

Start für Doppelsitzer

Bundesverkehrsministerium macht Weg frei für doppelsitzige Schulung

In der neuesten Änderung der Allgemeinverfügung hat das Bundesverkehrsministerium die Schulung mit doppelsitzigen Geräten zugelassen. Dies kommt besonders jenen Flugschülern zugute, die den ersten Höhenflug scheuen und die auf Grund dieser Scheu zu unfallträchtigen Bedienungsfehlern neigen. Aber auch für den geprüften Scheininhaber eröffnet sich die Möglichkeit, sich ohne Gefahr in die Geheimnisse des Thermikschnüffels und des Thermikkurbelns von einem Fluglehrer einweihen zu lassen. Touristenflüge sind aus Sicherheitsgründen nicht zugelassen.

Mit der neuen Entscheidung hat das Ministerium die jahrelangen Forderungen des DHV berücksichtigt und die früheren rechtlichen Argumente den sicherheitsmäßigen untergeordnet.

Der frühere Rechtsstandpunkt des Ministeriums hatte besagt, daß der Betriebstüchtigkeitsnachweis für das Gerät und der Befähigungsnachweis für den Piloten nicht gleichzusetzen seien mit der gesetzlichen Luftfahrzeugzulassung des Luftfahrtbundesamtes bzw. mit dem Luftfahrerschein der Luftfahrtbehörden. Betriebstüchtigkeitsnachweis und Befähigungsnachweis seien von geringerer Qualität und nur zu rechtfertigen, wenn der Pilot das Gerät in eigener Verantwortung bedient. Dies wiederum sei nur beim Einzelsitzer der Fall. — So sah's bisher aus.

Dann hat sich beim Ultraleichtfliegen ein zusätzliches Sicherheitsbedürfnis für doppelsitzige Schulung herauskristallisiert und das Ministerium war bereit, für UL-Schulung die Frage der Doppelsitzigkeit neu zu überdenken. Diese Chance hat der DHV aufgegriffen und die Doppelsitzigkeit im Bereich der Drachenfliegerausbildung erneut ins Gespräch gebracht. Nachdem das Ministerium in Sachen UL seinen

grundsätzlichen Standpunkt geändert hatte, fiel es ihm leichter, diese Änderung auch auf den Drachenflug auszudehnen.

Freilich bedarf die Doppelsitzerschulung einer Reihe von gründlichen Vorbereitungen; sonst wird sich die beabsichtigte Sicherheitserhöhung ins Gegenteil verkehren.

Die bisherigen Gütesiegelgeräte sind nur auf Einsitzigkeit geprüft und zugelassen. Abgesehen von der erhöhten Belastung bei Doppelsitzigkeit brauchen die Geräte auch eine

vergrößerte Fläche, da sonst die Fußstart- und Fußlandefähigkeit verloren geht.

Die deutschen Fluggelände sind — anders als beispielsweise die Uferklippen in England, Frankreich oder USA — unregelmäßigen und turbulenten Winden ausgesetzt. Starts, bei denen der bzw. die Piloten ohne vorherigen Anlauf abheben können, sind bei uns nur unter seltenen Windbedingungen gefahrlos möglich.

Daher müssen die mitfliegenden Schüler den Laufstart sicher beherrschen, bevor sie den Doppelsitzerstart gefahrlos durchführen können. Der Lernausweis ist folglich Voraussetzung für die Doppelsitzerschulung.

Die Verantwortung des sogenannten

(Fortsetzung Seite 3)



Start in die Doppelsitzigkeit

Foto: Walter Gerteisen

Aus dem Inhalt

Einladung zur Hängegleitertagung 1983	3
Sprengstoffgesetz geändert	4
Allgemeinverfügung geändert	4
Fliegen in der ADIZ	4
wichtig und kurz	5
Internationales Schleppseminar	6
Was Gebrauchte kosten	9
Möglichkeiten des Funksprechverkehrs	10
Kennzeichnungsstatistik	11
Unser Info im Ausland	11
Prüfungskalender	12
DHV bietet an	12
Thermikauflösung	13
Das richtige Anfliegen der Thermik	13
EXO-Text	15
Sicherheitsjournal	16
Tanz auf dem Drahtseil	17
Was wird vom DHV erwartet	19
Vereinsnachrichten	20
Gebrauchtmarkt	21
Reise in die Vergangenheit	22
Delta Safari	24
Drachenflugehrer als Entwicklungshelfer	26
Die 330-km Rampe	28
Guggenmos und Baier überqueren die Alpen	33
Zwischenstand XC-Cup	34
Rückblende – Teufelspokal	35
Briefe	35

Impressum

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

Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich)
Edeltraud Erl, Peter Janssen, Klaus Tänzler.
Satz: Anthofer's Satz + DruckOrganisation,
Sternstraße 17, 8000 München 22
Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben.
Auflage: 4.500
Verkaufspreis: durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.

AFRO Fluginstrumente

Owens-Valley-8000 DM 1198,-

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

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

Speed-Digital DM 320,-

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

Vario-Digital DM 375,-

Speed-A DM 90,-

Präziser,
kompakter
Geschwindig-
keitsmesser mit
Analoganzeige

Stoppuhr DM 79,-
Markenfabrikat, quartzgenau bis
10 Stunden

Fotohalterung DM 59,-
Stabiler Kugelkopf,
mit Fotonormgewinde

Kompaß DM 49,-
Flüssigkeitsgedämpft und
kompensierbar. Stabile
Halbschalenkonstruktion

Alle Preise incl. MwSt.

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

Start für Doppelsitzer...

„Luftfahrzeugführers“ liegt beim Fluglehrer, der eine besondere Qualifikation für Doppelsitzerausbildung erwerben muß. Ohne diese zusätzliche Qualifikation würde er sich und den Flugschüler in erhebliche Gefahr bringen.

Niemand soll sich täuschen lassen durch Fotografien und Filmaufnah-

men von Doppelsitzerflügen im Ausland. Soweit dies im Ausland überhaupt gestattet ist, gelten dort ganz ähnliche Forderungen für Geräte und Lehrpersonale wie bei uns. Und wenn im Ausland an vereinzelten Plätzen auch Touristenflüge angeboten werden, dann deshalb, weil die örtlichen Gelände- und Windverhältnisse besonders günstig sind.

Wir haben noch immer mit den Anfangsschwierigkeiten des Drachenschlepps zu kämpfen und wir haben in der Einführungsphase des Schlepps eine Reihe schwerer Unfälle zu beklagen. Beim Doppelsitzerfliegen darf es diese Opfer nicht geben, denn das Doppelsitzerfliegen hat nur einen Zweck: Es soll mehr Sicherheit bringen!

Einladung zur Deutschen Hängegleitertagung 1983 des DHV

Termin: Samstag, 19.11.1983, 14.00 Uhr

Ort: Donzdorf (Nähe Göppingen), Gasthaus Becher (an der Kirche, Abzweigung Messelberg), Telefon (0 71 62) 2 95 20

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

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Genehmigung des Protokolls der Deutschen Hängegleitertagung 1982 (veröffentlicht im DHV-Info Nr. 16)
4. Bericht der Hängegleiterkommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung der Hängegleiterkommission
7. Anträge
8. Ort und Termin der Deutschen Hängegleitertagung 1984
9. Wünsche und Anregungen

Rahmenprogramm

Vortrag von Prof. Michael Schönherr zum Thema „5 Jahre Flugmechaniktest in Deutschland“ (Samstagnachmittag im Sitzungssaal)

Ehrung der Gewinner des XC-Cups mit Preisverleihung (Samstagnachmittag im Sitzungssaal)

Probefliegen für jedermann mit verschiedenen modernen Geräten (Samstagvormittag und Sonntag am Messelberg)

Großes Drachenfliegerfest mit Musik und Tanz (Samstagabend im Gasthaus Becher)

Für die Hängegleiterkommission

Peter Janssen
Vorsitzender

hier abschneiden und an den DHV, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund am Tegernsee, schicken

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Name _____

Anschrift _____

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der Deutschen Hängegleitertagung 1983 auf den in Donzdorf anwesenden

_____ (Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

Verordnung zum Sprengstoffgesetz geändert

Am 01.07.1983 ist die 2. Verordnung zur Änderung der 1. Verordnung zum Sprengstoffgesetz in Kraft getreten.

Damit gelten nun wesentliche Erleichterungen für den Erwerb, die Aufbewahrung, die Verwendung und das Befördern von pyrotechnischen Gegenständen der Unterklasse T2, die beim Luftsport zur Rettung von Menschen oder als Signalmittel bestimmt sind. Die wesentlichen Erleichterungen sind:

1. Eine behördliche Erlaubnis oder ein Befähigungsschein nach §§ 7, 20 oder 27 des Sprengstoffgesetzes zum Erwerben, Aufbewahren, bestimmungsgemäßen Verwenden und Befördern der oben genannten pyrotechnischen Gegenstände der Unterklasse T2 (sowohl Rettungs- als auch Signalmittel) ist nicht erforderlich. Damit entfällt die Durchführung des aufwendigen Erlaubnisverfahrens.
2. Die Erleichterungen nach Nr. 1 gelten auch für Jugendliche, die das 16. Lebensjahr vollendet haben.
Voraussetzung für die Erleichterung ist, daß der Inhaber eines Befähigungsnachweises zum Führen von Hängegleitern, Gleitflugzeugen oder Ultraleichtflugzeugen im Umgang mit den genannten pyrotechnischen Gegenständen unterwiesen wurde. Die Unterweisung der Piloten soll einschließlich der Prüfung ca. 3 Stunden dauern und schließt mit einer Prüfung, in der mindestens zehn von zwölf gestellten Fragen richtig beantwortet werden müssen. Die Unterweisung erfolgt durch speziell ausgebildete und behördlich geprüfte Drachenfluglehrer und wird vom DHV bzw. DAeC in den Befähigungsnachweis eingetragen.
Diese zusätzliche Ausbildung geschieht natürlich auf freiwilliger Basis und ist kein Muß für die Hängegleiterpiloten. Namen und Adressen der zur Unterweisung berechtigten Fluglehrer können bei der DHV-Geschäftsstelle abgefragt werden.

Allgemeinverfügung geändert

Entsprechend den Anträgen von DHV, DULV und DAeC und den Ergebnissen der Erörterungen im Bund/Länder-Fachausschuß Luftfahrt wurde die Allgemeinverfügung geändert und insbesondere der Betrieb von Doppelsitzern ausschließlich für Schulungszwecke zugelassen

Im folgenden die vollständige Änderung der Allgemeinverfügung vom 15.07.1983:

1. In Abschnitt II Nr. 2 wird der zweite Halbsatz nach dem Wort „werden“ durch den folgenden Halbsatz ersetzt: „und deren Rüstmasse einschließlich Gurtzeug, Rettungssystem und Instrumente 45 kg, bei doppelsitzigen Hängegleitern 60 kg, nicht überschreitet“.
2. In Abschnitt II Nr. 3 werden nach dem Begriff „kg“ die Wörter „bei doppelsitzigen Gleitflugzeugen 85 kg“ eingefügt.
3. In Abschnitt II Nr. 4 werden nach den Begriffen „kg“ die Wörter „bei doppelsitzigen Ultraleichtflugzeugen 150 kg“ eingefügt.
4. In Abschnitt III Nr. 1.2 wird folgender Satz 2 hinzugefügt:

„Zu Ausbildungszwecken kann ein Fluglehrer am Doppelsteuer mitfliegen.“

5. In Abschnitt II Nr. 1.5 Satz 2 wird das Wort „Kappvorrichtung“ durch das Wort „Kappvorrichtungen“ ersetzt.
6. In Abschnitt II Nr. 1.6 wird folgender Satz 2 hinzugefügt:
„Sprechfunkanlagen, die vom Luftfahrtbundesamt oder von der Bundesanstalt für Flugsicherung zugelassen sind, dürfen in bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen nur dann betrieben werden, wenn diesen ein Kennzeichen zugeteilt worden ist.“
7. In Abschnitt III Nr. 2.6 wird die Jahreszahl „1979“ in dem Klammerzusatz ersetzt durch die Jahreszahl „1981“.

den dauern und schließt mit einer Prüfung, in der mindestens zehn von zwölf gestellten Fragen richtig beantwortet werden müssen. Die Unterweisung erfolgt durch speziell ausgebildete und behördlich geprüfte Drachenfluglehrer und wird vom DHV bzw. DAeC in den Befähigungsnachweis eingetragen.

Diese zusätzliche Ausbildung geschieht natürlich auf freiwilliger Basis und ist kein Muß für die Hängegleiterpiloten.

Namen und Adressen der zur Unterweisung berechtigten Fluglehrer können bei der DHV-Geschäftsstelle abgefragt werden.

Fliegen in der ADIZ

Ausnahmeregelung für Hängegleiter in der ADIZ geändert

Mit Schreiben vom 01.08.1983 teilt der Bundesminister für Verkehr mit, daß die Ausnahmeregelung für Hängegleiter durch die „9. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Flugüberwachungszonen) vom 22.06.1983“ gestrichen wurde.

Der erste Satz unter Ziffer 2.1.1 wird wie folgt neu gefaßt:

„2.1.1 Für alle Flüge ziviler Luftfahrzeuge, die ganz oder teilweise in der FlugÜZ durchgeführt werden, ist bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle ein Flugplan abzugeben und eine Flugverkehrsfreigabe einzuholen (§§ 25.26 LuftVO).“

Diese Regelung ist für alle Hängegleiterpiloten, die in der ADIZ fliegen oder in die ADIZ einfliegen, verbindlich.

Wir möchten darauf aufmerksam machen, daß der Deutsche Hängegleiterverband zur Änderung der Ausnahmeregelung nicht gehört wurde und somit auch keine Möglichkeit der Einflußnahme bestand.

Drachenflugschule Zugspitze

Die Spezialisten für die Weiterbildung

- laufend Praxisausbildung für A- und B-Schein (auch im Winter)
- 2 eigene A-Schein-Gelände (0–300 m)
- 2 eigene B-Schein-Gelände (500/900 m)
- 1 x monatlich A-Schein-Theorie-Kurs (2 1/2 Tage) mit anschließender Prüfung
nächste Termine: 23.–25. September — 14.–16. Oktober — 11.–13. November
- 1 x monatlich Überlandflug Theoriekurs (2 1/2 Tage) mit anschließender Prüfung
nächste Termine: 21.–23. Oktober — 16.–20. November — 9.–11. Dezember
- laufend DHV-Prüfungen: A-Theorie, A-Praxis, B-Praxis, Überland-Theorie
Termine: siehe Prüfungskalender in diesem Heft
- **Neu!** Flugfunkzeugnis-Kurse (BZF I + II)
- UL-Theorie-Ausbildung für Ü-Schein-Inhaber (DM 150,-)

Daß Sie bei uns auch zu extrem **günstigen Preisen** sowohl gebrauchte als auch neue Drachen, Rettungsgeräte, Gurte und Varios bekommen, ist für uns eine Selbstverständlichkeit.

Weitere Informationen über: Auenweg 5 — 8111 Saulgrub — Telefon (0 88 45) 94 01
Peter Kratz — geprüfter Drachenfluglehrer und Ultraleichtfluglehrer im DHV/DULV

DHV-Assistenten- und Fluglehrerlehrgänge

Assistentenlehrgang

Der nächste DHV-Assistentenlehrgang findet vom 24.10.1983 bis 30.10.1983 in Inzell statt. Teilnahmevoraussetzung ist der B-Schein mit Überlandberechtigung. Die Lehrgangsgebühr beträgt wiederum 450 DM.

Der Lehrgang beinhaltet zugleich die Fachausbildung für die Überlandflächer Navigation und Luftrecht. Fluglehrer – auch des DAeC – können an den speziell dafür vorgesehenen Tagen (29. und 30.10.) ebenfalls teilnehmen und die Unterrichtsbefugnis für diese beiden Überlandflächer erwerben.

Wegen der einzureichenden Unterlagen bitte bei der DHV-Geschäftsstelle anfragen.

Fachlehrerlehrgang für die Doppelsitzerschulung

Am 22./23.10.1983 (vorläufiger Termin) veranstaltet der DHV den ersten Fachlehrerlehrgang für die Doppelsitzerschulung in Inzell. Anmeldung für diesen Lehrgang bitte direkt an die DHV-Geschäftsstelle richten. Der Eingang der Anmeldung entscheidet über die Teilnahme, da nur eine begrenzte Anzahl an Plätzen zur Verfügung steht. Die Lehrgangsgebühr beträgt 150 DM.

Verbilligte Mitgliedschaft bei der Deutschen Rettungsflugwacht e.V. jetzt auch für Familienangehörige

Die Deutsche Rettungsflugwacht teilt mit, daß nun neben den DHV-Mitgliedern auch deren Familienangehörige, also Kinder und Ehegatten, die Möglichkeit des vergünstigten Gruppenbeitritts haben. Damit profitieren also einmal nicht nur die Piloten, sondern auch das „Bodenpersonal“ von der DHV-Mitgliedschaft. Beitrittsanträge sind wie üblich von der DHV-Geschäftsstelle anzufordern.

Zu Prüfungen rechtzeitig anmelden

Aus gegebenem Anlaß weisen wir darauf hin, daß sich Prüfungsinteressenten spätestens zwei Wochen vor dem angesetzten Termin beim Prüfungsveranstalter fest anmelden sollten.

Wir bitten dafür um Verständnis, falls die Prüfungsorganisatoren es ablehnen, am Vorabend der Prüfung noch Anmeldungen entgegenzunehmen.

Diese Maßnahme dient nicht nur dazu, einen reibungslosen Ablauf der Prüfung zu gewährleisten, sondern auch dazu, den bei einer überfüllten Prüfung unvermeidlich auftretenden Zeitdruck zu verhindern.

Fluglehrerlehrgang

Der DHV-Fluglehrerlehrgang findet vom 31.10.1983 bis 06.11.1983 in Inzell statt. Auch hier beträgt die Lehrgangsgebühr 450 DM. Der Fluglehrerlehrgang beinhaltet auch zugleich die Fachlehrer-ausbildung in Meteorologie und Aerodynamik. Auch hier können – wie beim Assistentenlehrgang – Fluglehrer an den speziell dafür vorgesehenen Tagen (05. und 06.11.) teilnehmen und die Unterrichtsbefugnis erwerben.

Pflichtseminar für Hängegleiterschleppfluglehrer

Die schnelle Entwicklung auf dem Schleppsektor und die Unfallsituation machen eine Fort- und Weiterbildung der Fachlehrer für Hängegleiterschlepp dringend notwendig. Aus diesem Grund findet am 08.10.1983 und 09.10.1983 in Neumagen-Drohn bei Trier das 1. Pflichtfachlehrerseminar für Hängegleiterschlepp statt.

Treffpunkt ist der Sonderlandeplatz Neumagen-Drohn am 15.10.1983 um 9.00 Uhr.

Anmeldungen und Quartierwünsche bitte direkt und rechtzeitig an Helmut Großklaus, Klingenbrooker Weg 8, 2361 Westerrade, Telefon 04553/373, richten. Die Teilnahme an diesem Seminar ist für alle Hängegleiterschlepp-Fluglehrer des DHV und des DAeC verbindlich.

Nachtrag zur Fluglehrerliste

Durch einen Computerfehler wurden in der im Info Nr. 19 abgedruckten, aktualisierten Fluglehrerliste Reinhold Speidel, Fachlehrer für Luftrecht, Navigation und Meteorologie und Jürgen Lauk, Fachlehrer für Schlepp, Luftrecht, Navigation und Meteorologie vergessen.

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
817002	Typhoon large
817003	Demon 175 medium
817004	Demon 195 large
819005	Comet Magic 165 (incl. Speedbar)
819006	Comet Magic 185 (incl. Speedbar)
8211009	Comet Magic 135 (incl. Speedbar)
	Comet Magic 150 (incl. Speedbar)
8307011	Comet Magic 155 (incl. Speedbar)
8305012	Comet Magic 166 (incl. Speedbar)
8305013	Comet Magic 177 (incl. Speedbar)

Fa. Solar Wings
Fa. Solar Wings
Fa. Hiway Hang Gliders
Fa. Hiway Hang Gliders
Fa. Airwave Gliders Limited
Fa. Airwave Gliders Limited
Fa. Airwave Gliders Limited
Fa. Airwave Gliders Limited
Fa. Airwave Gliders Limited
Fa. Airwave Gliders Limited
Fa. Airwave Gliders Limited

Kündigungsfrist beachten

Durch Beschluß der Jahreshauptversammlung 1980 wurde in die Verbandssatzung eine zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende eingefügt. Dies bedeutet, daß auch die Abmeldung einzelner Vereinsmitglieder und Direktmitglieder bis spätestens 31.10.1983 bei der Geschäftsstelle eingehen muß.

Desweiteren gilt die zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, insbesondere also auch die Geräthaftpflichtversicherung. Wer beim DHV Mitglied bleiben will, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, der kann dies getrennt tun. Umgekehrt jedoch erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende.

Verspätet eingehende Kündigungen, Abmeldungen und Austritte werden erst zum Jahresende 1984 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungen für das Jahr 1984 in voller Höhe zu bezahlen sind, wobei freilich auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten bleiben.

Adressenänderungen bitte bekanntgeben

In den Tagen nach dem Infoversand kommt es immer wieder vor, daß sich Mitglieder über das Ausbleiben des Infos beklagen. Forscht man dann nach, so muß man oft feststellen, daß lediglich vergessen wurde, uns den erfolgten Umzug und die damit verbundene Adressenänderung mitzuteilen. Deshalb die Bitte an Euch:

Bitte teilt uns eine etwaige Adressenänderung sofort mit, damit Ihr auch in Zukunft das DHV-Info erhaltet. Das gleiche gilt natürlich auch für Namensänderung.

Internationales Schleppseminar 1983 in Waldeck am Edersee

Am 04./05./06.1983 lud die CIVL zu einem internationalen Schleppseminar nach Waldeck am Edersee ein. Vertreten waren dabei Delegationen aus Australien, Frankreich, Finnland, Ungarn, Dänemark, England, Norwegen, Schweden, Amerika, Belgien und der Bundesrepublik Deutschland.

Zielsetzung des Seminars war es, verschiedene Schleppsysteme vorzustellen und Erfahrungen über diese Systeme auszutauschen.

Nach der Begrüßung der Teilnehmer durch Barry Blore berichteten Australien, Finnland, Ungarn, Dänemark und Deutschland über die Entwicklung des Hängegleiterschleppens in ihren Ländern und stellten ihre Schleppsysteme vor.

