettkampfpiloten unter einen Hut zu bekommen. Wir wissen, daß der DHV dem DAeC sehr entgegengekommen ist. Vielleicht geht der DAeC jetzt auch ein paar Schritte auf uns zu. Warum lassen wir Wettkampfpiloten uns denn so spalten? Warum sind wir nicht so konsequent wie unsere Schweizer Kameraden und stehen zu dem Verband, der unsere Interessen am besten vertritt?

Der Wettkampfverlauf in Stichworten:

Freitag, 1. April

Pünktlich um 9.00 Uhr findet das erste Briefing im eigens von den Loffenauern errichteten 80-Mann Zelt statt. Edi Rimmel, DHV-Fachbeirat für Schiedsrichter und bei den Piloten geschätzter Startleiter aus Bayern, war für das nicht immer leichte Amt des Chefschiedsrichters gewonnen worden. Zusammen mit Gerda Wagner, die er gleich mitbrachte, ist dieses „Gespann“ der beste Garant für einen reibungslosen Wettkampf.

„Liebe Gerda, lieber Edi, Ihr habt mit Eurer Souveränität und Ruhe dazu beigetragen, daß dieser Wettbewerb harmonischer verlief, als man es unter diesen Wetterbedingungen erwartet hatte.“

Der Wetterbericht für Ostern ist nicht sehr erfreulich, aber in Loffenau klart es langsam auf. Die Wettkampfleistung entscheidet auf „Ministrecke“, d.h. fünf Wendepunkte können nach freier Wahl umrundet werden.

Eberhard Bäumer, der in tagelanger Kleinarbeit alle möglichen Strecken für den Wettkampf erkundet hatte, glaubt nicht, daß heute ein Pilot den 5. Wendepunkt beim Schwimmbad Jernsbach schaffen wird.

In der Abstimmung entscheiden sich die Piloten für Ziellandwertung, durch die man max. 12% der max. Flugpunkte dazugewinnen kann. Am Landeplatz richteten sich die Landerichter Peter Seip und Ehefrau ein.

Startverfahren: Modifiziertes „Open Window“ mit Aufbauzone und An- und Abmeldung beim Schiedsrichter. Jeder Pilot hat max. drei Flugversuche. Der beste Flug kommt in die Wertung.

Auffahrt zum Startplatz mit Vereinsbussen oder privat. Am Aufbauplatz wird es eng, da noch Startnummern aufgeklebt werden müssen, was die Vorbereitungszeit erheblich verlängert. Die Start-



Aufbauplatz in Loffenau – leider etwas klein



Vor dem Start mußten die Drachen erst vom Schnee befreit werden.



Jacky Seibold lieh sich den „Magic“ von Elmar und landete als erster auf dem Sportplatz vor der Sportklause. Sein Lohn: Ein exquisites Menü vom Chef des Hauses.



Elmar Müller bei der Liegeprobe in seiner „Bulletman-Liegeschürze“



Stanko Petek (links) beim elften vergeblichen Heiratsantrag an Friedrich Christandl



„Töff“ Eilers auf dem Weg aus dem „Tal-der-Nimmerwiederkehr“. Leider wurde kein Wanderpokal vergeben.

leiter werden aus Versehen zu einem Wendepunkt gefahren, anschließend geht die Startleitertasche eine halbe Stunde auf Reisen. Karlheinz Rasp opfert sich und nimmt am Abend die Hauptschuld auf sich. Tatsächlich wurden mindestens drei Stunden „verschenkt“. Dennoch schafften die meisten Piloten 3 Flüge.

Die ersten Piloten, die nach Hause kommen, haben max. Wendepunkt vier umrundet. Für viele wird das Tal von Loffenau nach Jernsbach zum „Tal-der-Nimmerwiederkehr“.

Obwohl die Wendepunkte besetzt sind, sollen die Piloten fotografieren, um alle Zweifel auszuschließen. Die Wendepunkte sind nach Loffenauer Gründlichkeit ausgezeichnet markiert.

Elmar Müller ist der erste, der den 5. WP schafft und auch nach Hause kommt. Die Leistung seines „Magic“ mit Mylarfolie ist schon beeindruckend. Harald Zimmer läßt sich Zeit und erscheint erstmals mit den Piloten, die zum zweiten Mal hochfahren, am Startplatz. Er erwischt eine gute Phase und fliegt die drittschnellste Zeit mit seinem „Saphir“. Durch eine 100-Punkte Landung liegt er nach dem ersten Wertungstag auf Platz 2 hinter Elmar Müller und muß nicht mehr zum Startplatz hetzen wie Wolfgang Schott oder Jacky Seibold, die bereits eine Außenlandung haben.

Seibold hat wirklich viel Pech, landet zwei Mal keine zehn Meter vor dem Landefeld und hat am Abend tatsächlich keinen einzigen Punkt. „Lieber Jacky, daran ist das Reglement aber nicht schuld.“

Fünf weitere Piloten schaffen ebenfalls WP 5 und kommen heim: Winfried Schwörer, Hans Burk, der beweist, daß der Falke 5 immer noch eine schnelle Maschine ist; Jürgen Seyferle, der sogar eine gute Landung auf dem einen gesunden Bein meistert; Jürgen Bülow auf Saphir und Gerhard Abendroth, der seinen Magic erst vor wenigen Tagen erworben hat.

Die Nächstplatzierten haben wenigstens WP 4 erreicht, darunter Wolfgang Schott, der fleißigste Flieger von allen, Arno Gröbner und Charlie Joest, der seinen 4 Jahre alten Fledge – nicht nur der einzige Starrflügler im Wettbewerb, sondern auch das älteste Fluggerät überhaupt – schnell nach Hause bringt und beinahe auf den Punkt stellt. Fritz Christandl hat ebenfalls nur WP 4 und wenig Landepunkte. Er muß sich mit Platz 12 begnügen.

Aber noch ist alles offen. Vom 1. Platz bis zum zwanzigsten liegen keine 200 Punkte Differenz – von 1120 möglichen. Am Abend sitzt man gemütlich in der Sportlerklausen. Albert Stankowski, bestens bekannt als fliegender und musizierender Zahnarzt, fragt bei der jungen Wirtin ganz höflich an, ob er ein bißchen Klarinette spielen dürfe. Er würde auch bestimmt etwas Trauriges zum Karfreitag spielen.

Die Chefin ist begeistert. In kürzester Zeit haben Albert seine komplette Verstärkeranlage, Fritz seine Klarinette und Charlie sein Schlagzeug in der Gaststätte aufgebaut. Mit einem zünftigen Blues

wird der Karfreitag würdig verabschiedet. Für Samstag wird das gleiche Wetter vorhergesagt.

Samstag, 2. April

Die Meteorologen haben gelogen. Es gießt Bindfäden. Nach dem dritten Briefing wird neutralisiert.

Sonntag, 3. April

Keine Veränderung, eher Verschlechterung, wenn das überhaupt noch geht. Für Montag sei garantiert ein wetterverbesserndes Zwischenhoch zu erwarten.

Montag, 4. April

Der Startplatz ist in Nebel gehüllt. Am Startplatz liegt Neuschnee. Karlheinz Rasp schämt sich beinahe, den optimistischen Wetterbericht zu verlesen.

Zwei Open-Window-Durchgänge würden ausreichen, um die Meisterschaft zu werden. Die Abstimmung unter den Teilnehmern bringt eine Mehrheit für Fortsetzung und Abschließen des Wettkampfes am Abend. Natürlich bleibt ein Rest von Unzufriedenheit bei jedem zurück.

Flugaufgabe: Zielerückkehr mit Wertung des Schnellsten, bei Nichterfüllen der Flugaufgabe möglichst lange fliegen. Die Piloten entscheiden sich wieder für Ziellandwertung.