Für Australien führte Bill Moyes aus, daß dort von 1963 bis 1968 mit einem an der Basis befestigten Zweipunktschleppsystem Boot-Schlepps durchgeführt wurden. Ab 1968 wurden mit einem Zweipunktschleppsystem Basis/Trapezkopf auch Landeschlepps durchgeführt. Geschleppt werden in Australien nur fortgeschrittene Piloten.

Angeregt durch Comics begannen die Finnen das Drachenfliegen. Die selbstgebaute Geräte waren jedoch so schwer, daß sie nicht fußstartfähig waren. Die

Konsequenz daraus war der Drachenschlepp. Geschleppt wurde zu Anfang hinter Snowmobilen. Nach mehreren Rückschlägen wurde das gleiche Schleppgeschirr wie in Australien eingeführt, d.h. es wurde an der Basis mit einem Zweipunktsystem geschleppt. Einen weiteren Schritt bildete der Dreipunktschlepp, der jedoch bei unruhigen Bedingungen nicht möglich war. Heute wird einem Gurtzeugsystem, ähnlich dem Fluck-System, hinter Autos und Snowmobilen geschleppt, die mit einer Lastmeßeinrichtung und Ausklinkvorrichtungen versehen sind.

In Ungarn begann das Schleppen 1975 mit dem Autoschlepp. 1979 wurde die erste Winde gebaut. Im Jahre 1981 gab es zwei tödliche Unfälle und das Schleppen wurde verboten. 1982 startete dann ein Erprobungsprogramm mit Hydraulikwinde und Dreipunktsystem. Als jedoch ein tödlicher Unfall durch einen bodennahen Lockout passierte wurde ein neues Verbot ausgesprochen. Im Januar 1983 begann ein neuer Versuch, der derzeit noch läuft.

Der dänische Sprecher wollte sein System nicht theoretisch, sondern in der Praxis vorstellen.

In Deutschland begann das Schleppen mit

einem schweren Unfall, bei dem der Pilot das Seil nicht wie sonst üblich zusammen mit der Basis festgehalten, sondern um den Arm gewickelt hatte. Peter Roth brachte dann die erste Abrollwinde aus Amerika nach Deutschland. In der Erprobungsphase testete man sowohl stationäre als auch Abrollwinden. Am 15.05.1982 gab der Bundesminister für Verkehr grünes Licht für das Landschleppen in Deutschland. Heute werden sowohl stationäre Winden als auch mobile Winden verwandt. Geschleppt wurde zuerst mit dem australischen System, dann mit dem Dreipunktsystem. Heute werden das Skyting System, das Gabelseil-System, das Zweipunkt-System und das Fluck-System in Deutschland benützt.

Nach der theoretischen Vorstellung der Systeme erfolgte am Nachmittag die praktische Vorstellung auf dem Flugplatz Waldeck.

Als erstes wurde die Funktionsweise des dänischen Systems demonstriert. Der Pilot startet dabei aus einem Art Trike, von dem er sich bei Erreichen der optimalen Geschwindigkeit abstößt. Dabei wird ein System ähnlich dem deutschen Dreipunktsystem verwandt. Ein Problem bei dieser Startart tritt dahingehend auf, als die Steuerung des Trikes am Boden ent-



Barry Blore (links) und Bill Moyes



Interessant aber aufwendig, der dänische Startwagen

gegengesetzt der Steuerung des Drachens in der Luft erfolgt. D.h. will der Pilot mit dem Trike nach rechts fahren, so muß er sein Körpergewicht nach links bringen, bei einer Linkskurve entsprechend umgekehrt.

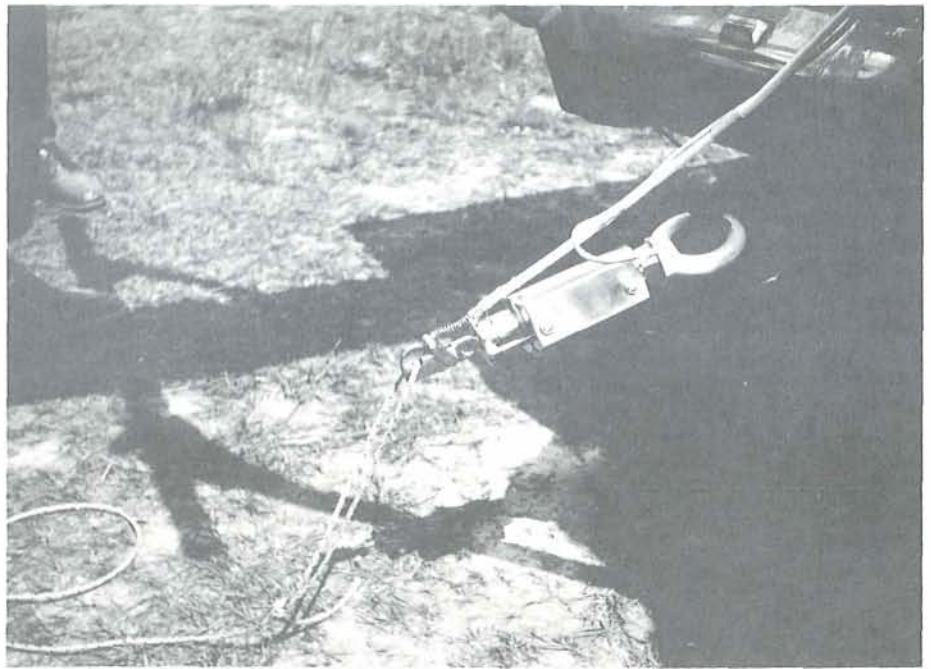
Der Pilot wird bei dem dänischen System direkt vom Auto geschleppt, wobei das Schleppseil fest mit dem Auto verbunden ist, d.h. von seiten des Fahrers besteht keinerlei Trennmöglichkeit. Über Funk gibt der Pilot dem Fahrer Anweisungen, ob er schneller oder langsamer fahren soll. Zur Sicherheit des Piloten ist in das Schleppseil eine Sollbruchstelle von 88 kp eingebaut.

Im Anschluß an die dänische Demonstration stellte die finnische Delegation das englische Brooks-Bridle-System vor. Dabei wird der Pilot über ein Gabelseil, das links und rechts am Kopf des Piloten verläuft und im Systemschwerpunkt aus Hängegleiter und Pilot befestigt ist, geschleppt. Der Befestigungspunkt des Seiles liegt dabei dem Gewichtsanteil des Drachens entsprechend unterhalb des Aufhängepunktes. Das System unterscheidet sich dahingehend vom dänischen, als nicht der Drachen geschleppt wird, sondern der Pilot. Ein Nachteil des Systems liegt darin, daß die Schleppseile bei einem eventuellen Gieren des Gerätes während des Schleppvorgangs in den Kopfbereich des Piloten gelangen können und sich unter Umständen am Helm verhaken. Nach dem Klinken tritt keinerlei Behinderung des Piloten durch Seile auf, da die Klinke nach dem Auslösen durch ein Gummiseil zur Nasenplatte gezogen wird. Die Klinke kann in jeder Fluglage bedient werden, da sie sich während des gesamten Schleppvorgangs immer im Griffbereich des Piloten befindet. Sie ist aus dem Segelflug entliehen und hat den Vorteil, daß, wenn sie einmal geöffnet ist, sie nicht von allein wieder zuschnappen kann.

Das zweite von den Finnen vorgestellte System ist mit dem Flucksystem nahezu identisch. So verläuft ein Schleppseil über der Trapezbasis und ein zweites unter der Trapezbasis. Zu Beginn der Schleppphase wird der Zug über das obere Seil auf das Gurtzeug übertragen, mit Beginn der zweiten Schleppphase – bei der das maximale Steigen erreicht wird – wird das obere Seil geklinkt und der Zug nun über das untere Seil auf das Gurtzeug übertragen. Dem unvermeidlichen Ruck während des Klinkens wird dadurch vorgebeugt, daß ein sehr elastisches Seil verwendet wird. Das System bietet drei Vorteile:

1. Beim Klinken können dem Piloten keine Teile entgegenschellen.
2. Der Kopfbereich des Piloten bleibt frei von behindernden Seilen.
3. Nach dem Klinken befinden sich keine flugbeeinträchtigenden Teile am Drachen.

Mit diesem System wird in Finnland auch Anfängerschulung betrieben, wobei jedoch lediglich mit 15 bis 20 kp Zug geschleppt wird. Ebenso ist das Schleppseil nicht direkt mit dem Auto oder Snowmobil verbunden, sondern es wird von dem



Die finnische Zugkraftmeßeinrichtung wird direkt an der Anhängerkupplung des Autos befestigt

Fotos: Wolfgang Gerteisen

Fluglehrer, der im Kofferraum des Autos oder auf dem Snowmobil sitzt, festgehalten. Dabei beträgt die maximale Seillänge 20 bis 30 m, sodaß der Fluglehrer seinem Schüler jederzeit akustische Signale geben kann.

Beim normalen Schlepp ist das Schleppseil über einen Zugkraftmesser direkt mit der Anhängerkupplung des Autos verbunden. Dieser Zugkraftmesser ist durch eine optische und akustische Kontrolle vom Fahrer kontrollierbar, so daß er seine Fahrgeschwindigkeit nach der vorher festgelegten Zugkraft richtet. Der Fahrer kann auch bei Notfällen jederzeit das Seil vom Auto lösen. Das ganze System überzeugt insgesamt durch seine Einfachheit, wobei dennoch die Sicherheit nicht zu kurz kommt.

Peter Roth stellte das Skyting System vor, bei dem ein Drittel der Zugkraft über ein Gabelseil auf den Drachen und zwei Drittel der Zugkraft auf den Piloten übertragen wird. Das obere Seil ist dabei ca. 40 bis 45 cm vom Zentralgelenk entfernt am Kielrohr befestigt, damit der Pilot in seinen Kopfbewegungen nicht behindert wird. Dies führt zwar während des Schleppens zu einer leichten Kopflastigkeit des Gerätes, die aber leicht vom Piloten korrigiert werden kann. Beim Klinken des Seils wird lediglich das untere Seil ausgeklinkt, die Ausklinkung des oberen Seiles erfolgt automatisch.

Im Anschluß an das Skyting System wurde das Gabelseil Schleppsystem von Robert Treumann vorgestellt. In der Funktionsweise ist es ähnlich dem Brooks-Bridle. Es wird dabei lediglich ein Doppelseil verwendet, das den Zug auf den Aufhängekarabiner des Piloten überträgt. Der Auslösegriff selbst befindet sich in Form einer Schlaufe am vordersten Teil des Geschirrs und ist so jederzeit erreichbar.

Das zweite System von Robert Treumann entspricht in seiner Bauweise dem Sky-

ting System von Peter Roth und unterscheidet sich lediglich dadurch, daß es nicht über einen aufwendigen Flaschenzug im unteren Seil verfügt und eine andere Ausklinkvorrichtung besitzt.

Als letztes System wurde dann das Flucksystem vorgestellt. Ein wesentliches Unterscheidungskriterium gegenüber den anderen Systemen liegt darin, daß bei diesem System nicht ein passiver Start, d.h. der Pilot hält den Drachen zurück, bis voller Zug auf dem Seil ist, durchgeführt wird, sondern ein sogenannter aktiver Start, d.h. der Pilot hält den Anstellwinkel des Gerätes so, wie bei einem ganz normalen Wiesenstart. Beim Startvorgang selbst wird der Zug des Seiles auf den Rücken des Piloten übertragen, und er muß so gezwungenermaßen mit dem Drachen mitlaufen. Erst wenn das Gerät vom Boden abhebt, überträgt sich der Zug auf das Gurtzeug. Nach Erreichen einer Mindestsicherheitshöhe wird das obere Seil geklinkt, wobei der unvermeidliche Ruck während des Klinkens durch eine besondere Vorrichtung genannt „Frosch“ gedämpft wird. Jetzt kann der Pilot das maximale Steigen erreichen. Der Hängegleiter selbst ist in der gesamten Steigphase voll steuerbar und damit auch wenig seitenwindanfällig.

Im Anschluß an die Demonstration der einzelnen Schleppsysteme hatten die Teilnehmer des Seminars Gelegenheit, die verschiedenen Systeme auszuprobieren und eigene Erfahrungen zu sammeln.

Am zweiten Seminartag sollten wieder praktische Schlepps durchgeführt werden. Diese mußten jedoch wegen des herrschenden Seitenwindes und des gleichzeitig laufenden Segelflugauftriebes auf dem Flugplatz abgebrochen werden. Gegen 14.30 Uhr traf man sich im Hotel, um ein Resümee der Veranstaltung zu ziehen. Dabei stellten noch einmal die Finnen in einem Diavortrag ihre Anfängerschulung vor. Bemerkenswert dabei,

daß auch mit Tandemdrachen geschleppt wird.

Im abschließenden Gespräch über die einzelnen vorgestellten Systeme diskutierte man die Vor- und Nachteile der verschiedenen Schleppsysteme. Beim finnischen Zwei-Leinen-System wurde insbesondere die Verletzungsgefahr bei Fehlauflösung bemängelt. Dazu erklärte der finnische Sprecher, daß praktisch nur noch mit dem Gurtzeug-Schleppgeschirr geschleppt wird.

Den Nachteil des dänischen Systems sahen die Teilnehmer zum einen im Umdenken bei der Steuerung des Trikes, zum anderen in der sehr hohen Startgeschwindigkeit. Als Vorteil hob der dänische Sprecher noch einmal hervor, daß auch bei Seitenwind ein problemloser Start möglich ist.

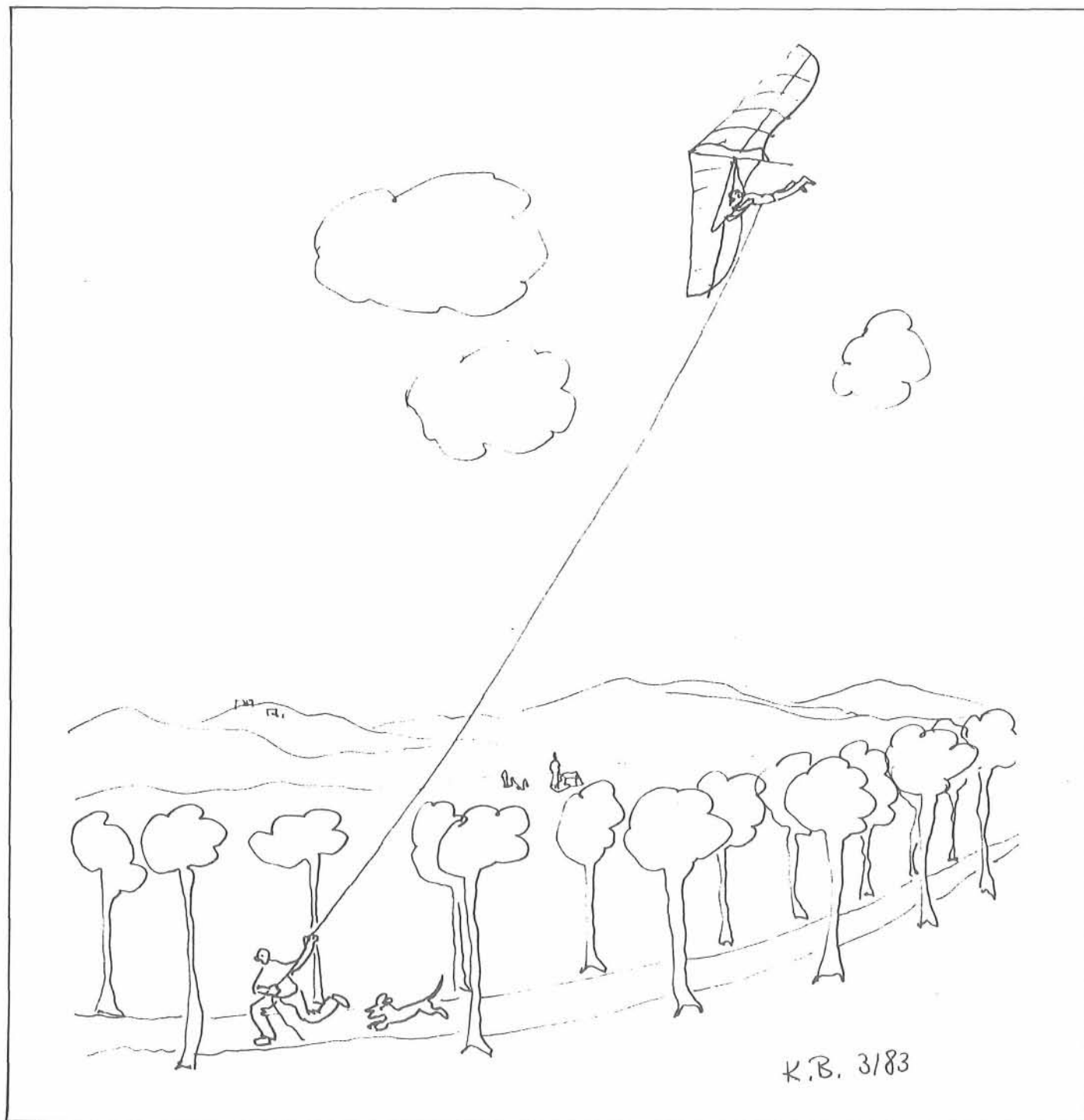
An der deutschen Schleppmethode bemängelten die Teilnehmer, daß sie das Halten des Drachens während des Schlepps an den Seitenstangen, wie beim Skyting System oder beim Treumann-Schleppsystem, nicht für empfehlenswert halten. Ebenso erschien manchen Teilnehmern der hohe Steigwinkel zu gefährlich. Ein besonderes Lob erhielt die Entwicklung des sogenannten „Frosches“ von Fluck.

Dem Vorschlag des dänischen Vertreters, sämtliche Verantwortung für den Schleppvorgang auf den Piloten zu übertragen, wurde von den meisten Teilnehmern energisch widersprochen. Überwiegende Meinung war, daß im gesamten Schleppsystem immer eine doppelte Sicherheit notwendig ist, d.h. sowohl an der Winde bzw. Auto, als auch am Drachen sollte geklinkt werden können.

Den Abschluß der Veranstaltung bildete eine Diskussion darüber, wie bei Höhenrekordversuchen von der Winde aus die Ausgangshöhe zu messen sei. Ein Vorschlag ging dahingehend, einen Barographen am Seil zu befestigen, in einem anderen Vorschlag sollte die Seillänge festgelegt werden. Da diese Problemstellung für alle Teilnehmer neu war, entschied man sich, in diesem Punkt noch keine Empfehlung für die CIVL auszusprechen.

Einstimmig war man der Meinung, daß man sich bald zu einem neuen Schleppseminar treffen sollte, um den Erfahrungsaustausch voranzutreiben.

Fazit: In Deutschland wurde zwar erst sehr spät mit dem Schleppen begonnen, doch kann man sagen, daß man in Deutschland derzeit über die ausgereiftesten Schleppsysteme verfügt.



Was die Gebrauchten so kosten

Bitter ist's für den, der für seinen Gebrauchten zu viel hingeblickt hat. Schwierig aber auch die Preisgestaltung für den Verkäufer, der wirklich nichts anderes als den realen Preis haben will. Der tägliche Deal mit den Gebraucht-drachen ist mit ungenuten Gefühlen für Verkäufer und Käufer belastet und so manche Drachenfliegerfreundschaft hat diesen Deal nicht überstanden.

Anhaltspunkte werden von den Piloten gewünscht und nichts besseres als Anhaltspunkte kann die Gebrauchtpreistabelle bieten. Die Tabelle ist nicht so ausgereift wie im Autohandel und ihre sinnvolle Anwendung setzt voraus, daß die anschließenden Vorbemerkungen sorgfältig gelesen und beachtet werden.

Quellen

Ausgewertet wurden die DHV-Infos 17, 18, 19, 20 und die DraMa-Ausgaben 3, 4, 5, 6, 7, 8.

Berücksichtigt wurden die Verkaufsanzeigen für gebrauchte Geräte, soweit je Ge-

rätetypus mindestens fünf Geräte angeboten und mit einem Preis versehen waren.

Mehrere Inserate für dasselbe Gerät sind nur einfach berücksichtigt, mit dem niedrigsten Angebot.

Preisangaben

Alle Preise sind „Angebotspreise“, das sind diejenigen Preise, die von den Verkäufern verlangt worden sind; meist mit „VB“ (Verhandlungsbasis) versehen.

Der „höchste Angebotspreis“ und der „niedrigste Angebotspreis“ kennzeichnen den Preisrahmen. Möglicherweise haben diese Extrempreise auch einen berechtigten Grund, z.B. teure Sonderausführung und Ersatzteile einerseits bzw. Crashschäden andererseits.

Hauptanhaltspunkt ist der „durchschnittliche Angebotspreis“, der den Preisdurchschnitt für typengleiche Geräte darstellt.

Der „durchschnittliche Verkaufspreis“ liegt regelmäßig niedriger als der durch-

schnittliche Angebotspreis. Der tatsächliche Gerätewert ergibt sich aus dem durchschnittlichen Verkaufspreis unter Einbeziehung der wertbildenden Faktoren.

Wertbildende Faktoren

Die wertbildenden Faktoren können den durchschnittlichen Verkaufspreis erhöhen oder verringern. Positive und negative Faktoren können sich auch gegenseitig preislich aufheben. Beispiele:

Gerätealter
Vorbisitzer
Betriebsstunden
Art der Nutzung (z.B. Schulung)
Zustand
Unfälle
Neuteile
Ersatzteile
Techn. Extras
Werksüberholung
Garantieleistung

Die Liste der wertbildenden Faktoren ist nicht vollständig und sie kann nur als Anregung dienen.

Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Jahr der Gütesiegel-erfüllung	Zahl der angebotenen Geräte	durchschn. Angebotspreis	höchster Angebotspreis	niedrigster Angebotspreis
Atlas	La Mouette/Kaspeitzer	1979	21	2300,-	3000,-	1800,-
Azur	La Mouette/Kaspeitzer	1982	17	3200,-	3900,-	2700,-
Bergfalke	Bader	1979	5	2000,-	2500,-	1400,-
Bullet	Guggenmos	1982	10	3100,-	3500,-	2750,-
Cloud II	Thalhofer	1979	16	2500,-	3100,-	2000,-
Demon	Hiway/Bader	1982	6	3300,-	3700,-	2700,-
Fafnir	Bautek	1981	20	2800,-	3500,-	2000,-
Falcon V	Wasp/Steffl	1980	9	1600,-	2250,-	950,-
Falke V	Bader	1981	10	3000,-	3300,-	2400,-
Firebird II	Firebird Leichtflugzeugbau	1979	11	1500,-	1650,-	1000,-
Firebird C 12	Firebird Leichtflugzeugbau	1980	11	2200,-	2800,-	1600,-
Firebird CX	Firebird Leichtflugzeugbau	1980	5	3200,-	3600,-	2600,-
Gryphon	Wasp/Steffl	1980	8	1200,-	2050,-	800,-
Ikarus 700	Ikarus	1979	14	2000,-	2500,-	1400,-
Ikarus 800	Ikarus	1980	8	1800,-	2200,-	1300,-
Maxi II	Bichlmeier	1979	8	1900,-	2300,-	1700,-
Ranger HS	Schmidtler + Schmidtler	1980	7	2500,-	2900,-	2200,-
Superfex II	Finsterwalder	1979	7	1800,-	2300,-	1500,-
Superwing	Guggenmos	1980	11	1600,-	2350,-	1100,-
Typhoon	Solar Wings	1981	6	3200,-	3700,-	2300,-
Wings Competition	Guggenmos	1979	10	1500,-	1900,-	1000,-
X-Ray	La Mouette/Kaspeitzer	1981	10	1900,-	2600,-	1500,-

Möglichkeiten für Funksprechverkehr bei Drachen und UL-Fliegern

In der Praxis werden drei verschiedene Funkarten benutzt

„Schwarzfunk“: UKW-Amateur — oder Industriefunk

Die Geräte hierfür sind technisch sehr gut, aber nicht gerade billig. Da es sich inzwischen herumgesprochen hat, daß viele Flieger vor allem das 2 m-Amateurband benutzen, wird es nicht mehr lange dauern, bis durch die Amateurfunkverbände, Post und Polizei Jagd auf „schwarze Piloten“ gemacht wird. Die dann obligatorische Anzeige, Strafe und Einzug des Gerätes ist die Sache mit Sicherheit nicht wert. Auch Funkamateure mit C-Lizenz dürfen laut Gesetz in einem Fluggerät **nicht funkten!**

Flugfunk

Seit kurzer Zeit ist Flugfunk auch für Drachenflieger zulässig. Voraussetzung ist aber **ungedingt** das Flugfunkzeugnis. Ohne dieses zu funkten ist kriminell, da hierdurch der ordentliche Flugfunkverkehr gestört würde. Die Strafen hierfür sind entsprechend. Für Drachenflieger besteht der Hauptnachteil darin, daß ein Rückholdienst (Freundin/Frau) mit Auto kaum möglich ist. Außer der KFZ-Führer hat ebenfalls ein Flug-

funkzeugnis. Durch die geradlinige Ausbreitung bei UKW (Sichtverbindung!) ist die Reichweite vor allem in Bergtälern sehr begrenzt. Dafür hat Flugfunk den Vorteil, mit anderen Flugzeugen (z.B. Segelfliegern) Kontakt aufzunehmen, Informationen und evtl. Genehmigungen zum Einfliegen in Kontrollzonen erhalten zu können. Flugfunkgeräte sind teuer, da sie technisch sehr aufwendig gebaut sind. Wegen des bestehenden Flugplatzzwanges ist Flugfunk vor allem für ULs die richtige Funkausrüstung.

CB-Funk

Von der Bfs und Post wurde vor kurzem ebenfalls der CB-Funk für Fluggeräte bis 200 kg zugelassen. In FM-Modulation sind 40 Kanäle mit bis zu 4 Watt Sendeleistung erlaubt. Mit guten CB-Funkgeräten läßt sich eine einwandfreie Verbindung auch über größere Entfernungen herstellen. Durch die Bereitstellung von 40 Kanälen (früher 12!) sind diese auch nicht mehr so chaotisch überbelegt. Damit man während des Fluges nicht laufend von anderen CB-Funkern gestört wird, ist ein Gerät mit **Selektivtonruf**

sehr zu empfehlen. Der Empfänger kann dabei nur mit einer bestimmten Tonkombination vom Sender „laut gestellt“ werden. Im Drachen kann man den gewünschten Partner, welcher ein Funkgerät mit derselben Tonkombination besitzt, anrufen. Da es sehr viele Autofahrer mit CB-Gerät gibt, ist es selten ein Problem einen Rückholer zu finden. Wegen der großen Stückzahlen sind **gute** CB-Geräte relativ preiswert.

Damit sich Drachenflieger untereinander anrufen können, ist es sinnvoll, bestimmte Kanäle und Tonfrequenzen untereinander zu vereinbaren. Folgende Frequenzen haben sich hierfür im Alpenraum bewährt:

In normalen Fluggeländen: K-14 FM

Für Streckenflüge + Rückholdienst:

K-20 FM

Als Tonfrequenzen für beide Kanäle:

697,5/792,5 Hz.

Um die oben genannten Kanäle frei zu halten, sollten private Gespräche (Boden-Pilot) sowie der Funkverkehr bei Veranstaltungen auf anderen Kanälen abgewickelt werden.

Wolfgang Pritzel

Ist auch für Sie das Beste gerade gut genug ?

Dann greifen Sie zu:

MOYES MISSILE GT—

Das Gerät des Weltmeisters 1983

Einmalig in Handling, Leistung und Verarbeitung

Generalvertretung:

Moyes Europe

Postfach 1112

8890 Aichach

Tel. 08251/3831-2889

Sepp Himberger

6345 Kössen/Tirol

Österreich

Tel. 0043/5375-6559

Gebietsvertretungen:

Georg Steffl

8212 Übersee

Greimelstr. 3a

Tel. 08642/

383-6583

G. Haselmann

8650 Kulmbach

Postfach 1485

Tel. 09221/75166

G. Spieler

8120 Weilheim

Am Fischanger 5

Tel. 0881/7657

R. Burkhardt

Panoramaweg 36

7890 Waldshut

Tel. 07751/1473

07764/2161

M. Zimmermann

8390 Passau

B.-Altmann-Str. 11

Tel. 0851/51489

F. Christandl

7920 Heidenheim

Tel. 07321/45425

GUTE GEBRAUCHTGERÄTE ABZUGEBEN: MISSILE 170 — MEGA II

AUSSERDEM SÄMTLICHES ZUBEHÖR: PIF-PAF · DACHSTÄNDER · LIEGESCHÜRZEN · HELME USW.

Kennzeichnungsstatistik für Hängegleiter

Am 07.10.1982 wurden vom DHV die ersten Kennzeichen für Hängegleiter vergeben. Seitdem ist die Zahl der gekennzeichneten Hängegleiter auf 913 angewachsen.

Die folgende Statistik (Stand: 11.08.1983) gibt einen Überblick, wieviele Geräte von jedem Hängegleitertyp bisher gekennzeichnet wurden.

ASW-Flash	2	Firebird C11/C12	19	Moyes Mega	11
Agur AC5	1	Firebird CX	19	Moyes Missile	2
Aquila II (abw.)	2	Firebird II	4	Nova 230 (abw.)	1
Arrow	7	Fledge II b	14	Osiris	1
Atlas	55	Focus	1	Piranha	9
Azur	85	Fun	1	Puma	6
Bennet X	27	Futura	1	Ranger HS	3
Bergfalke	3	Gryphon	5	Saphir	27
Bullet	38	Harrier	5	Scout	1
Cloud II	13	Helios	3	Spot	7
Cloud III	46	Hornet	7	Stratos	1
Comet	45	Hot Lady	3	Streak	3
Concord II	29	Ikarus 500 (abw.)	1	Super Scorpion	2
Cyclone	2	Ikarus 700	2	Superwing	15
Demon	69	Ikarus 800	8	Superfex	10
Duck	16	Ikarus 900	9	Typhoon	34
Euro III	8	Jetfex	1	Vampir I	2
Fafnir	32	Libre	5	Vampir II	17
Falcon V	1	Magic	39	Windfex	52
Falke V	68	Maxi II	3	X-Ray	11

Unser Info im Ausland

Im April 1983 schrieb der DHV alle ausländischen Drachenflugvereine, die regelmäßig das DHV-Info zugeschickt bekommen an, um zu erfahren, ob der Verein noch besteht und ob er weiterhin am Erhalt des Infos interessiert ist.

Die bei uns eingegangenen Antworten, von denen wir im folgenden einige abdrucken, waren ausschließlich positiv und bestärken die Redaktion in ihrer Arbeit.

... Als Vertreter unseres Club schätze ich Eure Aussendungen sehr und finde sie äußerst informativ und wäre für eine weitere Beschickung des HGC Steiermark sehr dankbar.

... In unserem Club, der inzwischen an die 60 Mitglieder zählt, sind mehrere Deutschschweizer vertreten, welche Ihre Zeitschrift mit großem Interesse lesen und die interessantesten Artikel ihren französischen Clubfreunden auch übersetzen.

... Wir möchten uns auch gleichzeitig bei Ihnen bedanken für die Zustellung Ihrer DHV-Information. Der Redaktion möchten wir unseren herzlichsten Glückwunsch aussprechen zu Ihrer Arbeit. Wir lesen das Info mit Interesse.

... Ihr DHV-Info zeichnet sich laufend durch interessante Beiträge aus und wird von unseren Piloten sehr gerne studiert.

... Das Info ist ein sehr geschätztes Organ in unseren Kreisen!

... Möchte Ihnen bei dieser Gelegenheit für die prompte Zustellung der DHV-Information herzlich danken.

... Ich möchte deshalb einmal festhalten, daß wir sehr daran interessiert sind, Ihre Info auch weiterhin zu erhalten.

... 50 Mitglieder französischer Sprache. DHV-Info wird trotzdem gründlich gelesen und mit viel Interesse!

... Für die Zusendung der DHV-Information danken wir sehr herzlich. Sie sind auch für uns in Österreich wichtig, um so mehr, als es hier nichts vergleichbares gibt.

... Zuletzt möchte ich noch hinzufügen, daß wir sehr gerne das DHV-Info lesen, es sind einige sehr gute Artikel darin und möchte mich für die bisherige Zusendung bestens bedanken.

... Ihr Info trifft bei uns im Club stets auf Interesse.

... Ihre DHV-Information wird bei uns mit großem Interesse gelesen.

DHV-Prüfungskalender 1983

(wird laufend ergänzt)

Termin	Ort	Anmeldeadresse
17.09.	B	Zu erfragen bei Hans Becht, Mozartstr. 4, 8071 Lenting
18.09.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz, Auenweg 5, 8111 Saulgrub
18.09.	S	Zu erfragen bei Elmar Müller, Am Rad 20a, 5788 Winterberg
23.09.	T A	Allgäu Christa Vogel, Hitzlerieder Str. 15, 8959 Seeg
25.09.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
30.09.	B	Allgäu Christa Vogel
08.10.	B	Zu erfragen bei Hans Becht
07.10.	T A	Hochplatte Georg Steffl, Greimelstr. 3a, 8212 Übersee
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
05.11.	Ü	Zu erfragen bei Hans Becht
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.

aerosport

michael mantel

heidelberg

hängegleiter, zubehör

-preis ?

06221 373727



aerosport 69 heidelberg im bosseldorn lo

aktuell auf Lager:

Airwave Magic, Bennett Streak-Dream-X Series, La Mouette Azur, Orion Delta CH Fun, UP Comet-OVR-Gemini.

Auf Bestellung: Steinbach, Spot, Rithner Master

An Zubehör vorrätig:

Afro, AOA, Ball, Data Flug, Kameg, Kroneis, Ladenburger, Medap, Parasail, Puma, Ribler, Römer, Steffel, Uvex, Wassmer, Westerboer, Winter, Zuberbühler.

Tägl. geöffnet 9-18.30 Uhr, 300 qm Ausstellungsfläche, Ersatzteillager, Probefliegen mit Vorführgeräten.

DHV bietet an:

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler, Autoren: Helmut Denz, Manfred Kreipl, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; 196 Seiten mit 151 Abbildungen, davon 21 in Farbe; Preis DM 32,-

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 Betrag beifügen.

Thermikauslösung

von Manfred Kreipl

Bei schwachem Wind spielt bevorzugt die unterschiedliche Erwärmung des Geländes die erste Rolle. Bei kräftigem Wind wird die Thermik sowohl durch örtlich überhitzte Bodenstellen als auch durch das Abreißen an Hindernissen ausgelöst. Damit wird die herkömmliche Vorstellung, daß Wälder Absink- und Felder Aufwärtsbewegungen hervorrufen, bereits in ihrer Aussage eingeschränkt.

Man findet über Wäldern — besser: an Wäldern! — häufig Aufwinde, da die Waldkanten bevorzugte Gebiete der Thermikablösung darstellen und die Aufwinde mit dem Wind versetzt über den Wäldern anzutreffen sind (Abb. 1). Dies trifft auch für Waldschneisen (Liftführungen, Schonungen im höheren Baumbestand, etc.) zu. Hier spielt jedoch auch die Geländeneigung eine wesentliche Rolle, da sich die Sonnenhänge stärker erwärmen und dann besonders gute Thermik auslösen, da sie im Windschatten sind. Oft ist dann der Berggrat der Thermikauslösepunkt.

Generell sind sonnige Flächen anzufliegen, da sie bevorzugt die bodennahe Überhitzung aufzuweisen haben. Besonders zu beachten sind die Abschattungen durch Wolken oder ganze Wolkenfelder, denn durch die Abschattung sinkt die Oberflächentemperatur sehr rasch ab, und die weitere Aufheizung der bodennahen Luftschicht wird gestoppt.

Manchmal wird jedoch auch der Vorderrand eines Wolkenschattens, der über ein bestrahltes Gebiet hinwegzieht, der Auslöser für die Thermik. Abb. 2 zeigt diesen Vorgang.

Beim Fliegen muß man 'in Gedanken spazieren gehen, um die thermikfördernden Stellen zu lokalisieren!' Dies bedeutet, die Wahrscheinlichkeit zu bedenken, die ein angeflogener Thermikauslösepunkt hat. Wie bereits ausgeführt, sind in einer einheitlich bewachsenen und orographisch gleichmäßi-

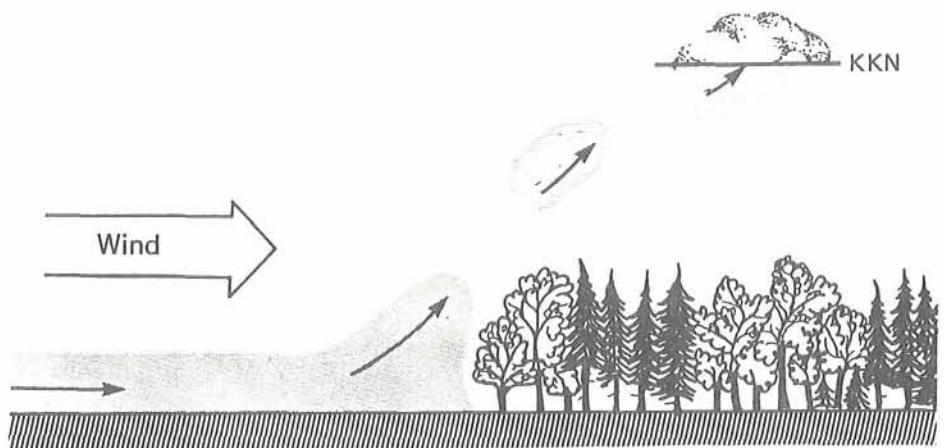


Abb. 1 Thermikablösung, hervorgerufen durch die Waldkante

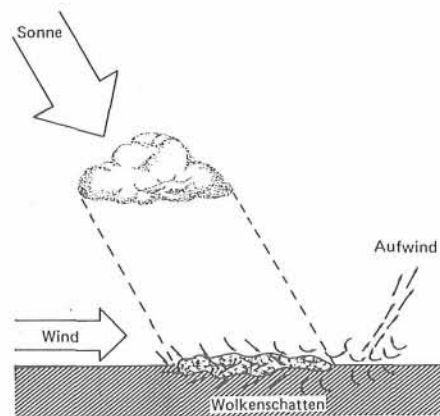


Abb. 2 Thermikablösung durch Wolkenschatten

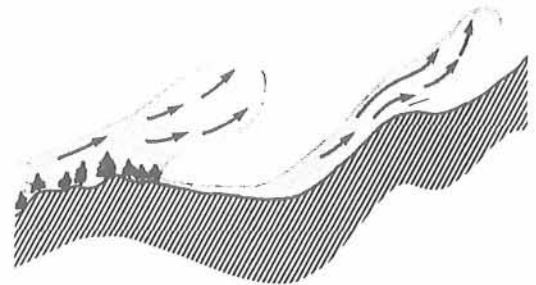


Abb. 3 Bereits Unstetigkeiten im Bewuchs wie in der Oberflächenform können thermikablösend wirken

gen Landschaft die wenigen Auslösepunkte meist als sichere Auslöser anzusehen. Erfahrungsgemäß sind Düsen an Bergflanken oder Waldlichtungen in großen Waldgebieten und ein Wechsel in der Vegetation re-

lativ sichere Thermikquellen sowie Unstetigkeiten im Landschaftsprofil (Abb. 3). Meist kann man solche Punkte immer wieder und auch niedrig risikolos anfliegen, da sie sogar zu festen Thermikquellen werden.

Das richtige Anfliegen der Thermik

von Helmut Denz

Das richtige Anfliegen von Wolken muß für jeden Tag neu herausgefunden werden, da die Verhältnisse immer wieder verschieden, aber oft für einen Tag typisch sind.

Der wichtigste Einfluß, die **Windversetzung**, ist am einfachsten herauszufinden, da man Windstärke und -richtung in etwa kennt. Man fliegt also — außer bei Windstille — nicht die Vertikale unter der Wolke an, sondern man sucht, je tiefer man unter der Wolke ist, um so weiter luvwärts das Steigen (Abb. 4).

Nun ist das Aufwindfeld und besonders die **Zone des stärksten Steigens** bei weitem nicht so ausgedehnt wie die Wolke. Sehr oft mündet es dort in die Wolke, wo diese am dun-

kelsten ist, doch täuscht man sich leicht, wenn man unterhalb der Wolke fliegt, denn je nach Sonneneinfallswinkel verschiebt sich die dunkelste Zone. Gerade diese Eintrittsstelle des stärksten Steigens in die Wolke ist sehr oft tagestypisch, und es gilt, diese Verhältnisse möglichst schnell festzustellen: Ist es die Luv- oder die Leeseite, die Sonnen- oder eher die Schattenseite der Wolke? Hat man dies einmal festgestellt, fliegt man die Wolken immer an derselben Stelle an und spart sich so das Absuchen der Wolke, das bei den geringen Geschwindigkeiten sehr zeitraubend ist. Eine gewisse Suchphase lohnt sich jedoch fast bei jedem Einstieg in einen Aufwind, um möglichst sicher zu sein,

daß man seine stärkste Stelle gefunden hat — nicht immer zeigen kreisende Vögel oder andere Piloten, daß man in nächster Nähe besser steigen kann!

Gleichermaßen gilt es, herauszufinden, in welcher Höhe die Thermik tagestypisch am stärksten ist. Besonders bei geringer vertikaler Ausdehnung von Wolken läßt die **Aufwindstärke** (scheinbar paradoxerweise) oft unter der Wolke nach. Dies wird jedoch bei Betrachtung des Temps verständlich: Wenn z.B. einige hundert Meter unter der Basis der Gradient geringer wird bzw. wenn eine Isothermie oder eine Inversion einsetzt, wird der Aufwind trotz der üblichen Verstärkung durch die Wolke (feuchtadiabatischer Auf-

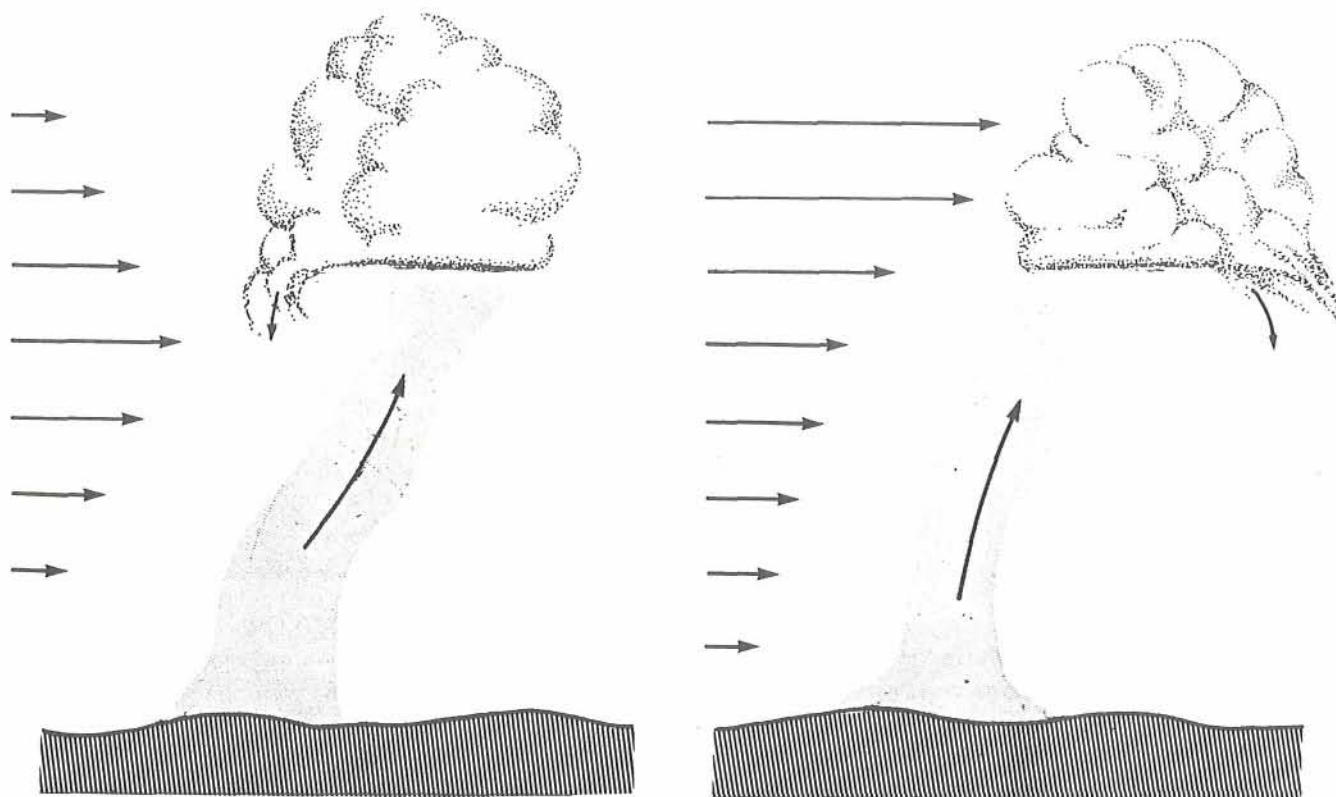


Abb. 4 Versetzung der Thermik und bestes Steigen unter der Wolke in Abhängigkeit vom Windgradienten

stieg) geringer. In diesem Fall ist es günstiger, nicht in schwächer werdendem Aufwind bis zur Wolke zu steigen, sondern schon niedriger abzufliegen — natürlich nur, wenn man sicher ist, den nächsten Aufwind zu erreichen. Ebenso wird man eher akzeptieren, gelegentlich relativ niedrig in die Thermik einzusteigen, wenn man festgestellt hat, daß sie schon in niedriger Höhe sehr kräftig ist. Umgekehrt bleibt man natürlich so hoch wie möglich, wenn man festgestellt hat, daß man sich aus mittleren bis niedrigen Höhen mühsam, mit geringen Steigwerten hocharbeiten muß.