Startverfahren: Open Window (max. 3 Flüge).

Tatsächlich löst sich der Hochnebel allmählich auf. Die ersten Piloten, darunter Favorit Elmar Müller, fliegen bei minimalsten Sichtflugbedingungen. Die Luft trägt nicht schlecht und bald kommt die Nachricht, Stanko Petek habe als erster umrundet.

Am Startplatz wird es noch lebhafter. Schott meldet sich bereits zum zweiten Flug beim Aufbauleiter an. Am Landeplatz werden hastig die Drachen verladen. Es spielen sich spannende Busduelle ab, wer als erster oben ist.

Ein paar ganz Schlaue schicken ihre Freundinnen vor, um sich anmelden zu lassen. Das geht natürlich nicht. Stanko überlegt sich, ob er zum nächsten Wettkampf seine Großmutter mitnimmt, die ihn frühmorgens anmeldet.

Die Luft wird immer klarer. Eine Zeitlang geht nichts. Dann beginnen die ersten kleinen Heber. Es wird gekurbelt und auch andere Piloten schaffen den Wendepunkt kurz vor Gernsbach.

Besonders Rolf Ebnet und Jochen Zeyher müssen gute Zeiten vorlegen, wenn sie nach vorne kommen wollen.

Christandl hat zwar umrundet, allerdings in einer schlechten Zeit. Er geht aufs Ganze und hängt sich 10 Kilo Sand an. Wenige Minuten später stehen er und Jöst nebeneinander im Sumpf des uns

wohlbekannten Tales und Ebnet hat eine Flasche Sekt gewonnen.

Burk und Seyferle legen hervorragende Zeiten vor. Auch Harald Zimmer umrundet, kann aber seine gute Landung vom Freitag nicht wiederholen. Dafür landet Jürgen Seyferle einbeinig auf dem Punkt. Das sichert ihm den Sieg. Der „ewige Zweite“ hat endlich verdient gewonnen. Es gibt wohl niemanden, der ihm diesen Sieg nicht gegönnt hätte.



Friedrich Christandl mußte trotz Sandsackweste in den Sümpfen nieder.

Unfaßlich für alle geht eine Stunde vor dem letzten Start eine traumhafte Thermik los. Manche Piloten fliegen nur noch einmal, um eine gute Landung zu machen und schrauben sich zum Entsetzen derjenigen, die auf ein paar Zeitflugpunkte gehofft haben, hoch in den Löffenauer Himmel.

„Töff“ Eilers steht da und schaut fassungslos zum Himmel, darüber sinnierend, daß jeder Thermikkreis der Kameraden ihn 10 Punkte kostet.



Hans Burk (links), 2. Platz, mit Elmar Müller, 3. Platz in der Gesamtwertung



Jürgen Seyferle, verdienter Sieger der Offenen Baden-Württembergischen Meisterschaft

Am Abend ist die Stimmung wieder gehoben. Von so einem Tag hätte man noch drei haben sollen . . .

Manfred Rinkel und sein Rechner stellen Piloten und Helfer nochmals auf eine harte Geduldsprobe. Aber Manfred hatte gewarnt, bis zum Abend zu fliegen. Die Auswertung für ein Open-Window ist sehr aufwendig. Außerdem muß er die Gesamtsiegerliste, Baden-Württembergische und Blockliste erstellen.

Die Teilnehmer bewahren eine Engesgeduld. Edi Rimmel bedankt sich für den fairen und kameradschaftlichen Wettkampf.

Um 23 Uhr kann endlich die Siegerehrung stattfinden.

Der letzte Wertungstag hat für einige Überraschungen gesorgt.

Gesamtwertung:

1. Platz: Jürgen Seyferle, Azur, 2043 Punkte
2. Platz: Hans Burk, Falke 5, 2024 Punkte
3. Platz: Elmar Müller, Magic, 2015 Punkte
4. Platz: Winfried Schwörer, Comet, 1921 Punkte
5. Platz: Wolfgang Schott, Falke 5, 1872 Punkte

6. Platz: Friedrich Christandl, Magic, 1856 Punkte
7. Platz: Harald Zimmer, Saphir, 1856 Punkte
8. Platz: Jochen Zeyher, Azur, 1840 Punkte
9. Platz: W. Kaercher, -, 1833 Punkte
10. Platz: Eberhard Baumer, -, 1799 Punkte

Die Teilnehmer an der Deutschen Meisterschaft vom 11.05. bis 15.05. 83 am Tegelberg werden schriftlich benachrichtigt.

Ergebnisse der Baden-Württembergischen Meisterschaft 1983

1. J. Seyferle (2043 Wertungspunkte); 2. H. Burk (2024); 3. W. Schwoerer (1921); 4. W. Schott (1872); 5. F. Christandl (1856); 6. J. Zeyher (1840); 7. W. Kaercher (1833); 8. E. Baumer (1799); 9. T. Springmann (1790); 10. G. Abendroth (1781); 11. V. Boersig (1774); 12. A. Wais (1765); 13. M. Schraudolf (1750); 14. J. Hackenjös (1749); 15. F. Lickert (1739); 16. C. Koch (1667); 17. W. Dietrich (1636); 18. M. Glaser (1630); 19. F. Lutz (1627); 20. D. Sladeczek (1614); 21. K.H. Sayer (1592); 22. P. Wolfensberger (1584); 23. R. Ebnet (1571); 24. S. Petec (1537); 25. P. Müller-Hummer (1527); 26. J. Bülow (1446); 27. T. Nagel (1441); 28. T. Scherlinski (1357); 29. K. Aman (1351); 30. B. Bartolomä (1177); 31. H.P. Seibold (1066); 32. C. Jöst (1022); 33. H. Zimmermann (927); 34. E. Wittenauer (911); 35. M. Rinkel (792); 36. J. Stellbauer (707); 37. P. Vieweg (705); 38. K. Ruebel (698); 39. D. Eilers (688); 40. H. Frydasch (112); 41. P. Kaiser (92).

Ergebnisse der Blockmeisterschaft 1983

1. E. Müller (2015 Wertungspunkte); 2. H. Zimmer (1856); 3. A. Gröbner (1790); 4. G. Ersepke (1770); 5. D. Ersepke (1753); 6. O. Hinrichs (1751); 7. G. Schulte (1713); 8. P. Molitor (1708); 9. A. Stankowski (1704); 10. W. Braun (1659); 11. R. Jurk (1519); 12. W. Reis (1294); 13. W. Faupel (958); 14. G. Wienand (844); 15. B. Schulte (778); 16. H. Hannemann (565); 17. C. Bayer (465).

Lufthansa stiftet Preis für den Gewinner des dezentralen Streckenflugwettbewerbes 1983

Für den Gewinner des dezentralen Streckenflugwettbewerbes 1983 stiftete die Deutsche Lufthansa einen Freiflug für zwei Personen innerhalb Deutschlands nach Wahl.

In diesem Zusammenhang sei noch einmal daran erinnert, daß die zu wertenden Flüge nicht nur in Deutschland, sondern auch in ganz Europa durchgeführt werden können.

Toni Liedl
8215 Marquartstein

Chiemgau – Total!

1 Woche unbeschwertes Drachenfliegen mit ortskundigem Piloten in den Chiemgauer Alpen.

Gelände von 500 – 1000 Höhenmeter, ca. 1 Autostunde von München.

Einweisung in jedes Gelände sowie Thermik- und Strecken-Tips selbstverständlich.
B-Schein erforderlich.

Einschließlich 7 Tage Halbpension in gemütlicher Drachenfliegerpension im schönen Achenal.

Einfach Information anfordern!