Besonders dann, wenn man den Aufwind in Bodennähe sucht, ist es wichtig, **Abrißkanten und Entstehungsflanken** richtig anzufliegen. Prinzipiell ist es natürlich am sichersten, so hoch wie möglich darüber anzukommen, doch gibt es gewisse Mindesthöhen, unter denen man nicht anfliegen sollte. Darüber kann man im Interesse einer größeren Reisegeschwindigkeit auch schneller als mit der jeweiligen Sollfahrt für bestes Gleiten anfliegen. Im Gebirge sollte man Bergflanken, insbesondere solche, die oben in einer Felswand enden, möglichst immer in einiger Höhe über der Baumgrenze erreichen (Abb. 5). Dies liefert die größte Wahrscheinlichkeit, schnell wieder starkes Steigen zu finden. Ebenso muß man, falls man eine Bergkuppe von der Schattenseite anfliegt, unbedingt über diese hinweg in die Sonnenseite kommen — auf der Schattenseite ist höchstwahrscheinlich kein Aufwind zu finden.

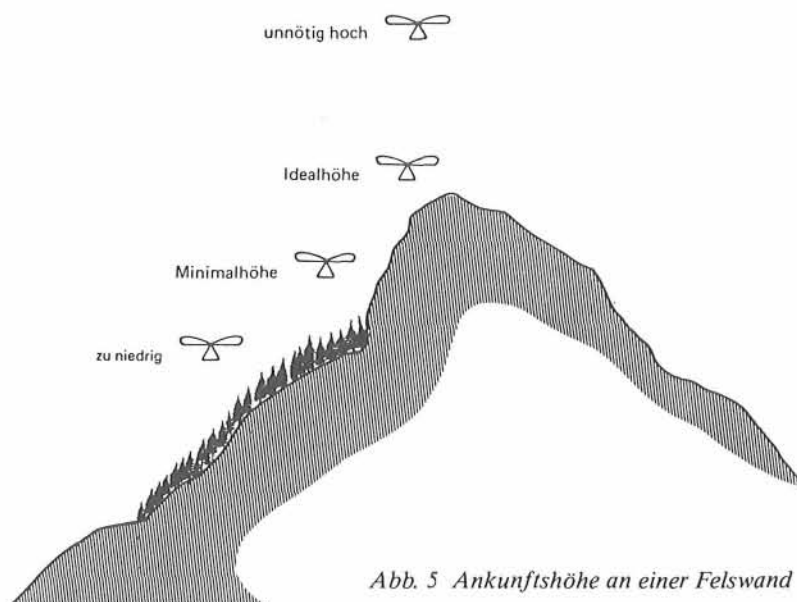
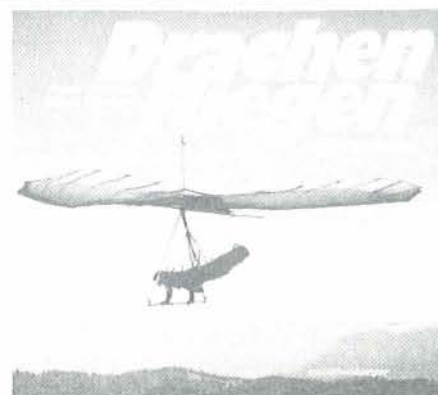


Abb. 5 Ankunftshöhe an einer Felswand



Auszug aus dem im Nymphenburger Verlag erschienenen Buch: Drachenfliegen für Meister

EXO-Test

Endlich hatte ich meinen Termin zum Abwurftest: Dienstag, den 16.6.82, 14 Uhr unter der Kochertalbrücke, ca. 30 km hinter Heilbronn in Richtung Nürnberg. Auf der Fahrt kamen mir schon einige Autos mit aufgepacktem Drachen entgegen. Vermutlich hatten die den Test schon hinter sich. Wie ich später hörte, hatte kaum einer bestanden.

Je näher ich kam, umso mehr klangen mir die Unkenrufe der letzten Jahre im Ohr: „Du fliegst EXO? Lebensgefährlich – sofort verkaufen!“ oder „EXO?! Da brechen ja die Rohre in der Luft, in Italien x Tote“ und am besten fliegt man jetzt XYZ, je nach Vertretung. An die aufmerksamen und um meine körperliche Sicherheit bemühten Kollegen habe ich mich mit der Zeit gewöhnt; bei meinem üblicherweise niedrigen Blutdruck haben sie immerhin für Top-Form beim Start gesorgt.

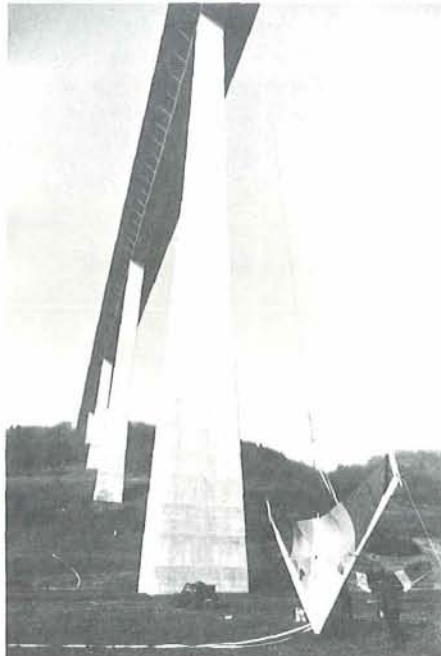
– Eigentlich habe ich mich immer sicher gefühlt und aus den Sturzflügen der Art „raus aus dem Bart“ hat sich der Bock ohne bewusstes Drücken immer sofort gefangen. Allerdings war nach der letzten Umrüstung auf Stahlseile für die Segellattenbespannung im Normalflug das sonst übliche pitch-up nicht mehr spürbar...

Da ist sie also, die Brücke über die Kocher: 186 m hoch, vom Tal aus gesehen ein imposantes Bauwerk, das den Himmel verändert. Wenn man näher kommt, sieht man wie einen Spinnfaden das Seil, mit dem über eine Umlenkrolle am Brückengeländer die Drachen hochgezogen werden. Unterhalb der Brücke standen sie: Ein paar Drachen, einige geschäftige Leute drum herum und der Herr Rudolph an einem Camping-Tisch mit den gesamten Unterlagen.

Den anderen Fliegern war ähnlich zumute wie mir. Ein paar sah man mit dem „keine Probleme“-Blick, die meisten aber hatten die „na-hoffentlich-klappt's“-Haltung drauf. Immerhin kostet der Spaß 100 DM Gebühren und die Anfahrt war nicht die kürzeste.

Doch war zuviel Wind im Tal.

Zuerst gingen wir zum Nervenberuhigungssessen und, weil immer noch Wind war, gemütlich Kaffeetrinken. Ab ca. 18 Uhr konnte es losgehen. Und es kam Schlag auf Schlag. Das eingespielte Abwurfteam schafft 4-5 Drachen die Stunde. Zuerst wurde eine Wassertonne mit ca. 70 l Wasser in den Drachen eingehängt und so befestigt, daß sie beim senkrechten Hochziehen zwar in Längsrichtung durchfiel, aber nicht in seitliche Pendelbewegung kam. Im Zentralgelenk und am Ende der Kielstange wurde das Zugseil und das Abfangseil befestigt. Das



Abfangseil war 50 m lang. Beim Hochziehen und beim Auslösen lag es frei in einer langen Schlaufe über der Basis. Im Zugseil, kurz hinter der Kielstange war eine Abwurfvorrichtung befestigt, die über eine lange Leine ausgelöst werden konnte. Zusätzlich wurden aussen an den Seitenstangen weitere Leinen befestigt, mit denen man vom Boden aus den Drachen in der Höhe ausrichten konnte.

Los gings

Es war windstill, nur ab und zu bewegte sich ein leichter Hauch aus Norden durchs Tal. Der Trecker zog an und sanft entschwebte der Drachen im Kopfstand. In 120 m Höhe wurde er so ausgerichtet, daß ihn ein möglicher Windhauch „von oben“ traf, und wenn alles ruhig war, wurde ausgeklinkt: In 50 m Strecke, bis zum Spannen des Abfangseiles, mußte der Drachen bis zur waagrechten Lage abfangen. Ob senkrecht oder waagrecht: Er wurde sanft gebremst, kam hängend am Seil zur Ruhe und wurde langsam wieder zu Boden gelassen.

Ein Bergfalke aus der ersten Serie, für den die Musterprüfung des Gütesiegels noch nicht galt, absolvierte den Test souverän: In einer eleganten Kurve zog er aus der senkrechten Lage in die Waagrechte, begann zu steigen und wurde vom Fangseil gebremst. Bestanden! Jetzt wurde noch die Form des Segels nachgemessen, eine Sichtprüfung durchgeführt, und das Abwurfzertifikat konnte vergeben werden.

Die Nächsten:

- ein Bergstar zuckte kurz nach vorne, plötzlich knackte ein Sviveltip weg und es blieb bei der senkrechten Lage.
- Ein Falke 3 machte es ebenso – ohne

den Trick mit dem Svivel.

- Ein Scirocco kam nicht schnell genug frei, das Abfangseil verhedderte sich etwas an der Basis und besiegelte den Sturz.
- Mein EXO: schon begann er sich aufzurichten, dann sackte er durch. Beim Umrüsten hatte ich wohl etwas zuviel nachgelassen!?
- 2 Flamingos machten erst gar keine Anstalten nach vorne zu gehen. Sie begannen einen sauberen Bogen in den Rückenflug.
- ein Nova 23 schaffte es immerhin bis in einen 45-Grad Sturzflug.

So mancher kam ins Grübeln, wiegte bedächtig den Kopf, und eifriges Basteln hub an.

Am Bergstar lag ein Materialfehler (!) im Bolzen vor. Nach Durchsicht aller vorhandenen Werkzeugkästen konnte der Svivel-Tip behelfsmäßig repariert werden. Der nächste Versuch endete aber wie der erste. Zwar hielt der Svivel, aber jetzt ging eine der hochgebundenen Leichtbau-Segellatten zu Bruch.

Der Scirocco wurde noch einmal hochgezogen. Jetzt kam er gut frei und flog mit einem Affenzahn waagrecht weg – der eleganteste Abschwung des Abends.

Den EXO legte ich erst mal auf den Turm, ein paar Leute drückten ins Segel, und siehe da, es war noch genug Luft zum Anziehen der Svivels und der Segellattenbespannung. Im nächsten Versuch lag die Kiste nach 15 m waagrecht und bäumte sich dann auf. Das war wohl etwas zuviel des Guten, aber jetzt besitzt der Drachen das Abwurfzertifikat mit Nummer A-92-82: Der 92-te, der bestanden hat.

Auch den Flamingos konnte geholfen werden: Die inneren Segellatten wurden hochgespannt. Jetzt fingen sie anstandslos und sogar richtig herum ab.

Die einbrechende Dunkelheit beendete die Tests. Leider konnte ich keinen weiteren Versuch mit weniger angezogenen Svivels durchführen. Doch was soll's. Der Drachen fliegt wie früher astrein mit leichtem pitch-up im Normalflug. Beim Start muß man etwas aufmerksamer sein, damit die Nase nicht zu früh hochkommt und bei 60 kmh ist Schluß – allerdings auch mit dem Anzeigebereich meines Geschwindigkeitsmessers.

Der DHV und die Gruppe um Herrn Rudolph führt m.E. den Abwurftest professionell und im Sinne der Drachenflieger durch. Der Anschauungsunterricht war für alle Beteiligten recht lehrreich. – Und wer mich und meinen gepflegten EXO 7 kennt, der kann die Bezugsquelle für einen preiswerten Gebrauchtdrachen guten Gewissens an Interessenten weitergeben.

Karl-Heinz

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.

Stahlseilaufhängung gerissen

Am Neunerköpferl im Tannheimer Tal startete ein Pilot, ohne die zusätzliche Sicherheitsaufhängung an seinem Drachen zu haben. Vom Startleiter auf das fehlende Notseil aufmerksam gemacht, sagte der Pilot, daß er dieses nicht brauche, da er ja am Stahlseil hänge. Das Stahlseil jedoch wies durch eine geknickte Aufhängung starke Beschädigungen auf. Durch die Kopplung von Beschädigung und starker Turbulenz riß nach einiger Zeit die Stahlseilaufhängung. Der Pilot konnte den Fallschirm öffnen und sich so unverletzt retten.

Schleppschülerin tödlich verunglückt

Gültlingen/Wildberg — Am 09.07.1983 gegen 16.30 Uhr verunglückte Michaela Brenner während eines Windschlepps tödlich. Die Pilotin, die sich in der Schleppausbildung befand, flog einen Wings 15 und wurde von einer vom DAeC abgenommenen Eigenbau-Winde mit DHV-Fluck-Geschirr gezogen. Das Gerät zog mit extremem Anstellwinkel steil nach oben. In einer Höhe von ca. 20 bis 30 m riß eine Preßverbindung am Seil. Das Gerät machte ein Männchen, ging dann auf die Nase und schlug senkrecht auf den Boden auf. Michaela Brenner erlag noch am Unfallort ihren schweren Kopfverletzungen. Die Unfalluntersuchung erweist sich als besonders schwierig und ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Über die Ergebnisse wird später berichtet.

Am 09.07.1983 starb unsere Fliegerfreundin Michaela Brenner bei der Schleppschulung unseres Vereines. Wir, die wir alle die unfäßbare Tragik ihres frühen Todes miterleben mußten, sind zutiefst betroffen und ohnmächtig.

Michaela wird für uns unvergesslich bleiben, die Leere, die sie uns zurückläßt, nie ausgefüllt werden können.

Ihre Freunde, d'Ikarus Schwoaba

Tödlicher Schleppunfall

Spaichingen — Am 10.07.1983 ereignete sich bei Spaichingen ein schwerer Schleppunfall, bei dem der Pilot Hans-Joachim Stetter (61 Jahre) tödlich verletzt wurde. Er flog einen Cloud I. Gezogen wurde er von einer DHV-Engesser-Winde mit einem DHV-Flucksystem-Geschirr. In 30 m Höhe riß das Seil an einer Dreifach-Preßverbindung und der Drachen holte Fahrt auf, fing dann zweimal ab und schlug beim dritten Abfangen auf dem Boden auf.

Nach Zeugenaussagen unternahm der Pilot nicht den Versuch, den Drachen in die Normalfluglage zurückzuführen, sondern zeigte keinerlei Reaktion, so daß der Verdacht besteht, daß der Pilot durch die herrschende große Hitze und andere Umstände schon während des Schleppvorgangs bewußtlos wurde.

Das Ergebnis einer eventuellen Obduktion lag dem DHV bei Redaktionsschluß noch nicht vor.

Schleppschüler tödlich verunglückt

Darmstadt — Am 27.08.1983 führte der Italo-Franzose Robert Porra mit einem Hängegleiter Iser Futura, einem Fluck-Schlepp-Geschirr an einer Großklaus-Winde seinen zweiten Schleppstart durch. Nach Angaben des DAeC-Fluglehrers und Windenfahrers Karl-Heinz Teichmann geriet der Drachen in etwa 50 m Höhe in den überzogenen Flugzustand, der Windenfahrer kappte daraufhin sofort das Schleppseil. Nach einem Höhenverlust von ca. 10 m erreichte das Gerät im freien Flug wieder die normale Fluglage, steuerte jedoch infolge einer Kurve auf eine Baumreihe ca. 130 m neben der Schleppstrecke zu. Dort hatte das Gerät Baumberührung und stürzte senkrecht ab. Der Pilot erlag inneren Verletzungen.

Nach Angaben von Teichmann besaß der Pilot keinen Befähigungsnachweis, verfügte jedoch über umfangreiche Flug- und Wettbewerbs Erfahrung. Nach dem Unfall war das Schleppseil vom Gurtzeug gelöst. Beim Flug in Richtung Baumreihe zeigte der Pilot keine Reaktion. Die Unfalluntersuchung dauert noch an.

Helmut Denz verunglückt

Zell/Zillertal. Am 24.07.1983 zog sich Helmut Denz bei einer Außenlandung bergauf auf einer mäßig geneigten Bergwiese am Eingang des Gerlospaaßes mehrfache Brüche an Kiefer und Jochbein zu. Infolge des Unfall-Schocks kann Helmut Denz den Unfallhergang nicht rekonstruieren. Augenzeugen berichten, daß auf eine problemlose Landeeteilung kurz vor dem Aufsetzen ein plötzliches Durchsacken des Comet 2 aus ca. 5 m Höhe über Grund folgte. Zum Landezeitpunkt herrschte Nordwind mit ca. 10 bis 20 km/h in der Höhe. Vermutlich hat eine Abwindbö, über der im Lee liegenden Landewiese, das Durchsacken verursacht. Da die Landewiese weich beschaffen und hindernisfrei war, ist die Ursache für die Kopfverletzungen bisher nicht geklärt.

Helmut Denz hatte sich bereits aufgerichtet, der Crash machte keinen besonders gefährlichen Eindruck auf die Augenzeugen. Er ist vermutlich mit dem Gesicht unglücklich ins Trapez oder auf den Instrumenten-Ausleger gefallen.

Absturz am Rauschberg mit Cloud III

Ruhpolding. — Am 14.08.1983 stürzte Volker Ebeling mit seinem Cloud III aus bislang ungeklärter Ursache ab. Er öffnete sein Rettungssystem und landete unverletzt auf dem Rauschberggrat. Der Pilot gibt an, daß nach 20minütigem Soaring im schwachen Nord-West-Wind ein Flügelrohr gebrochen sei und sich das Gerät daraufhin überschlagen habe. Auf Anfrage des DHV gab der Hersteller des Cloud III, Ludwig Thalhofer, folgende Stellungnahme ab: „Über 300 Cloud III fliegen derzeit, ohne daß es bislang zu einem derartigen Vorfall gekommen ist. Vor drei Monaten wurde der Cloud III für die Trike-Version mit den gleichen Flügelrohren auf dem DHV-Belastungstestwagen auf 950 kg positiv und 450 kg negativ belastet, ohne daß sich Schäden ergeben haben. Eine Verstärkung der Flügelrohre war daher für die Trikezulassung nicht erforderlich. Auch als sich Josef Schissling vor zwei Monaten in turbulenter Thermik über dem Zillertal überschlagen hatte, sind die Flügelrohre seines Cloud III nicht gebrochen.“

Tanz auf dem Drahtseil

Seile, Kauschen, Nippel – Eigenschaften und richtige Verarbeitung

Halten diese dünnen Seile?

Jeder Drachenflieger, jeder UL-Pilot hat sich diese Frage wohl schon gestellt. Die Frage läßt sich leicht beantworten: Ja, sie halten. Sie halten mehr als die wesentlich massiver aussehenden Rohrkonstruktionen, sie sind bei den meisten Ultraleichten das am weitesten überdimensionierte Bauteil. Damit wäre dieser Artikel eigentlich am Ende, wenn nicht immer wieder Seile durch unsachgemäße Verarbeitung oder unsachgemäße Behandlung beschädigt würden.

Derartige Vorschäden haben bei aller Tücke eine angenehme Eigenschaft: Sie sind bei einem genauen Gerätecheck fast immer erkennbar. Im nachfolgenden sollen deshalb einige Tips zusammengestellt werden, was Sie beim Überprüfen Ihrer Seile besonders beachten sollten. Bei fast allen Ultraleichten und bei fast allen Hängegleitern werden heute VA-Seile mit Nicopress-Nippeln verarbeitet. Der nachfolgende Artikel bezieht sich deshalb auf diese Produkte.

Ob in Ihrem Gerät VA-Seile eingesetzt sind, erkennen Sie mit einem einfachen Magneten. Ein VA-Seil ist (fast) unmagnetisch, ein normales Stahlseil zieht den Magneten an.

Damit sind wir bereits beim ersten gravierenden Verarbeitungsfehler: Ein VA-Seil darf niemals mit einem Nippel aus Aluminium verpreßt werden. Zwischen dem VA-Stahl und dem Aluminium entsteht eine Oxydation, die zu einem Zerfall des Nippels führt. Eine solche Verbindung löst sich nach einigen Jahren in Wohlgefallen auf. Ein VA-Seil muß mit einem Kupfernippel verarbeitet werden.

Wenn in Ihrem Gerät die Nippel nicht kupferfarben sind, brauchen Sie deshalb nicht in Angstzustände zu verfallen. Fast alle verwendeten Kupfernippel sind mit einem galvanischen Überzug versehen (vernickelt oder verzinkt) und sehen deshalb nicht nach Kupfer aus. Wenn Sie überprüfen wollen, ob der Nippel aus Kupfer ist, bedienen Sie sich einer Nagelfeile. Nach zwei oder drei vorsichtigen Feilstrichen an einer unbelasteten Ecke des Nippels muß das Kupfer zum Vorschein kommen.

Wenn Sie festgestellt haben, daß in Ihrem Gerät VA-Seile und Kupfernippel verarbeitet werden wissen Sie, daß der Hersteller nicht am falschen Ende spart. Als nächstes können Sie sich davon überzeugen, ob der Konstrukteur Ihres UL eine Ahnung von der sachgemäßen Verarbeitung von Seilen hatte: Unter keinen Umständen darf eine Verspannung über eine scharfe Metallkante laufen. Ebenfalls unsachgemäß konstruiert ist eine Verbindung, bei der eine Verspannung hinter einem verpreßten Nippel im Winkel auseinander läuft. Bei Hängegleitern haben solche Konstruktionen in mehreren Fäl-

len zu Seilrissen geführt. Man bezeichnet sie daher zu recht als ungesund, außerdem sind sie entsprechend den Gütesiegelbestimmungen verboten.

Der Konstrukteur hat eine Reihe weiterer Möglichkeiten Mist zu machen. Bei Trikes werden überwiegend Hängegleiter mit Schiebegelenk oder schwimmenden Querrohren verwendet. Wird hierbei die Verspannung längeneinstellbar (z.B. durch Lochbeschlag) ausgeliefert, so hat der Pilot bei zu kurzer Einstellung die Möglichkeit, über einen enormen Hebel die Seile zu überdehnen.

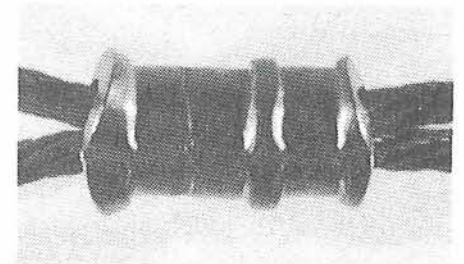
Andere Konstruktionsfehler beim Einbau von Stahlseilen sind nicht so gravierend, sondern eher amüsant. Wenn ein Konstrukteur zwei Stahlseile parallel nebeneinander laufen läßt, verdoppelt er damit die Festigkeit – nicht. Durch unvermeidbare Fertigungstoleranzen wird es immer so sein, daß eines der beiden Seile fast die gesamte Last trägt, das zweite Seil beruhigt zwar den Piloten, festigkeitsmäßig ist es aber bedeutungslos. Wird das tragende Seil bis zum Zerreißen gespannt, dann zerreißt es. Nun ist das vorher unbelastete Seil dran. Die Tatsache, daß vorher bereits der überarbeitete Zwillingbruder geborsten ist, wird ihm kaum übernatürliche Kräfte verleihen. Es reißt – genau wie das erste Seil – bei seiner Bruchlast. Eine wirkliche Erhöhung der Festigkeit hätte der Konstrukteur durch Einsatz eines Seiles mit dem 1,4 fachen Durchmesser erreicht. Außerdem hätte dieses stärkere Seil einen geringeren Luftwiderstand gebracht.

Gehen wir davon aus, daß Sie feststellen konnten, Material und konstruktive Auslegung Ihrer Seile sind in Ordnung. Das verhindert leider nicht, daß Ihre Verspannung an einem trüben Montag kurz vor der Mittagspause von einem unausgeschlafenen Fußballanhänger gefertigt wurde, dessen Verein am Sonntag das entscheidende Spiel 17:0 verloren hat. Dieser Mann hat eine Unmenge Möglichkeiten, die Seile, an denen buchstäblich Ihr Leben hängt, zu verpfuschen. Gott sei Dank können Sie auch dies in vielen Punkten kontrollieren.

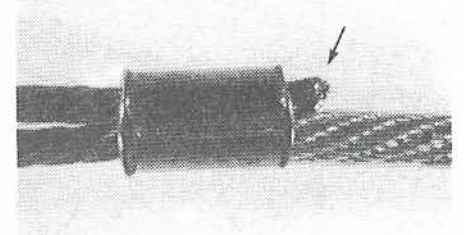
Zwischen der Kausche und dem Preßnippel muß ein mindestens spürbares, besser ein sichtbares Spiel (im Idealfall ca. 0,5 mm) bestehen. Wenn der Preßnippel

so dicht an der Kausche verarbeitet wurde, daß die Kausche wie verschweißt am Nippel angepreßt wird, ist die Verspannung Schrott. Es ist in diesem Fall nicht kontrollierbar, ob durch die Kräfte zwischen Kausche und Nippel das Seil bereits bei der Fertigung überdehnt wurde.

Eine Nicopress-Verbindung darf nicht nachgepreßt werden. Die Verpressung muß auf dem entsprechenden Werkzeug in einem Arbeitsgang durchgeführt werden. Bei Seilen ab $\varnothing 2,8$ werden aus Werkzeuggründen mehrere Verpressungen nebeneinander gefertigt. Diese einzelnen Verpressungen dürfen sich nicht überlappen.

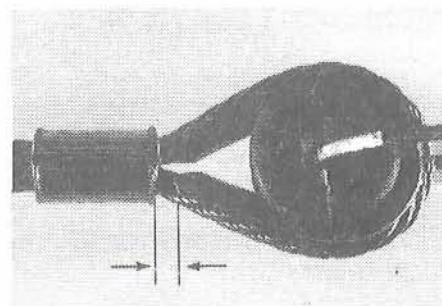


Das abgeschnittene Seilende darf nicht innerhalb der Nicopress-Hülse liegen, sondern muß sichtbar außerhalb der Hülse sein. Normalerweise stehen diese Seilenden etwa 1 mm über. Dies ist zwar unangenehm, da man sich an den scharfkantigen Seilen aufreißen kann, ein innerhalb der Verpressung liegendes Seilende kann aber am tragenden Seil eine unzulässige Kerbwirkung hervorrufen.



Bei tragenden Unterverspannungen müssen entsprechend den Gütesiegelforderungen immer zwei Preßnippel gesetzt sein. Eine diesbezügliche Prüfung ist einfach: Zählen Sie 1-2.

Wesentlich schwerer zu überprüfen ist die richtige Einstellung des Preßwerkzeugs. Die Fa. Nicopress liefert bei jedem Werkzeug eine für alle gebräuchlichen Durchmesser einsetzbare Lehre mit. Der entsprechend gekennzeichnete Ausschnitt sollte sich gerade noch über den entsprechenden Nippel führen lassen. Für ganz mißtrauische Piloten: deutscher Vertreter der Fa. Nicopress ist die Fa. Robert Lindemann, Hamburg, Tel. (040) 7 38 10 63. Die Nicopress-Lehre sollte für die Durchmesser Oval C (Seil 2 mm), Oval G (Seil 2,5 mm), Oval M (Seil 2,8-3,5 mm) und Oval P (Seil 4,0-4,5 mm) verwendbar sein.

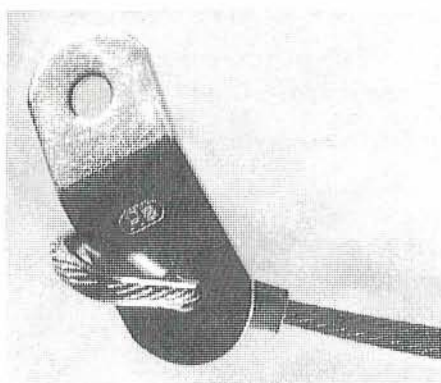


Zwischen den beiden Preßnippeln laufen die Seile zwangsweise parallel. Es tritt hier der oben beschriebene Fall ein, daß eines der beiden Seile die gesamte Last aufnimmt, das zweite ist nur Statist.

Neben einem geizigen Hersteller, einem unfähigen Konstrukteur oder einem verschlafenen Arbeiter gibt es einen vierten, der die tragenden Seile Ihres Gerätes beschädigen kann. Das sind Sie selbst. Im nachfolgenden finden Sie eine kurze Zusammenfassung, wie Sie die Lebensdauer Ihrer Verspannung ohne größeren Aufwand enorm reduzieren können.

Mechanische Beschädigungen. Ob bei einem Seil einzelne Adern beschädigt sind oder nicht können Sie sehr leicht feststellen: Lassen Sie das Seil locker durch Ihre Hände gleiten. Wenn's plötzlich sehr weh tut und ein einzelnes Drähtchen in Ihrem Finger steckt, sollte die Verspannung ausgetauscht werden. Bei einer plastifizierten Verspannung (das Seil ist mit einem Kunststoffmantel geschützt) ist eine Beschädigung nicht so drastisch spürbar, zu fühlen ist sie aber mit der beschriebenen Methode auch.

Kauschenverdrehen: Beim Aufbau des Gerätes kann es vorkommen, daß eine Kausche verdreht. Wenn Sie unvorsichtigerweise ein mit verdrehter Kausche eingebautes Seil belastet haben, sollten Sie vorsichtshalber das Seil austauschen. Normalerweise sind die dabei auftretenden Beschädigungen nicht bedrohlich, evtl. Seilverletzungen liegen aber unter dem Preßnippel oder in der Kausche. Sie sind damit fast nicht feststellbar.



Luftschlangen: Besonders ordentliche Menschen rollen nach jedem Abbauen die Verspannung ihres Gerätes fein säuberlich mit einem ϕ von ca. 5-10 cm zusammen. Schlumper lassen sie irgendwo rumhängen. Die Schlumper sind in diesem Fall ausnahmsweise die Klügeren. Immer wieder aufgerollte Seile haben nach einiger Zeit die Tendenz, sich immer wieder in die gleiche Richtung einzudrehen. Spätestens ab diesem Zeitpunkt werden sie – sozusagen vollautomatisch – vom ordentlichen Menschen bei jedem Verpacken in ihrer einmal eingeschlagenen Richtung unterstützt. Etwa ein halbes Jahr später sehen diese Seile aus wie Luftschlangen am Aschermittwoch und neigen beim Aufbau zu Knickstellen. Abhilfe können Sie hier einfach schaffen. Kaufen Sie neue Seile und werden Sie schlampiger.

Knickstellen: Bei den bei Ultraleichten üblichen Seilkonstruktionen und Seildurchmessern treten Knickstellen relativ selten auf. Sie drehen sich aus, ehe der Knick voll ausgebildet ist. Sollten Sie an Ihrer Verspannung eine Knickstelle entdecken hilft nur eines: das Seil verschrotten.

Knoten im Seil: Ein Stahlseil, das mit einem Knoten versehen auch nur geringfügig belastet war, können Sie danach sehr gut zum Wäsche trocknen verwenden. Als tragendes Seil in einem Ultraleichten ist es weniger geeignet. Angeblich soll es im Erprobungsprogramm vorgekommen sein, daß ein Pilot ein Seil durch einen Knoten verkürzen wollte. Die an-

schließende Krankenhausrechnung hat die Kosten eines neu verpreßten Seiles weit überschritten.

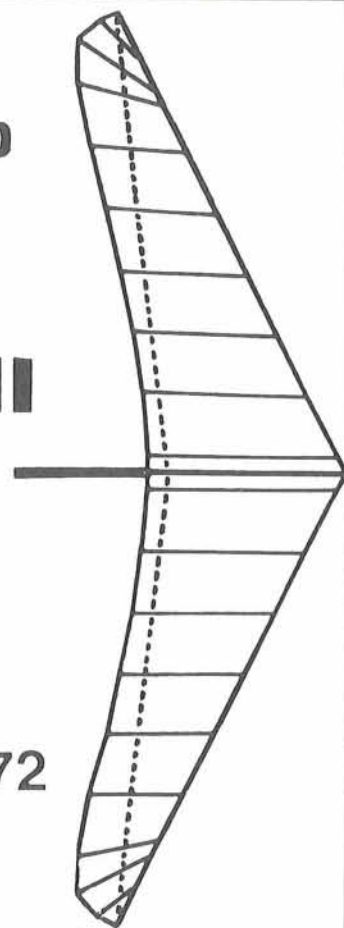
Überdehnung: Zum Beispiel durch einen Aufbaufehler oder durch einen Crash können Sie Seile überdehnen. Es ist überaus schwer festzustellen, ob ein Seil überdehnt wurde. Wenn ein Verdacht auf Überdehnung besteht, können Sie nicht mehr nachmessen wie lang das Seil vorher war und demzufolge auch nur sehr schlecht bestimmen, ob tatsächlich eine bleibende Dehnung vorliegt. Wenn der Hersteller des Gerätes nicht gerade am anderen Ende des Globus beheimatet ist, können Sie sich evtl. durch eine Rückfrage Klarheit verschaffen. In manchen Fäl-

**LAMBOS
DELTA-SHOP
pacific wings**

VAMPIR II



tel.
07681 –
– 6172



–vertretung–

–südbaden - südwestfalen–

Gebrauchtgeräte

**ATLAS - CLOUD II+III
AZUR - VAMPIR I+II**

len hilft auch ein Vergleich mit dem entsprechenden Seil auf der anderen Seite des Gerätes (z.B. Vergleich rechte Verspannung mit linker Verspannung). Beim Einsatz von Kauschen der sog. „schweren Baureihe“ kann durch eine Formänderung an der Kausche auf eine Überdehnung geschlossen werden. In allen Fällen hilft beim Verdacht auf Überdehnung: Seil verschrotten. Nicht zuletzt wegen unerkannter Überdehnungen bei Chrasfällen empfiehlt der DHV, die Seile der Unterverspannung im jährlichen Turnus auszuwechseln.

Wenn Sie neue Seile benötigen und diese aus irgendwelchen Gründen nicht vom Hersteller Ihres Ultraleichten beziehen können oder wollen, lassen Sie die Seile am besten bei einem Segelmacher oder im

Bootsbedarf herstellen. Im allgemeinen arbeiten diese Firmen sehr gewissenhaft, bleiben Sie trotzdem mißtrauisch und verlangen Sie (auch wenn Sie der Bootsbauer für verrückt erklärt) in der tragenden Verspannung doppelte Verpressung.

Außerdem können Sie eine Verspannung ohne weiteres auch selbst anfertigen. Die hierfür erforderlichen Werkzeuge sind zwar etwas teuer, wenn sich einige Piloten zusammentun, fällt dies aber kaum ins Gewicht. Sie sollten dann nach folgendem Schema vorgehen:

Verwenden Sie nur qualitativ bestes Material und Werkzeug, z.B. Preßnippel und Werkzeug der Fa. Nicopress. Bis zum Seildurchmesser 4,5 mm können Sie mit der Handzange NT 64 CGMP alle gängigen Seile verarbeiten. Achten Sie immer dar-

auf, daß Seildurchmesser, Preßnippeldurchmesser, Werkzeug und Meßlehre zueinander passen.

Verwenden Sie niemals schwächere Seile, als sie ursprünglich in Ihrem Gerät eingebaut waren. Bei amerikanischen Geräten werden Sie auf Grund der Zollabmessungen teilweise sehr krumme Maße vorfinden, z.B. Seile mit 3,17 mm. In solchen Fällen ist aufzurunden, also in unserem Beispiel ein Seil mit 3,5 mm verwenden. Verwenden Sie als Seile die Konstruktion 7 x 7 nach DIN 3055 aus VA (Werkstoff-Nr. 1.4401).

Soweit zum Thema: Seile. Weitere Fragen bitte schriftlich an die Geschäftsstelle, sie werden an mich weitergeleitet.

aus: „Der DULV“, Nr. 4

Was wird vom DHV erwartet?

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

Beantwortet bitte den folgenden Beurteilungsbogen aus Eurer persönlichen Sicht und sendet ihn schnellstmöglich an die Geschäftsstelle, Schaftlacherstr. 23, 8184 Gmund am Tegernsee.

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

	„ich bin dagegen“	„mir liegt nichts dran“	„keine Meinung“	„finde ich ganz schön“	„unbedingt notwendig“
Anschluß an den DAeC?					
DHV-Versicherungen?					
Pilotenprüfungen durch den DHV?					
Gütesiegelerteilung durch den DHV?					
persönliche Mitgliederbetreuung?					
Werbung weiterer Mitglieder?					
Teilnahme an internationalen Wettbewerben?					
DHV-Info?					
Hängegleiterschlepp?					
Überlandflüge?					
Flugfunk?					

- ☐ ich bin reiner Freizeitflieger
☐ war früher beim DAeC
☐ bin Doppelmitleid bei DHV und DAeC

- ☐ ich bin Wettbewerbspilot
☐ bin beim DHV erstmals in einem Drachenfliegerverband
☐ gehe mit dem DHV durch dick und dünn

Im übrigen meine ich:

.....

.....

· 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.

Verkaufe Gerät für leichte Piloten in Top-Zustand, Hiway-Super-Scorpion B, VB DM 2.000,-. Telefon (0 71 71) 4 26 18.

Phoenix Streak 160, Superstreckengerät, sehr guter Zustand (kein Crash), wenig geflogen, regenbogenfarben, VB Höchstgebot. Tel. geschäftlich (0 91 31) 48 12 52, privat (0 91 31) 6 70 96.

Verkaufe Wasp-Gryphon 160, sehr gut erhalten, Farben weiß, gelb, schwarz und blau, VB DM 1.000,- sowie Fallschirm Delta Life Box mit Liegeschürze günstig abzugeben. Telefon (0 99 73) 93 84.

Zwei Topgeräte Typhoon, ca. 1 Jahr alt, Überlandkennzeichnung, DM 2.850,- und DM 3.100,-. Telefon (0 22 34) 1 59 94 oder (02 41) 8 11 00.

Superfex II, guter Zustand, und Steinbach-Fallschirm, neuwertig, VB DM 2.450,-. Telefon (0 89) 58 62 84.

Verkaufe guterhaltenen 16er Atlas Competition 3 Jahre alt, Ersatztrapez blau-weißes Segel. Preis: 1.900,- DM. Telefon (0 48 74) 543 nach 18 Uhr.

Helios (Starrflügel), DM 2.100,-, Telefon (0 80 31) 3 35 15.

Fafnir, 9/82, sehr guter Zustand, kurzer und langer Packsack, für nur DM 2.200,- sowie Fafnir, 4/83, nagelneu und unbenutzt für nur DM 2.700,- abzugeben. Telefon (0 94 71) 2 06 11, abends.

Piranha (Rithner), 15,8 qm mit Gütesiegel und Kennzeichen zu verkaufen, VB DM 2.950,-. Telefon (0 86 69) 61 59.

Vampir II, 14,2 qm, Baujahr 10/82, für DM 3.450,- zu verkaufen. Telefon (0 72 28) 24 97.

Ranger HS, neu (2 Flüge), Packmaß 1,5 m, nur DM 2.500,- (DM 800,- unter Neupreis) verkauft. Telefon (0 89) 2 71 05 27.

Liegeschürze, Fallschirm Parasail (alles mit Gütesiegel) Afro-Vario und Winter-Fahrtmesser wegen Aufgabe des Sports günstig abzugeben. Telefon (05 11) 85 89 70.

Prieler Schlafsack-Liegegurt mit Stöllinger Fallschirm, ganz neu, DM 700,- und AOA-Vario 4820, ebenfalls fabrikneu, für nur DM 700,- zu verkaufen. Telefon (08 31) 8 32 11.

Fafnir, Farbe gold und rot, VB 2200,-. Telefon (0 89) 3 51 49 54.

Verkaufe Parasail mit Finsterwalder Kniehängergurt, 2 x getragen, für DM 700,-. Telefon (0 89) 78 25 27 ab 20.00 Uhr.

Ikarus 700/1, Baujahr 06/82, NP DM 4.350,-, ideales Übergangsgerät, Farben rot, violett, gelb, sehr guter Zustand, VB DM 2.500,- bis 3.000,-. Telefon (0 78 21) 2 36 40.

Ranger HS mit 2 Segeln (Wettkampf- und Streckenfluggerät von Kurt Weber) zu verkaufen, DM 2.350,-. Telefon (081 31) oder (0 89) 3 51 41 70.

Azur 17 C, Baujahr 04/83, Topzustand, spectralfarben, umständehalber zu verkaufen. Preis VS. Tel. (0 78 41) 2 16 47.

Verkaufe X-Ray 16, Baujahr 81, sehr guter Zustand, VB DM 1.800,-. Telefon (0 71 47) 69 94.

Superwing, Baujahr 81, guter Zustand, schöne Farben, VB DM 1.900,-. Telefon (0 80 93) 43 38.

Maxi II, Baujahr 9/81, Farbe weiß/rot, bester Zustand, kurzer und langer Packsack, Schnellaufbaugelenk, Ersatztrapezrohr, DM 2.200,-. Telefon (0 80 22) 8 13 03.

Ikarus 800/2, sehr guter Zustand, 15 qm, 4 Ersatztrapezrohre, DM 1.800,-. Tel. (0 70 34) 84 42.

Firebird II, Baujahr 1979, guter Zustand, crashfrei, ideal für Anfänger, mit Kniehänger Parasail, zusammen DM 1.650,-. Telefon (0 88 67) 3 48 ab 18.00 Uhr.

Typhoon 165, 1 Jahr alt, blau-weiß, crashfrei, VB DM 2.300,- sowie Vario Afro Owens-Valley 6000 incl. Stoppuhr, Höhenmesser, Vario, Speedm., Mac-Cready, VB DM 650,-. Schneider, Tel. (0 70 31) 62 00 80 53 von 8.00 bis 17.00 Uhr und (0 70 54) 71 10 abends.

Parasail Kniehängerschürze und Fallschirm mit Wurfcontainer, Afro Digital-Vario mit Höhenmesser, Transporttasche, alles neuwertig, Stratos B, langer und kurzer Packsack, guter Zustand, alles preisgünstig zu verkaufen. Telefon (0 99 63) 13 03.

Firebird CX 15 qm, weiß/orange, nicht geflogen, 800,- DM unter Neupreis, Telefon (0 52 03) 2 05.

Magic 166, Baujahr 4/83, günstig abzugeben; X-Ray, VB DM 1.800,-. Telefon (0 80 23) 3 89.

Magic 166, neuwertig, Speedbar, Tropfenturm, DM 4.850,-. Thomas Springmann, Kleintalstraße 54, 7800 Freiburg.

Für leichte Piloten: Wings C (15,6 qm), gepflegt, gutmütige Flugeigenschaften bei bester Leistung, VB DM 1.500,-. Telefon (0 88 61) 5 95 72.

Super Thermiksegler für Fortgeschrittene: Superwing, 1/82, absolut faltenfreies Segel, weiß-blau, Bestzustand. Telefon (0 88 61) 5 95 72.

1982 Fafnir, fast neu, rot-gelb-weiß, VB DM 2.000,-. Telefon (02 31) 75 34 44 abends.

Verkaufe Cloud II, Baujahr 82, schöne Farben, crashfrei, einwandfreier Zustand, VB DM 2.500,-. Telefon (0 74 33) 3 55 57.

Cloud II, Baujahr 12/82, DM 2.800,- und Wasp Laser 190, DM 1.400,-, beide Geräte in Topzustand werden vorgeflogen. Telefon (0 89) 8 12 43 69.

Concord II zu verkaufen; guter Zustand, schöne Farben, 40 Flüge, VB DM 2.500. Telefon Mo-Do 9.00 bis 18.00 Uhr (0 86 51) 18 11, Fr-So (0 86 66) 75 05.

Neuwertige Anfängerausrüstung (10 Flüge) zu verkaufen: Cloud II mit Rädern und div. Ersatzteilen, Fußstreckerliegegurt mit Fallschirm u. Helm, Winter-Geschwindigkeitsmesser, Transportleiter 5 m lang. Tel. (0 65 71) 22 14 abends bis 23 Uhr.

Azur 17 C, 2 Flüge wg. UL-Kauf zu verkaufen. DM 3.750,-. Telefon (0 62 03) 6 29 40.

Gesucht

Ich suche ab sofort ein gebrauchtes Fluggerät, z.B. Atlas 14 qm für ein Fluggewicht von nur 55 kg. Hans Günter Penner, Lindenstraße 33, 6204 Taunusstein 2, Telefon (0 61 28) 4 17 70.

Gurtzeug gefunden

Am 18.06.1983 wurde am Aufbauplatz der Plose bei Brixen ein Gurtzeug gefunden.

Bei genauer Beschreibung des Gurtzeugs (besondere Kennzeichen) wird dieses dem Eigentümer zugesandt.