(0 86 41)
6 11 30 abends

Pauschalpreis
DM 360,-



Wettbewerbskalender 1983

Haupt-Termin	Ausweich-Termin	Gelände	Wettbewerb	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
11.05. – 15.05.		Tegelberg Schwangau	Deutsche Meisterschaft	Tegelbergbahn AG, 8959 Schwangau
21.05. – 23.05.		Rammelsberg Goslar	Harzer Panorama- Pokalfliegen	Harzer Drachenflugverein, Dieter Lüddecke, Piepmärker Straße 6, 3380 Goslar
28.05. – 29.05.		Hockenberg Hardheim	Pokalfliegen	CfD Hardheim, Heinz Bick, Wertheimer Straße, 6969 Hardheim
05.06. – 19.06.		Tegelberg Schwangau	Weltmeisterschaft	nur Nationalmannschaften
16.06. – 19.06.	25.06./16.06.	Teufelsmühle Loffenau	Teufelspokal	Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe
02.09. – 04.09.		Teufelsmühle	Herbstfluchtage	Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe

Das DHV-Versicherungsprogramm

Versicherer Gerling Konzern, Köln

Stand: 30.03.1983

Versicherung	Deckungs- summe	Deckungs- bereich	Jahresprämie incl. Vers.St.	Umfang Anmerkungen	
Halterhaftpflicht für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter (Hauptvertrag)	DM 1 Mio pauschal Personen- und Sachschäden max. DM 500 000,- pro verletzte Person	Europa Kostenfreie Weltgeltung bei vorheriger Anmeldung	Bei Versicherungsabschluss während des Jahres: 1/12 pro Monat DM 45,- bei 500,- Selbstbeteiligung DM 75,- ohne SB	Halterschaft für alle Hängegleiter des Mitglieds incl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und incl. Schleppbetrieb; keine Geräteken- zeichnung; SB vom Bundesaufsichtsamt bestä- tigt; Gleitflugzeuge gleichgestellt; Versiche- rungsausschlüsse auf Minimum reduziert, eben- so bei übrigen Versicherungen. Jetzt auch für Haltergemeinschaften.	
Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer					
Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler					
Halterhaftpflicht für Mitgliedsvereine					
Fluglehrerhaftpflicht	DM 300 000,- Personenschäden DM 30 000,- Sachschäden	Deutschland	Bei Versicherungsabschluss während des Jahres: 1/12 pro Monat	Lehrertätigkeit Fluglehrer und -anwärter	
Geländehaftpflicht				DM 40,-	Halter je Fluggelände
Startwindenhaftpflicht				DM 120,-	Halter und Windenfahrer je Startwinde
Veranstalterhaftpflicht				DM 75,-	Alle Hängegleiterveranstaltungen im Versicherungsjahr
Flug- und Startleiter- haftpflicht				DM 50,-	für alle Mit- glieder ko- stentlos
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine	100 000,-	Europa	Bei Versicherungsabschluss während des Jahres: 1/12 pro Monat	Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc.	
Rechtsschutz für Mitgliedsvereine				für alle Mit- gliedsvereine kostenlos	Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc.
Luftfahrzeug-Verkehrs- Rechtsschutz				DM 45,-	Wie Kfz-Rechtsschutz
Piloten-Unfall	DM 5 000,- bei Tod DM 10 000,- bei Invaliddät	Europa kostenfreie Weltgeltung bei vorh. Anmeldung	Bei Versicherungsabschluss während des Jahres: 1/12 pro Monat	Verzehnfachung möglich. Versichert: Piloten von Hängegleitern, Ultraleichtflugzeugen, einmot. Flugzeugen, Motorseglern, Segelflugzeugen.	
Boden-Unfall für Mitgliedsvereine				DM 60,-	Verdoppelung möglich
			DM 2,- pro Mitglied		

Versicherungsanträge bei der Geschäftsstelle anfordern!