Kontaktadresse: Drachenfliegerclub See-adler e.V., Ludwigshafen/Bodensee, Telefon über Autovermietung Schäfer, 7770 Überlingen, 07551/65100, Fredi Bühler.

Gestohlen

Gestohlen wurde in der Nacht vom 18. auf 19.06.1983 am Tegelberg (Parkplatz) vom Dach meines weißen VW Golf, „Cloud II“, Untersegel rot, Obersegel äußerste Bahn rot, weitere Bahnen orange-gelb, restliches Segel weiß. Packsack orange-rot mit zwei dunkelroten Flickstreifen. Bei Wiederauffinden Belohnung. Hinweise bitte Telefon 07402/7372.

Zulassung des Heidelberger Ostgeländes wird zum Politikum

Der Streit um das Heidelberger Ostgelände (vgl. Info Nr. 19) weitet sich immer mehr aus und droht zu einem Stück deutscher Polit- und Behördensatire zu werden. In den Kampf gegen die Drachenflieger hat jetzt, neben den Naturschützern, auch ein Wanderfalkenpärchen eingegriffen.

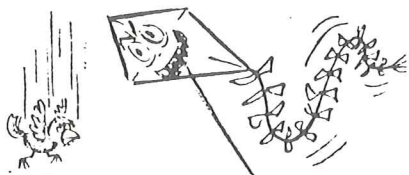
Zu diesem Thema fand sich in der Rhein-Neckar-Zeitung am 07.05.1983 folgendes Gedicht.

Drachensaat

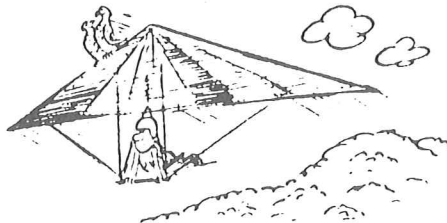
Man kann's in alten Sagen lesen:
Der Drache ist ein Fabelwesen,
das ohne große Schwierigkeit
Personen frisst und Feuer speit.
Natürlich weiß längst alle Welt,
daß, wo ein Drache, auch ein Held.



Wer kennt nicht jenes schöne Bild,
wie Siegfried einen solchen kilt:
Er läßt sich auf das Untier ein
ganz ohne Jagd- und Waffenschein,
er knallt ihm eine vor den Laden
und geht in dessen Blute baden,
nachdem er ihn schön umgebracht,
weil so was unverwundbar macht. ...



Auch können wir den wilden Reigen,
wenn die papier'nen Drachen steigen
in frischer, steifer Herbstwindhatz.
Sie sind ein Feinbild für den Spatz!
Nein, die Natur wird nicht veredelt,
wenn grimmig mit dem Schwanz wedelt
so'n Unding, in der Luft geparkt –
manch Spatz bekam 'nen Herzinfarkt.



Nun gibt es neben solchen Sachen
seit kurzem sehr spezielle Drachen,
an denen meistens einer hängt
und so die ganze Chose lenkt,
wodurch man eine Schnur erspart.
Und außerdem: Man macht mehr Fahrt.
Doch steh'n jetzt gegen ungestüme
Piloten dieser Ungetüme,
gegen die schwerelosen Nöter,
Neu-Siegfrieds auf, als Drachentöter,
weil a) zum Start, dem leicht erhöhten,
am Hang ein Stückchen Wald vonnöten
– und Wälder sind ja offenbar
in unsrer Gegend auch sehr rar –
weil b) wenn Drache erst erweckt wird,
ein Wanderfalkenpaar erschreckt wird.
Das macht dann, so die Diagnose,
total verstreßt sich in die Hose. ...
Wo sind sie hin die alten Zeiten,
da Pferde noch vor Autos scheuten!



Heut bringt kein technisches Getue
ein Rindvieh mehr aus seiner Ruhe,
manch Vogel trippelt leicht einher,
gar mittenmang im Stadtverkehr.
Laßt doch – in Maßen und nach Regeln –
die irren Drachenflieger segeln,
der Traum vom Fliegen muß allein
nicht unbedingt ein Alptraum sein!
Wie schön, wer nach was Höh'rem strebt –
es lebt der Mensch, so lange er schwebt. ...

Drachenfliegerclub Achental teilt mit

Am Fluggelände Hochplatte ist es in letzter Zeit zu massiven Differenzen mit Grundstücksanliegern und Straßenangrenzern gekommen. Auch die Gemeinde Marquartstein hat sich beim DFCA über die Mißstände beschwert. Deshalb unsere Bitte an die Gastflieger:

Der Weg zum Landeplatz Piesenhausen darf nur zum Zwecke der Drachenabholung befahren werden. Bitte ansonsten die wenigen Meter zu Fuß gehen. Außerdem wurde über zu schnelles und rücksichtsloses Fahren innerhalb der Ortschaft Piesenhausen geklagt. Die Lande- und Abbauplätze müssen eingehalten werden. Bitte befolgt hier die Anweisungen des Flugwartes und die der einheimischen Flieger.

Wir hoffen, daß unser Appell von den Gastfliegern beachtet wird. Andernfalls sind Einschränkungen im Flugbetrieb nicht mehr auszuschließen.

Der Vorstand
des Drachenfliegerclubs Achental e.V.



Deutscher Hängegleiterclub Ulm/Neu-Ulm e.V. informiert

Die Genehmigung für das Fluggelände des DHC Ulm/Neu-Ulm Türkheim/Bad Überkingen bei Geislingen/Steige war nur mit großer Mühe zu bekommen und ist mit Auflagen seitens der betroffenen Gemeinden verbunden.

Alle zwei Jahre hängt die Genehmigungsverlängerung am seidenen Faden, weil sich die Klagen über Schmutz, Lärm und Flurschäden im Bereich von Start- und Landeplatz häufen.

Seit Türkheim neuerdings eine Startrampe besitzt, kommen immer mehr Gäste und vor allem Flugschulen, um ihre Einweisungs- und Übungsflüge zu absolvieren. Nun ist Türkheim zwar kein alpines, aber doch ein recht tückisches Gelände, sodaß die Außenlandungen durch Ungeübte derart zunehmen, daß der Verein ernsthaft um die nächste Genehmigungsverlängerung bangen muß. Es wurde daher beschlossen, daß künftig

1. in der Zeit vom 30.4. bis 30.9. keine Flugschulen oder A-Prüfungen in Türkheim zugelassen werden;
2. Piloten, die nicht im DHC Ulm/Neu-Ulm Mitglied sind, den B-Schein vorweisen müssen;
3. neben der Tagesstartgebühr für jede Außenlandung eine Gebühr von 5 DM erhoben wird.

Die Vorstandschaft
des Deutschen Hängegleiterclubs
Ulm/Neu-Ulm e.V.

D'Schwoba Schwäbische Drachenflieger Erbach e.V. teilt mit:

Am 08. und 09.10.1983 findet in Hütten das Albrecht-Berblinger-Gedächtnis-Pokal-Fliegen statt. Veranstalter sind d'Schwoba Schwäbische Drachenflieger. Anmeldungen bitte richten an S. Hensinger, Graf-Zeppelin-Straße 22, 7904 Erbach, Telefon 07305/5820.

Andere Länder, andere Sprüche

aufgefangen von Max Schraudolf

Original

Do hat a a mords Ding obrocha
Nasenbär
Jetzt draht a sauba auf
Der brennt auf wia d'Sau

Übersetzung

Da hat er einen guten Bart erwischt
Fafnir, Saphir, Gryphon und ähnliche
Jetzt schraubt er sich gut hoch
Jetzt fliegt er sehr schnell

Reise in die Vergangenheit

Ein Interview mit Wolfgang Schwarzbauer, Deutschlands erstem alpinen Drachenflieger

Von Charlie Jöst

Alle haben es verschlafen, das zehnjährige Drachenflugjubiläum. Letztes Jahr wäre es fällig gewesen, denn seit 1972 gibt es in der BRD den alpinen Drachenflug. Grund genug, von einem Mann der ersten Stunde zu erfahren, wie es damals war.

Bei den Recherchen zum DHV-Film haben wir ihn wiedergefunden, Wolfgang Schwarzbauer aus Schliersee, der bereits ein Jahr vor Mike Harker schon alpine Drachenflüge durchgeführt hat. Warum ist es so still um ihn? Wolfgang mag den Rummel nicht. Er schränkte die Fliegerei ein, als die Berge und der Himmel immer voller wurden. Als Extremalpinist liebt er die Ruhe der Bergwelt.

Noch bevor die Zeilen meines Manuskripts trocken war, erfuhr ich eine neue Sensation. Bei Elmar Müller meldete sich ein Schüler an, der noch früher geflogen ist. Allerdings nicht alpin.

Aus dem „Schwobe-Ländle“ wissen wir, daß Ali Schmid, Manfred Kurass und einige andere ebenfalls schon 1972/73 mit Bambusrohr, Vierkantalu und Plastikfolie einige Hüpfer gemacht haben.

Sensationell ist nun die Nachricht, daß bereits im Jahre 1966! ein deutscher Pionier mit Bambusrohr und Zellophan geflogen ist. Im gleichen Jahr, in dem zum ersten Mal der Amerikaner Richard Miller seine „Bamboobutterfly“ vorgestellt hat. Der Beweis ist durch Zeugen und Fotos gesichert.

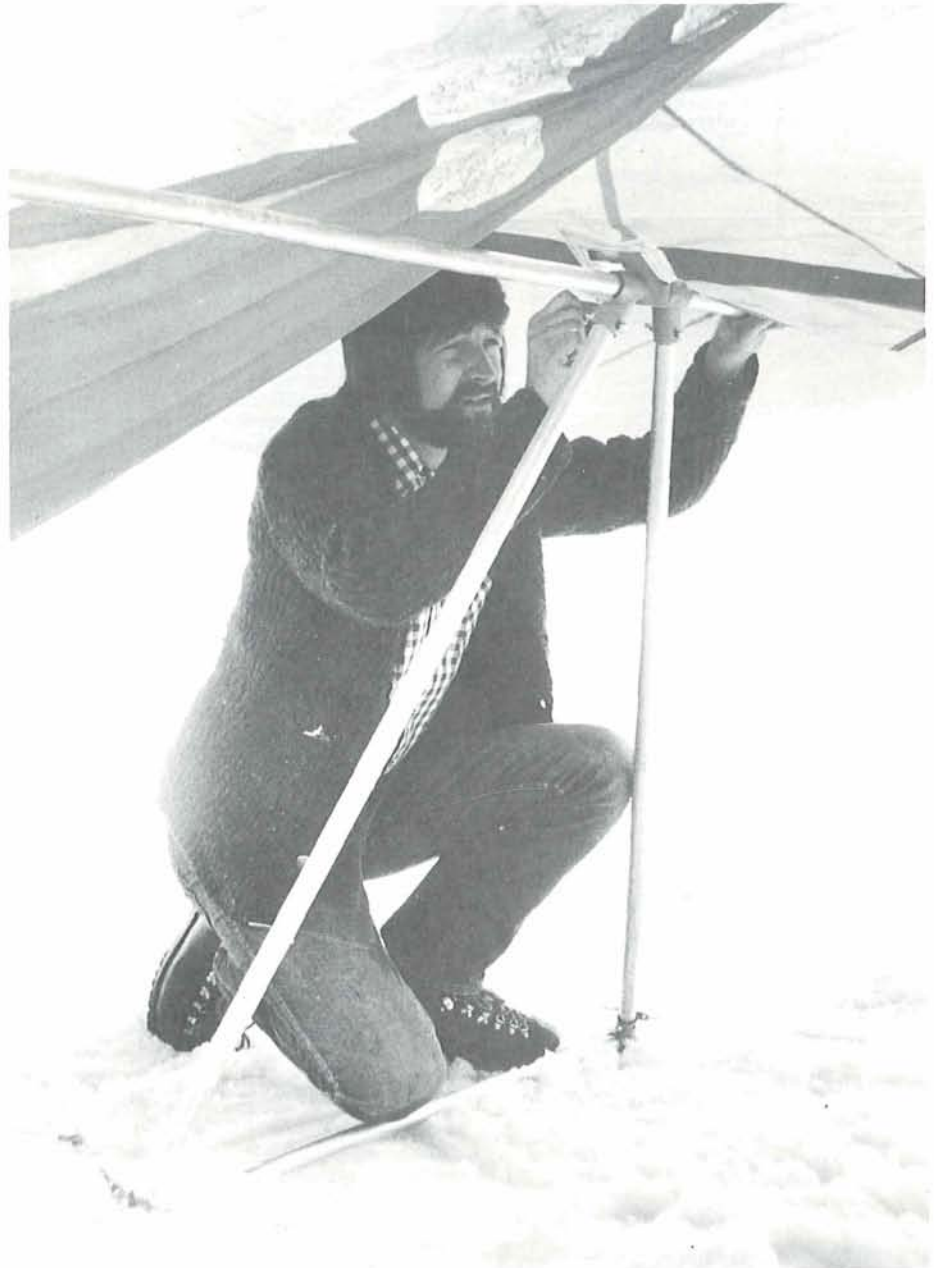
Wolfgang Schwarzbauer ist der erste alpine Drachenflieger Deutschlands. Reinhold Schmid dürfte mit großer Wahrscheinlichkeit der erste deutsche Drachenflieger sein. Mehr darüber im nächsten Info.

Charlie: Wolfgang, wie bist Du zur Fliegerei gekommen? Bist Du vorbelastet durch Deine Eltern?

Wolfgang: Möglicherweise durch meine Mutter, die in jungen Jahren als einzige Frau im Dorf bei Skisprungwettbewerben mitmachte. Das Skispringen habe ich leider nie probiert – vielleicht kommt das noch. Als Alpinist hat es mich immer wieder gereizt, von den Gipfeln herunterzuschweben. Als ich 1971 von einer Himalaya-Expedition zurückkam, beschloß ich, einen Drachen zu bauen.

Charlie: Woher wußtest Du vom Drachenfliegen; hattest Du Baupläne?

Wolfgang: Als Maschinen- und Schweißtechniker muß man immer wieder technische Zeitschriften lesen. Dort entdeckte ich das Bild eines amerikanischen Drachenfliegers und eine kurze Beschreibung. Ich maß den Piloten und über-



Wolfgang Schwarzbauer mit seinem ersten Rogallo 1972

trug den Maßstab auf die anderen Teile. So entstand der Plan meines ersten Drachens.

Charlie: Aus welchen Materialien bestand das erste Gerät?

Wolfgang: Nach längerer Suche fand ich endlich Aluminiumrohre in ausreichender Festigkeit. Da es noch keine Beschlagteile gab, stellte ich die aus Stahl selbst her. Ach ja, das Segel war zunächst ein Problem. Ich fand einen Anorak-Hersteller, der geeigneten Stoff hatte. Der Drachen sollte leicht und für den Transport ge-

eignet sein. Genäht habe ich das Segel auf einer alten Haushaltsnämaschine. Alle Nähte Kappnaht. Die ist haltbarer als Zickzack.

Charlie: Aber die Flugtechnik. Woher wußtest Du, ob und wie das Ding fliegt?

Wolfgang: Ob es fliegt, wußte ich natürlich noch nicht. Wie es fliegt, wußte ich aus Untersuchungen der Firma Dornier aus dem Jahre 1961 von Fritz Müller. Die hatten damals schon beachtliche Erkenntnisse gesammelt, mit Systemschwerpunkt, Druckpunktwanderung



Flüge von der Brecherspitze im Winter 1972



Im eigenhändig gebauten Fluggerät zu Tal

usw. Ich wußte, daß ich durch Gewichtsverlagerung steuern konnte.

Charlie: Dein Drachen war aber sozusagen nach dem Zeitungsbild gebastelt. Wie und wo hast Du ihn ausprobiert?

Wolfgang: Wenn Du sagst, gebastelt, dann klingt das so, als ob das ein zerbrechliches Spielzeug war. Ich hatte alle Materialien und die Konstruktion durchgerechnet. Das Ding war robust. Ausprobiert habe ich den Drachen im Winter 1971 auf einem Schneehang. Als Sitz hatte ich ein Brett mit nach oben geführten Seilen und Beinsicherungen.

Mit Skiern war die Fahrtaufnahme kein Problem. Ein Problem war der Aufhängepunkt des Piloten. Ich wußte noch nicht, daß Zentralgelenk und Aufhängung in etwa gleich sein sollten. An einer Lochschiene an der Kielstange konnte ich den Aufhängepunkt nach vorne oder nach hinten verschieben.

Bei den ersten Versuchen hing ich zu weit vorne. Immer kam die Nase ganz schnell runter. Dann verschob ich die Aufhängung weit nach hinten, der Drachen hob plötzlich ab und ich fiel rückwärts aus einigen Metern in den Schnee. Nach einigen weiteren Versuchen hatte ich den richtigen Punkt gefunden und machte mehrere kleine Hüpfen – immer geradeaus.

Charlie: Wann hast Du höhere Flüge gemacht?

Wolfgang: Nach der Schneeschmelze probierte ich es mit Anlaufen. Da hat es mich ein paarmal ganz schön hingehauen. So richtig weiter ging es erst im Winter 72. Dann aber richtig. Ich habe viele Skihänge und dann höhere Gipfel am Schliersee befliegen.

Charlie: Wie war die Reaktion der Bevölkerung?

Wolfgang: Zuerst dachten sie ich sei verrückt, dann, als sie gemerkt haben, daß ich kein Verrückter bin, wurde ich oft nach dem Flug von den Einheimischen eingeladen, um zu erzählen. Es gab ja sonst keinen Drachenflieger.

Irgendwann habe ich dann mal das Luftamt verständigt. Die wußten nicht, wo sie mich einordnen sollten und haben mir für den einen oder anderen Tag eine befristete Genehmigung gegeben. Sie nannten das Fluggerät Schirmdrachen. Unterschrieben wurde die Erlaubnis von Dr. Lieberknecht.

Charlie: Dr. Lieberknecht ist auch heute noch Leiter des Luftamts Süd und ein echter Freund und Gönner unseres Sports. Wann hast Du zum ersten Mal von anderen Drachenfliegern in Europa oder Deutschland gehört?

Wolfgang: Im Frühjahr 73 habe ich vom Zugsitzflug von Mike Harker gehört. Eine Woche nach Harkers Flug war ich ebenfalls dort und wollte runterfliegen. Ähnliche Berge hatte ich ja schon 17 mal befliegen. Die taten ja so, als sei das eine Sensation.

Die Bergbahn wollte mich nicht befördern. Sie dachten vielleicht ich sei ein Verrückter, der sich schnell so einen Apparat zusammengebastelt hat. Zuerst wollte ich sie ärgern und zu Fuß raufsteigen. Dann wurde aber das Wetter schlechter und ich bin wieder nach Hause gefahren. Später habe ich vom Huber Hartl gehört und auch kennengelernt. Außerdem den Peter Janssen und Heini Gottschlicht, die ja nicht weit von hier wohnen. Das war aber dann schon 1974.

In diesem Jahr, ich erinnere mich genau, war ein erstes Treffen in Kössen bei Sepp Himberger. Dort wollten sie mich nicht fliegen lassen. Ich bin dann einfach aufgelaufen, habe gewartet, bis alle weg waren und bin dann alleine runtergefliegen. Hinterher haben sie sich bei mir entschuldigt.

Charlie: Wieviele Drachen hast Du gebaut und wann Deine letzten?

Wolfgang: Ca. 10 Drachen. Manche habe ich immer wieder umgebaut. Einer hatte nur 12 qm. Der ist abgepiffen! 1976 habe ich den letzten gebaut.

Charlie: Existieren diese Drachen noch?

Wolfgang: Ich glaube nicht. Aus den meisten Segeln habe ich später Surfsegel genäht.

Charlie: Hattest Du damals Angst und wie siehst Du Fliegerei heute?

Wolfgang: Nicht mehr als beim Bergsteigen. Bei der Bergwacht erlebt man ja auch so einiges. Zu meinen Maschinen hatte ich Vertrauen. Einen anderen Drachen hätte ich damals nie geflogen. Außerdem flog ich nur bei besten Bedingungen. Wir kannten weder Flattersturz noch Rettungsschirm oder Helm.

Heute haben die Geräte durch Prüfungen usw. eine ganz andere Zuverlässigkeit. 1982 bin ich sogar mit dem Drachen eines Freundes geflogen. Zur Zeit interessiert mich aber das Wildwasserfahren viel mehr.

Charlie: Lieber Wolfgang, vielen Dank für das Gespräch.

Delta Safari

Fünf Schwarzwälder auf Thermikjagd in den Schweizer Alpen

Bericht und Fotos von Walter Wagner

Delta-Safari hieß das Zauberwort, das fünf Mitglieder des Delta-Flug Todtnau schon Wochen vor dem festgelegten Termin in Aufregung und Vorfreude versetzte. Für uns als gestandene Individualisten mit Alpenerfahrung kam es allerdings nicht in Frage, unseren Trip beim Safari-Profi in Zürich zu buchen. Das hätte uns auch um den ganzen Vorbereitungsspaß gebracht: Da wurden alte DraMa-Jahrgänge mit Portraits Schweizer Fluggelände gewälzt, der SHV-Flugführer zu Rate gezogen und der DSV-Skiatlas mit seinen anschaulichen Panoramakarten im wahrsten Sinne des Wortes überflogen. Zusammen mit ein paar Geheimtips von Schweizer Kameraden ergab das am Ende eine stattliche Auswahl lohnender Ziele, die wir in einer knappen Woche längst nicht alle bewältigen würden.

Mit jeder Menge Ersatzteilen, einem Atlas in Reserve, Campingausrüstung und Dosenfutter, alles verstaut im und auf dem clubeigenen VW-Bus, konnte es dann endlich losgehen. Groß war das Gelächter, als wir im Werkzeugkoffer von Safari-Teilnehmer Klaus, Beruf Mediziner, eine komplette Notfallausrüstung, bestehend aus allen möglichen Medikamenten, Ampullen und Infusionen entdeckten. Zum Glück haben wir nichts davon gebraucht, und wir kamen auch nicht in die Verlegenheit, dem Zoll erklären zu müssen, wie man mit Morphium-Spritzen Autopannen behebt.

Doch nun zum fliegerischen Geschehen

Der erste Tag sah uns in Genf bei Soaring über der Großstadt und dem See an der 800 m hohen und 3 km langen Klippe des Saleve. Beim Top-Landing mußte ich die Füße über den Stacheldraht lupfen. Dann ein neuer Start und Landung beim, zur Deltabar umfunktionierten, Gewächshaus von Marcel Lachat. Neben fliegerischem Genuß bietet die Saleve auch einen besonderen Gag: Der Startplatz Saleve liegt auf französischem Gebiet, der Landeplatz in der Schweiz.

Von Genf aus ging es am zweiten Tag nach Montreux. Am Nordostende des Genfer Sees fliegt man vom 2.045 m hohen Rochers de Naye ins Rhonetal. Der Transport erfolgt mit der Zahnradbahn zum komfortablen Südstartplatz. Der Klippenstart nach Westen ist sehr gefährlich. Ohne Anlauf muß man aus dem Stand herunterhüpfen. Wir haben es probiert und wollen es nie wieder tun. Der Landeplatz liegt an der Autobahnausfahrt Villeneuve. Thermisch war an diesem Tag nicht viel zu holen, und so genossen wir einen ruhigen Zeitflug von 20 Minuten über Montreux, den See und die



Start am Rothorn

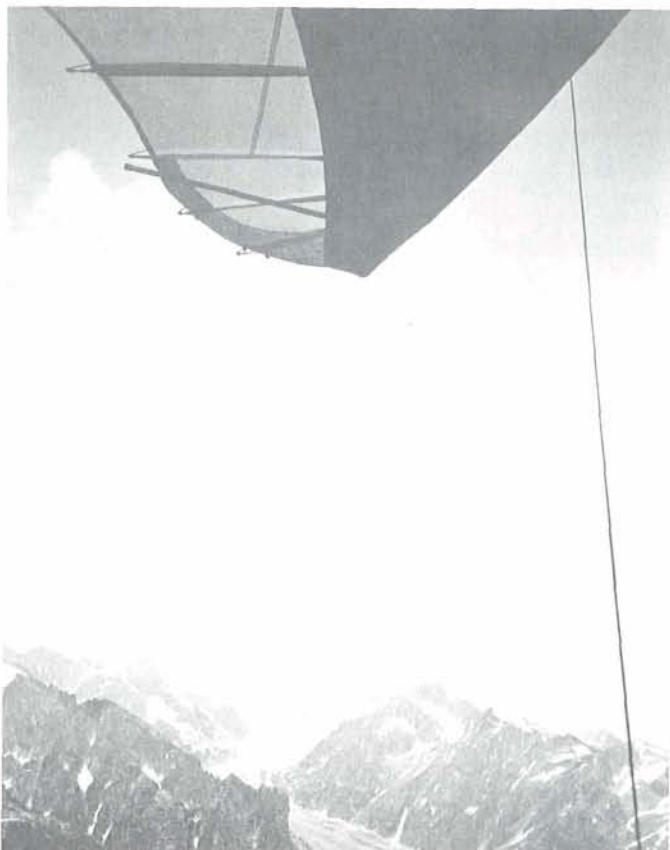


Über dem Aletschgletscher

Rhonemündung. Am dritten Tag wechselten wir ins Wallis nach Fiesch.

Der Grat des Eggishorn (2.925 m) trennt den größten Kühlturm Europas, den Aletschgletscher und das Rhonetal. Der ideale Kontrast zwischen aufgeheizten Almwiesen auf der Südseite und kaltem Gletschereis am Nordhang sorgt für ausgeprägte Zirkulation. Der Transport erfolgt mit langgepacktem Drachen in der Riesengondel der Luftseilbahn bis zur Mittel-

station. Wer ganz hinauf will, muß mit dem Bahnpersonal debattieren und die Drachen auf das schräge Dach der Kabinen der oberen Sektion zurren. Oben warten ein herrliches Panorama sowie ein holpriger Startplatz. Wer diesen Aufwand scheut, startet neben der Mittelstation und darf darauf hoffen, den Gipfel und den Gletscher trotzdem von oben zu betrachten. Bei uns ging es jedenfalls bis zur Wolkenbasis in über 3.600 m. Den



Der Fiescher Gletscher



Der Rigi-Gipfel

Landeplatz (500 m von der Talstation) darf man nicht zu hoch anfliegen! Es kann nämlich durchaus sein, daß, wenn man kurz zuvor 2.000 und mehr Meter Luft unter dem Bauch hatte, man sich schon in 100 m Höhe unmittelbar vor dem Aufschlag wähnt.

Am vierten Tag stand dann die Lenzerheide und das Rothorn auf unserem Programm. Die Gondeln der Rothornbahn sind recht klein, aber dank ansässiger Piloten für den Deltatransport auf dem Dach präpariert. Aufgebaut wird auf einem steinigen Grat und nach Süden oder (schlechter) nach Norden gestartet. Weil der Haupthang nach Westen weist, kann man erst am Nachmittag mit guter Thermik rechnen. Dann klappert man den ca. 10 km langen Grat Richtung Chur ab und entscheidet, ob es ins Rheintal weitergehen soll oder zurück zum regulären Landeplatz am Heidsee.

Den Abschluß der Safari bildete dann die Rigi bei Küsnacht. Eine Zahnradbahn

führt von Arth-Goldau auf die Rigi. Mit 1.800 m Gipfelhöhe hat die Rigi keinen ausgesprochenen Gipfelcharakter, aber dafür ein umso alpineres Panorama, garniert mit Zuger- und Vierwaldstätter See. Der Start erfolgt am Umsetzer Richtung Norden. Man hebt dabei den Gleiter über ein Gelände und hat dann noch 3 m Laufstrecke über eine sanft abfallende Wiese bis zum Abgrund. Dort sollte man sofort links herum fliegen, um die Thermik, die oft von den Wiesen der Rigiplatte gespeist wird, auszunutzen. Wer absäuft, bekommt 900 m tiefer über der Seebodenalpe noch eine Chance. Den engen Landeplatz bei Küsnacht (an der Straße Richtung Weggis) besonders gut einprägen, da er von oben schwer auszumachen ist. Die Einweisung durch ortsansässige Piloten ist obligatorisch. Treffpunkt: Das Hotel Engel, mitten in Küsnacht.

Nach diesen fünf ausgefüllten Flugtagen waren wir ganze 400 DM ärmer (das

meiste für Sprit und Bergbahn), aber dafür um einige traumhafte Flugerlebnisse reicher. Außer am Rochers de Naye hatten wir an jedem Safaritag Stundenflüge und Startplatzüberhöhung erbeutet, dank guter Organisation, dank des ausgezeichneten Schweizer Wetterberichtes und nicht zuletzt dank einer Portion Glück.

Zum Schluß die allfällige Bitte an diejenigen, die etwas ähnliches planen: Benehmt Euch überall so, wie Ihr es von einem Gast in unserem eigenen Fluggelände erwartet.

Die große Gastfreundschaft der Schweizer Kameraden wurde besonders von deutschen Piloten, die zum Teil von den alpinen Flugbedingungen überfordert waren, schon allzusehr strapaziert, wie es beim abendlichen Umtrunk oft anklang.

Hält man sich aber an die Spielregeln, ist man überall willkommen und darf Erinnerungen mit nach Hause nehmen, die einen ganzen Winter lang anhalten.

Anzeige

WASMER

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.

DELTA INSTRUMENTS

Lärchenweg 10, 7808 Waldkirch, Tel. 07681/8187

Drachenfluglehrer als Entwicklungshelfer

Ein Bericht von Charlie Jöst 3. Teil



Der Fledgling ist nicht das richtige Fluggerät für griechische Startplätze

Betäubt vom schweren griechischen Wein hatten wir durchgeschlafen, bis die Mittagssonne uns durch die Lukenfenster der Segelyacht weckte. Zunächst erscheint so ein Leben an Bord einer Segelyacht ja sehr romantisch. Wenn der Kahn jedoch nur als schwimmende Unterkunft benutzt und überhaupt nicht bewegt wird, ist die Romantik spätestens dann „flöten“ gegangen, wenn die Toilette zum siebten Male verstopft ist.

Der Blick über den Yachthafen von Piräus ist allerdings ein immer wieder überwältigendes Schauspiel. Jedoch nur bis zum Abend. Dann beginnt nämlich eine andere Art von Geschäftigkeit, die nur in Schnulzenschlagnern romantisch verklärt wird. „Ich bin ein Mädchen aus Piräus...“ heißt z.B. so ein alter Schnulzenschlager. Tatsächlich sind da mit Beginn der Nacht viele „Mädchen“, aber eben nicht aus Piräus, sondern aus der Türkei, aus Thailand, sogar aus Kuba, hergelockt mit den schönsten Versprechungen auf Berufsausbildung und Arbeitsplatz. Manche sind noch keine 15 Jahre alt. In der Nacht wird Piräus zur Kloake mit Ratten, Rauschgiftschmuggel und Prostitution.

Am Tage zeigt sich Piräus von seiner schönsten Seite. Unzählige „Traumyachten“ liegen dichtgedrängt nebeneinander und möchten bewundert werden. Prominente und Steuerflüchtlinge geben sich ein exquisites Stelldichein. Besonders liechtensteiner und deutsche Flaggen fallen immer wieder ins Auge. Es blitzt nur so von Mahagoni und Gold.

Als attraktives weibliches Wesen ist es

nicht schwer, gegen entsprechende Gegenleistung auf eine kleine Kreuzfahrt eingeladen zu werden. Man braucht nur der Aufforderung der lauernden Skipper zu einer Schiffsbesichtigung nachzukommen. Aber auch als gutgebauter Jüngling hat man Chancen. Schließlich gehört Piräus ja zur klassischen Heimat eines Sokrates und Platons.

An diesem Morgen blieb jedoch keine Zeit zu Besichtigungen. John stand, wie immer, als erster auf der Matte. Der Südwind paßte zwar nicht für das Parnis-Gebirge, dafür aber für das Pentelikon-Massiv, das sich südwestlich Athens gute 1000 Meter über die Stadt erhebt.

Am Nachmittag wollten die erfahrensten griechischen Piloten ebenfalls zu diesem Fluggebiet kommen. Die, die es sich leisten konnten, hatten für die Dauer unseres Aufenthalts Urlaub genommen, um möglichst viel von unserer Flugerafahrung profitieren zu können.

Die Anfahrt war wie immer aufreibend durch den chaotischen Athener Verkehr. Am Stadtrand, beim Neubau des großen Technikums, Eolyteck usw. besichtigten wir den Landeplatz: Eine große Baustelle neben der Verkehrsstraße. In der BRD wäre so etwas nicht denkbar, aber in Griechenland ist alles erlaubt, was nicht ausdrücklich verboten ist, noch (man denke nur an Italien).

Andreas, der einige Jahre als Klavierlehrer in Deutschland gearbeitet hat, findet unsere Gesetze, besonders für unsere Verkehrsdisziplin, viel besser als die „griechische Anarchie“, wie er immer wieder betonte. Wir dagegen fanden, daß eine

solche Freiheit wie in Griechenland auch ihre Reize hat. (Man darf allerdings nicht verschweigen, daß die gesamte Sportfliegerei unter militärischem Druck ständig ums Überleben kämpft.)

Nach dem Befestigen der Windfähnchen ging es auf einer gut ausgebauten Straße bis zum Gipfel. Bald wußten wir den Grund für den für griechische Verhältnisse ausgezeichneten Straßenzustand: Auf dem Gipfel befindet sich eine riesige amerikanische Radarstation.

Auf Anraten unserer griechischen Kameraden ließ ich die Kameras im Wagen. Die Soldaten hätten schon des öfteren Kameras von Schaulustigen einbehalten. Von oben hat man einen grandiosen Blick über Athen, Akropolis, Lykabettos und das neu errichtete Stadion, in dem vor wenigen Tagen die Europameisterschaften der Leichtathleten zu Ende gingen.

Leider war die Sicht zum Hafen durch vom Meer herbeigeführte Luft stark getrübt. Mit etwas Glück und Thermik müßte ein Flug mitten über die Stadt und die Akropolis möglich sein. Bis jetzt war noch kein griechischer Drachenflieger soweit gekommen. Das spornte uns an.

Der nahezu unbewachsene felsige Startplatz war allerdings weniger einladend. Elmar und ich versuchten kurzer Hand eine brauchbare Anlaufstrecke freizuräumen, vergeblich. Wir empfahlen den Griechen, eine Holzrampe über die Steine zu installieren. Das Gefälle ist ausreichend steil.

Nach einigem Suchen war ein ca. 6 m langer sehr schmaler Streifen, bei dem man zwischendurch einen bestimmten Stein als Stütze nicht verfehlen durfte, gefunden. Mit etwas Glück und Gegenwind mußte der Start möglich sein.

Wir begannen die griechischen Piloten um ihr Selbstvertrauen bei solchen Startplätzen zu bewundern. Anfänger und schlechte Starter sollten vorerst ihren Urlaub nicht in Griechenland verbringen. Vielleicht sind schon in wenigen Jahren diese herrlichen Berge durch Rampen besser erschlossen. Unsere griechischen Kameraden sind schon fleißig beim Aufbau.

Ich verhielt mich zunächst abwartend. Noch unter dem Eindruck meines Beinahe-Fehlstarts hielt ich es für angebracht, auf stärkeren Gegenwind für meinen Fledge zu warten, oder gar nicht zu fliegen, obwohl mir gerade dieser Flug über Athen besonders reizvoll schien.

Wir diskutierten lange, wo und wie sich Aufwinde hier entwickeln würden. Elmar nahm sich eine bestimmte Flugroute vor und flog los. Es ist immer wieder faszinierend, mit welcher Leichtigkeit, fast spielerisch, er schon nach drei bis vier



Spielerisch läßt sich Elmar in den blauen Himmel heben



Spilios: Drachenflieger, Phantom-Pilot, Adjutant von Karamanlis und echter Fliegerkamerad



Elmar kurbelt scheinbar mühelos durch die Sperrschicht

Schritten in der Luft ist. Er probiert kurz am Hang und flog dann die besprochene Route auf der Sonnenseite des nach vorne laufenden Hanggrates entlang. Mit gleichmäßigem Fallen war er bald Richtung Stadt und Dunst verschwunden. Sein ehemaliger Schüler Jonny wollte sofort auf die andere Seite des Grates fliegen. Vielleicht war dort mehr Aufwind zu erwarten. Leider war der Himmel blau, sodaß keine optischen Signale für Aufwinde da waren. Jonny beschleunigte seinen Comet, trat neben den vorgemerkten Stein, stolperte, und wischte knapp mit dem Trapez über einen Felsen. Diese Demonstration genügte. Ich verzichtete auf meinen Flug und verließ meine Instrumenteneinheit, Variometer, Höhen- und Geschwindigkeitsmesser, an Mike, dessen Vario kaputt war.

Mike ließ sich nicht abschrecken. Er paßte eine gute Phase ab und legte mit seinem Superfex einen passablen Start hin. Mittlerweile hatte John tatsächlich schon Startüberhöhung erreicht und flog über unseren Köpfen. Er mied die Radarstation, die keinesfalls überflogen werden darf und auch die Antennen, nachdem ich erzählt hatte, daß eine starke Antenne wie ein Mikrowellenherd das Wasser im Körper zum Sieden bringt.

Auch Mike kämpfte sich langsam und noch etwas „eckig“ über den Grat.

Von den mittlerweile angekommenen griechischen Kameraden baute lediglich Stilios seinen Windfex auf. Stilios wurde von Mike ausgebildet und bringt als Phantom-Major der griechischen Luftwaffe und militärischer Adjutant von Ministerpräsident Karamanlis nicht nur fliegerisches Feingefühl, sondern auch beste Beziehungen mit, was in Griechenland besonders wichtig ist. Daneben ist er ein 100%iger Kamerad und half mir immer wieder als Übersetzer beim Theorie-Unterricht. Auch sein Start wirkte sicher und überlegt. Gute Starter sind sie, die Griechen, das muß man ihnen lassen.

Stilios schaffte den Anschluß nicht und verschwand Richtung Stadt. Nach knapp einer Stunde „soffen“ auch die beiden anderen ab.

Als wir zum Landeplatz kamen, hatten unsere Kameraden schon alles verpackt. John hatte ein Steuerbügelrohr zertrümmert, weil der Landeanflug sehr bockig war, wie auch Elmar bestätigte.

Letzterer hatte sich am Stadtrand, für uns nicht mehr sichtbar, noch etwas hocharbeiten können und war dann Richtung Zentrum geflogen. Den weiten Weg zur Akropolis hatte er dann doch gescheut, da die Thermik sehr zerrissen und schlecht zentrierbar war. Außerdem gibt es außer dem alten Olympiastadion kaum einen Notlandeplatz. Bei solchen Wetterverhältnissen dort landen zu wollen, wäre wahnwitzig.

Für den nächsten Tag und das Wochenende standen Grund- und Fortgeschrittenschulung auf dem Programm. Dieser Ausflug sollte nach Nordwesten zu einem sehr gut geeigneten Übungsgelände führen.

Fortsetzung folgt

Die 300 km-Rampe

In der Woche nach dem Owens Valley XC Classic flog Larry Tudor 221,5 Meilen (357 km) und eine Reihe weiterer Piloten überboten Jim Lee's bisherigen (inoffiziellen) Weltrekord von 167 Meilen. Startplatz war Horseshoe Meadows am Rande des südlichen Owens Valley. Helmut Denz berichtet über dieses unglaubliche Fluggelände, an dem — bei richtigen Voraussetzungen — sogar das Fliegen in der Wüste uneingeschränkt Spaß macht.



Die letzten Startvorbereitungen beim ersten Flug von Horseshoe Meadows

Letztes Jahr war ich — wie viele Piloten, die am XC Classic 82 teilgenommen hatten — mit dem Gefühl „nie mehr hierher!“ aus dem Owens Valley abgereist. Das lag zum einen an den unwirtlichen Bedingungen der Wüstenfliegerei: Gerätezerschleißendes auf- und abmontieren im überall vorhandenen Staub und Sand; zermürbende, einstündige Fahrt zum Startplatz Gunter auf holprigen LKWs; kräfteverzehrendes Warten oder Marschieren in der hitzigen Einöde, wenn das Rückholen nicht richtig organisiert war. Zum anderen lag es an vielen negativen Eindrücken des Wettbewerbs: barscher Umgangston der Veranstalter, manchmal unsinnige Flugaufgaben bei gewissen Wetterlagen, unglaublich hohe Teilnahmegebühr. Durch gewisse Umstände habe ich mich entschlossen, doch nochmal hin zu fahren und ich muß sagen, diesmal bin ich mit uneingeschränkt positiven Eindrücken zurückgekehrt. Das i-Tüpfelchen dafür war der Wettbewerb (Beschreibung des Wettbewerbs siehe Drachenflieger 10/83), der dieses Jahr richtig Spaß gemacht hat: eine interessante Aufgabenstellung, jeden Tag so schnell wie möglich 100 Meilen zu fliegen — daß das Wetter schlecht war, ist nicht die Schuld der Veranstalter —. Die immer noch sehr hohe Teilnahmegebühr von 370,- US \$ störte mich nicht, da UP sie für mich bezahlte; die Veranstalter und die ganze Atmosphäre des Wettbewerbs waren viel freundschaftlicher als im Vorjahr; und schließlich hatten wir einen riesen Spaß zu dritt im „chri-chri-Team“: Mike de Glanville und ich flogen zusammen und jagten uns zu immer größeren

Fluggeschwindigkeiten, während Christine (chri-chri) als unsere gemeinsame Rückholeerin oder wie Mike sagte, unser Ground-Manager, über Funk die nötige Information durchgab.

Doch schon vor dem Wettbewerb stand für mich fest, daß sich dieses Jahr die Reise voll gelohnt hatte, denn ich war in den vorhergehenden 8 Tagen beinahe täglich von Horseshoe Meadows geflogen und hatte dabei so viele Meilen und phantastische Flugeindrücke gesammelt, wie nie zuvor in so kurzer Zeit. Was hat es also mit diesem Fluggelände auf sich?

Schon letztes Jahr waren mir die Cumuli aufgefallen, die sich schon vor 10 Uhr über den Ostflanken der Sierra bildeten, wenn wir morgens vom Flugplatz in Bishop zum üblichen Gunter-Startplatz fuhren. Da dieser nach Westen ausgerichtet ist, ist ein Start vor Mittag meist nicht sinnvoll. Tom Kreyche vom Owens Valley Hang Gliding Center gab mir auf eine diesbezügliche Frage die Auskunft, daß es weiter im Süden diesen Startplatz Horseshoe Meadows gebe, doch halte er einen sehr weiten Flug von dort für sehr unwahrscheinlich, denn bei guten Bedingungen, d.h. mäßigem Süd- bis Südwestwind und starker Thermik sei es über der Sierra viel zu turbulent. Als eine Gruppe deutscher Piloten einen Ausflug dorthin machte, gab es trotzdem auf Anhieb einen Treffer: Klaus Koehmstedt flog 144 Meilen. Es wurden zwar später noch weitere Flüge von dort gemacht, aber ohne großen Streckenerfolg — wahrscheinlich flogen die Piloten nicht oft genug, um die Verhältnisse richtig kennenzulernen.

Da ich letztes Jahr den Flug von Horseshoe Meadows verpaßt hatte, wollte ich dieses Jahr so oft wie möglich von dort starten. Deshalb übernachteten wir in der Woche vor dem Wettbewerb immer in der Nähe von Lone Pine, von wo die Straße zum Startplatz hochführt. Dieses ruhige Städtchen erinnert noch etwas an den Wilden Westen durch Holzfassaden und Holzterrassen und es ist noch nicht so total mit den amerikanischen Reklameschildern überladen wie z.B. Bishop. Es bietet außerdem mit einer Straße zum Fuß des Mt. Whitney ein interessantes Kontrastprogramm, falls das Wetter nicht zum Fliegen reizt: herrliche Bergwanderungen zu tiefblauen Bergseen. Ein weiteres Bonbon in der Wüstenhitze ist der kleine Süßwassersee südlich der Stadt, neben dem sich eine (grüne!) Landwiese befindet, die man im Falle eines Absaufers nach dem Start erreichen kann, um den Frust dann



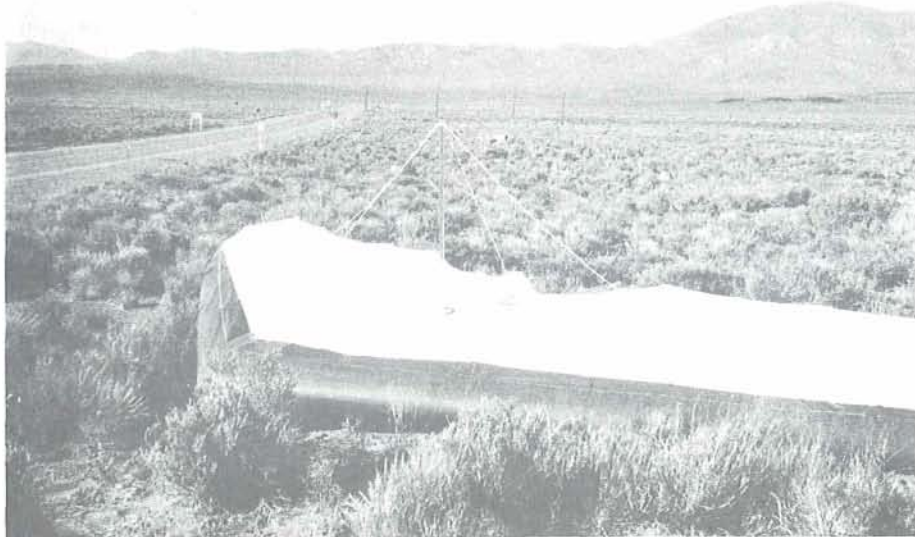
Gebirgslandschaft am Fuße des Mt. Whitney



Der tiefblaue See unterhalb des Mt. Whitney — ein lohnender Spaziergang



Flug über der Sierra Nevada, rechts das Owens Valley und dahinter die White Mountains



Landung in der Wüste

Fotos: Helmut Denz

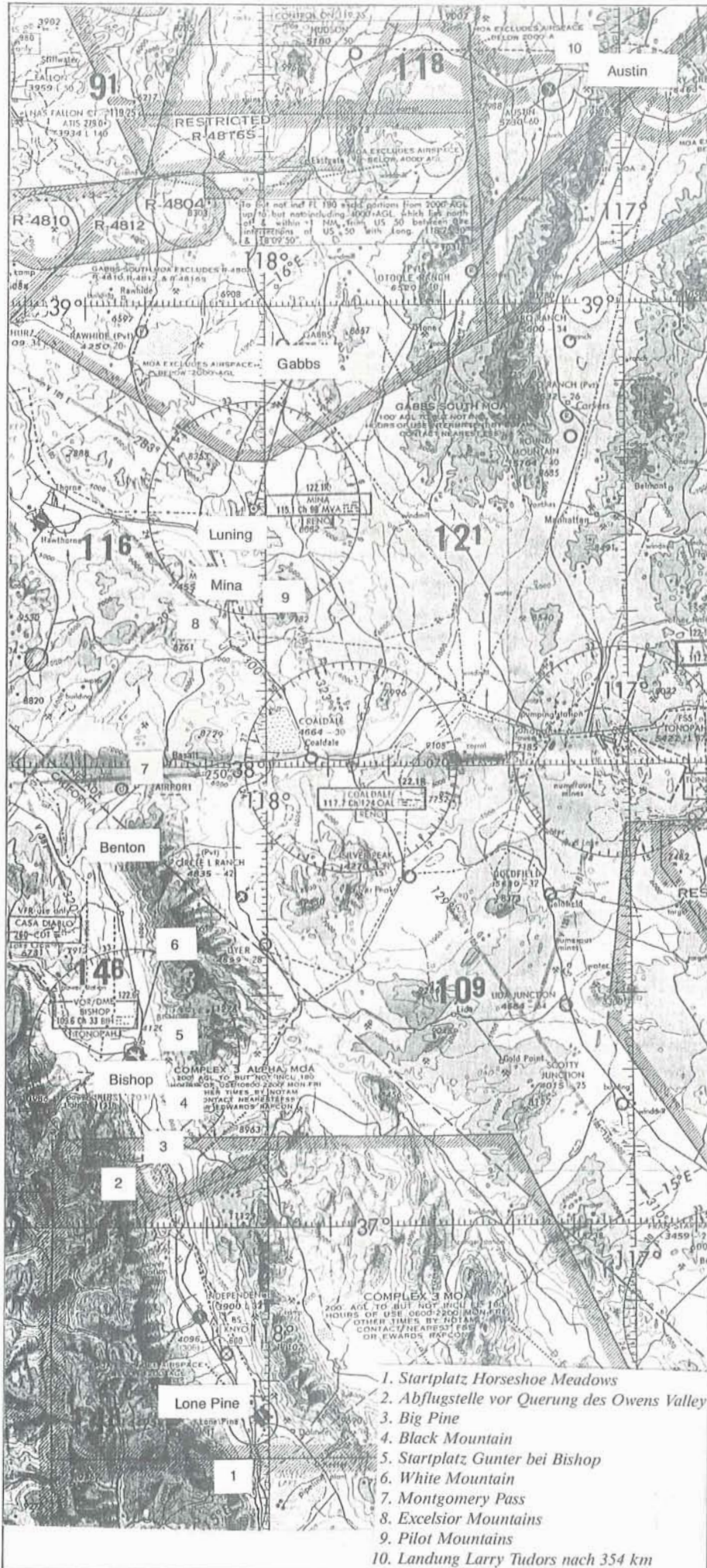
durch ein kühles Bad zu lindern. Alles in allem eine recht angenehme Umgebung mitten in der Wüste!

Die Straße von Lone Pine nach Horsehoe Meadows ist bis auf halbe Höhe sogar geteert und führt dann als sehr breite Piste in weiten Serpentinaugen hoch. Also, kein Allrad-Fahrzeug notwendig, man kann bequem und für wenig Geld mit dem eigenen Auto hochfahren. Geräteaufbau erfolgt auf der Straße, direkt neben dem Auto, das Gurtzeug und die Ausrüstung bleiben — vor Staub geschützt — im Kofferraum. Mir kam das alles vor wie im Urlaub, nichts von dem zermürbenden Kampf gegen Sand und Staub, den ich von Bishop her kannte.

Was allerdings nicht wie Urlaub anmutete war das frühe Aufstehen. Ich wollte schon um 10 Uhr, spätestens 10.30 Uhr startklar sein, um so viel Flugzeit wie möglich vor mir zu haben. Trotz aller Beihilfe klappte das nie ganz, aber vor 11 Uhr war ich immer in der Luft. Die Thermik war so früh meist noch schwach mit 1 bis 3 m/s und stieg „nur“ bis 3200–3500 m NN. Diese Höhe reicht gerade, um vorsichtig die ins Owens Valley abfallenden Canyons zu überqueren und sich nach Norden vorzuarbeiten. Mit fortschreitender Zeit und Erwärmung steigt die Thermikhöhe je nach Wetter auf über 4000 m an und verschafft atemberaubende Blicke über die Sierra Nevada: kahle, schneebedeckte Gipfel, tiefeingeschnittene, bewaldete Canyons, tiefblaue bis türkisfarbene Bergseen, eine zum Owens Valley hinunter immer spärlicher werdende Vegetation, die schließlich zur Wüstenlandschaft mit einzelnen Oasen wird. Jenseits des Owens Valley dann die völlig vegetationslose Inyo Range, die sich weiter im Norden durch die White Mountain Range fortsetzt — unglaublich, man hat eine Sicht von weit über 100 km und Perspektiven, die man sonst nur aus dem Verkehrsflugzeug kennt!

Die ersten 70 bis 80 km folgen also dieser den Alpen recht ähnlichen Ostflanke der Sierra. Auch die gleiche Flugtechnik wie in den Alpen hat Erfolg: in Einbuchtungen sonnenbeschienener Felsflanken und über dem abschließenden Grat geht es hoch wie im Fahrstuhl. Dann kommt die Gewissensfrage, die Querung des Owens Valley. Am besten scheint der ca. 25 km lange, diagonale Anflug des Black Mountain zu gelingen. Vor dem Abflug sollte man mindestens 4500 m NN haben und dann für die 1/2- bis 3/4-stündige Talquerung sehr viel Mac Cready-Gefühl entwickeln: schiebt der Talwind etwas, einen Nullschieber mit Minimalfahrt möglichst lange nutzen, schwaches Steigen auskurbeln.

Oft erreicht man den Black Mountain in niedriger Höhe über Talgrund, doch die flachen „Foothills“ sind so günstig von der Sonne beschienen und vom Talwind angeströmt, daß sie zuverlässig, auch in weniger als 100 m Grund Aufwind liefern. Wenn man dann in dem immer stärker werdenden Bart über den Black Mountain steigt, kann man aufatmen. Ein 100-Meilen-Flug bis in die Nähe des Montgomery-Passes ist so gut wie gesichert, denn jetzt kommt die übliche Rennstrecke des Owens Valley, die White Mountain-Kette. Wenn man schnell geflogen ist, erreicht man den Gunter-Startplatz



gegen 14 Uhr bis 15 Uhr zur Zeit der stärksten Thermik. Jetzt lohnt es sich nur noch zu kreisen, wenn das Vario mindestens teilweise im 5 m-Anschlag ist! Jetzt stimmt die Alpenflugtechnik nicht mehr, man muß die Thermik nach dem Owens-Valley-Schema suchen, meist über flachen Kuppen, oft auf deren Leeseite!

Erst am Ende der Bergkette, dem Boundary Peak muß man wieder vorsichtig werden und maximale Höhe machen, denn jetzt kommt der Flug über relativ flaches Land. 500 m NN erscheinen zwar sehr hoch, doch auch die können bald aufgebraucht sein, wenn die nächste Thermik erst 20 km weiter vorn zu finden ist. Hier gibt es zwei bevorzugte Flugrouten, je nach Wolkenentwicklung: zum einen fliegt man westlich von Basalt und der Straße nach Mina, kreuzt dann das Tal bei Luning (140-Meilen-Marke) und folgt dann östlich der Straße nach Gabbs. Die andere Flugroute führt auf der Ostseite der Straße nach Mina entlang, zum Pilot Peak und dort quer durch die Wüste (hier gibt es nur Piste, auf der höchstens einmal pro Woche ein Auto fährt) direkt nach Gabbs. Hier ist die 160-Meilen-Marke!

Den Weg weiter in die Nähe von Austin haben bisher nur wenige Piloten, auch vom wesentlich näheren Gunter-Startplatz aus, geschafft. Man muß den Flug quer durch die Wüste verlängern und versuchen, die nach Austin verlaufende Bergkette zu erreichen, die offensichtlich bis in die Abendstunden trägt.

Zumindest die zwei zum Schluß genannten Flugrouten machen klar, daß für solche Flüge ein Rückholfahrer nötig ist, der wenn nötig, auch auf den einsamen Pisten der Flugroute in etwa folgt. Auch kann er nicht für eine größere Gruppe von Piloten zuständig sein, sondern nur für maximal 2 Piloten, die etwa gleichartig fliegen. Es ist dabei wichtig, Funkverbindung zu halten, die übrigens die gewohnte Einsamkeit des Piloten verringert und den Rückholfahrer an den Erlebnissen teilhaben läßt. Dabei ist das Rückholen keine lästige Angelegenheit mehr, sondern ein kleines Abenteuer für sich. Der Pilot aus der Luft glaubt viele Straßen und Pisten zu sehen und die Entfernungen scheinen gering. Doch ist er ohne parallel fahrenden Rückholer auch nur wenige Kilometer von einer befahrenen Straße gelandet, wird ihm ein qualvoller langer Marsch bald die unbequeme Wirklichkeit vor Augen führen; und hat er sich bei der Landung nur geringfügig verletzt (z.B. den Fuß verstaucht), kann es leicht gefährlich werden. Mir wurde das an einem Tag richtig klar, als ich bei einem Flug nordöstlich des Pilot Mountain in 5000 m Höhe Christine unter mir entlang dirigierte und schließlich doch in der Einöde dort landen mußte. Als ich dann selbst den Weg zurückfuhr, entpuppten sich die meisten Pisten, die ich von oben gesehen hatte, als für unser Auto völlig unbefahrbar und wir fuhren ca. 1 Stunde durch völlig trostlose Wüste, bis wir wieder auf eine geteerte Straße kamen. Ingeheim zitterte ich während dieser Zeit; bloß jetzt keine Reifenpanne. Die kam zum Glück erst, als wir abends wieder in Bishop waren! Welche weiteren Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit die Wüstenfliegerei wirklich zum Vergnügen wird? Man sollte schon

genügend Flugpraxis in dieser Umgebung haben, am besten schon eine Flugsaison vorher hier geflogen sein. Erst dann ist die notwendige Ausrüstung ohne nachzudenken komplett und gewisse Verhaltensregeln erscheinen selbstverständlich. Drachen und Ausrüstung müssen natürlich zuverlässig sein und man muß damit vertraut sein. Auch sollte man zuviel Klimbim zur Leistungssteigerung weglassen, denn es verschafft vor jedem Start und jeder Ladung das ungute Gefühl: hoffentlich geht alles gut!

Auch die Sauerstoffflasche ist ein sehr umständliches und schweres Anhängsel. Braucht man sie wirklich? Ich habe dieses Jahr darauf verzichtet und das praktiziert, was ich letztes Jahr bei vielen Owens Valley-erfahrenen Piloten gesehen habe: durch regelmäßiges Übernachten in großer Höhe gewöhnt sich der Körper an die dünne Luft und man kann tagsüber gut 3000 bis 3500 Meter höher steigen als die Übernachtungshöhe. So haben wir also an herrlichen Gebirgsbächen in angenehm kühler Luft in 2000 m Höhe gecamp't, was mir Flughöhen bis 5500 m ohne jede Beschwerden erlaubte. Nachdem also diese Voraussetzungen für mich erfüllt waren, waren die Flüge vom Horseshoe Meadows zwar Hochleistungssport, aber doch ein unbeschreiblicher Genuß. Am Anfang war ich der einzige Pilot am Start. Doch schon am zweiten Tag trafen wir in Lone Pine vor unserem Frühstückshop auf Mathias Kranz, den ich vom Zillertal her kannte. Er war von seinem Studienort Salt Lake City für einige Wochen hiergekommen, um zu fliegen. Es gab natürlich viel zu erzählen und wir waren ab nun immer zu zweit frühmorgens am Start. Leider hatte Mathias kein Funkgerät, und so verloren wir uns während des Fluges immer früher oder später aus den Augen. Erst bei der Rückfahrt oder spätestens beim Frühstück am anderen Morgen konnten wir dann austauschen, wie weit es gereicht hatte. Und obwohl das Wetter nur mittelmäßig gut war, gab es eine ganze Reihe von erlebnisreichen Flügen über 100 Meilen. So z.B. an jenem Tag, an dem ich Mina als Ziel angemeldet hatte und nach 130 Meilen (209 km) nur 2 Meilen zu kurz landete, weil ein starker Gegenwind aufkam, der jedes Vorwärtkommen unmöglich machte. Mathias war bei der Querung des Owens Valley ca. 300 m niedriger abgefliegen als ich und kam am Black Mountain wirklich nur auf Grasbüschelhöhe an, während ich weiter oben bequem in einen Bart einstieg. Ich dachte, Mathias wäre irgendwo gelandet und schickte Christine per Funk um ihn zu suchen. Sie fand ihn jedoch nirgends und folgte mir schließlich. Auf der Rückfahrt fanden wir ihn dann, nur 10 Meilen hinter mir — er hatte sich in niedrigster Höhe vom Black Mountain bis in die Nähe von Gunter gekämpft, bis er wieder Höhe machen konnte und dann doch noch 120 Meilen flog.

Am nächsten Tag schaffte Mathias sogar 140 Meilen (225 km) bis Luning, während ich zwar am Anfang etwas schneller war, dann aber bei der Talquerung einen Fehler machte und beim Westguard Pass landen mußte. Der Flug, der mich am meisten beeindruckte war jedoch am folgenden Tag. Ich war sehr schnell und war schon um 14



Start am Horseshoe Meadows, unten der Owens Lake



Wendephoto südlich von Mina



Mathias Kranz (rechts) und Helmut Denz beim Startmeldephoto

Uhr auf 3000 m am Black Mountain und um 15.30 Uhr bei Benton. Doch ab dort gab es Überentwicklung und Abschattung durch ein Gewitter, das auf meinem Kurs nach Norden stand, auf dessen Westseite jedoch überall blauer Himmel lag. Ich flog daher vorsichtig durch die Schattenzone auf die Sonnenseite westlich von Benton, wo ich auch tatsächlich wieder Steigen fand und schließlich an den Randwolken auf Basishöhe des Gewitters, ca. 5500 m stieg. Da die Gewitterwolke eine scharfe Grenzlinie nach Norden hatte und westlich davon blauer Himmel und offensichtlich stabile Luft war, flog ich vor der Wolkengrenze entlang nach Norden. Ich war fasziniert von der dunklen bedrohlichen Wolke und den Schneeschauern, die östlich von mir niedergingen und von dem gleichzeitig strahlenden Schönwetter westlich von mir.

So flog ich an 3 Gewitterzellen vorbei und kam schließlich in 5000 m Höhe südwestlich von Mina über den Excelsior Mountains an. Doch hier war das Gewitter schon ausgegnet und es war über einem großen Gebiet völlig stabil. So konnte ich nur noch in die Berge nordöstlich von Luning ausgleiten und landete schon um ca. 17 Uhr nach 6 Stunden 10 Minuten und 144 Meilen. Ich war völlig überwältigt von diesen Flugeindrücken und bedauerte doch gleichzeitig, daß die Überentwicklung den Flug so früh beendete.

Unsere Flüge sprachen sich natürlich bald bei den von Gunter startenden Piloten herum, da sie bei den jeweiligen Wetterlagen kaum weiter nach Norden kamen als wir, obwohl sie ca. 60 Meilen weiter nördlich gestartet waren. So war unsere ursprüngliche Einsamkeit und Ruhe bald dahin, täglich waren ein paar Piloten mehr am Start. Am letzten Tag als wir von dort flogen, war es schon ein Pulk von über 15 Piloten. Leider war das Wetter wieder etwas schlechter geworden. Bei nordwestlichem Wind und niedriger Thermik gab es einen aufreibenden turbulenten Kampf entlang der Sierra, der mit fortschreitender Zeit immer anstrengender wurde. Trotzdem gelangen mir noch 127 Meilen, wobei ich im letzten Teil des Fluges wieder starken Gegenwind hatte.

Wahrscheinlich haben solche Wetterlagen zu der bisherigen Einschätzung geführt, die Fliegerei in der Sierra sei höchst unangenehm und gefährlich. Wahrscheinlich wurde auch zu spät gestartet, denn da die Exkursionen meist von Bishop ausgingen, war ein Start vor 12 Uhr höchst unwahrscheinlich. In der Tat ist es morgens angenehm zu fliegen und je mehr nachmittags die Osthänge in Schatten tauchen und sich eventuell auch eine Westkomponente der Höhenströmung bis in niedrige Höhen durchsetzt, wird es immer turbulenter und furchterregender. Das Geheimnis ist jedoch, zu diesem Zeitpunkt schon auf der anderen Seite des Owens Valley zu sein!

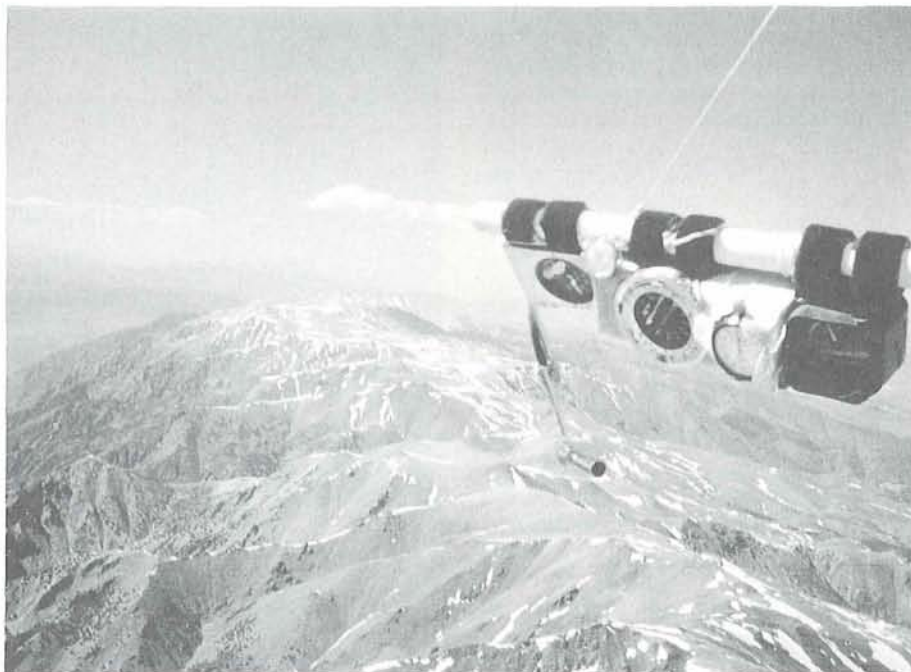
Leider war also in der Woche vor dem Wettbewerb nie das richtige Hammerwetter. Als wir dann an einem Bombentag während des Wettbewerbs erst kurz vor 14 Uhr starteten und nur wenig mehr als 3 Stunden von Gunter nach Gabbs flogen und nach der Lan-

dung um 17 Uhr dicke Wolkenstraßen weiter nach Norden bis zum Horizont liefen, war mir klar, daß an einem solchen Tag 200 Meilen von Horseshoe Meadows machbar sind. Doch da mein Urlaub gleich nach dem Wettbewerb zu Ende war, waren mir weitere Versuche leider nicht vergönnt.

Ich kann mir aber lebhaft vorstellen, welche herrlichen Flüge Larry Tudor (354 km), John Pendry (305 km), Steve Moyes (270 km) und Klaus Köhmstedt (245 km) an jenem Supertag in der Woche nach dem Wettbewerb hatten. Larry flog 10 Stunden lang und landete um 20.30 Uhr nördlich von Austin an der Straße nach Battle Mountain. Er stieg bei seinem Flug über dem Pilot Mountain und östlich von Gabbs auf über 5500 m, wie mir Klaus Köhmstedt erzählte. Larry's Freundin habe ihm über Funk immer wieder gerufen: „Larry, don't fly so high“, worauf Larry mit schon ganz schnar-riger Stimme immer nur geantwortet haben soll: „I kno-how“. Larry hat damit die von UP schon seit über einem Jahr ausgesetzten 5000 US \$ für den ersten 200-Meilen-Flug mit einem UP-Drachen verdient. Da er keinen Barographen hatte, ist es jedoch kein offizieller Weltrekord. Dieser dürfte auch nicht John Pendry anerkannt werden, da er

mitten in der Wüste ohne Landezeugen landete, sondern Steve Moyes. Klaus Köhmstedt konnte sein angemeldetes Ziel Luning überfliegen, was einen Zielflug-Weltrekord mit 225 km darstellt, und dann noch ein gutes Stück in Richtung Gabbs weiterfliegen. Klaus vollendete übrigens noch an einem anderen Tag einen Zielflurückkehrflug von 177 km mit Startort Macuga Canyon, Startpunkt Stausee südlich Big Pine, Wendepunkt Benton, womit er nun auch den offiziellen Zielflurückkehrweltrekord innehat; der Aeroclub von Monaco wird sicher für eine schnelle Anerkennung seiner Rekorde sorgen!

Trotzdem sind die ganz großen Flüge von Horseshoe Meadows nicht ganz selbstverständlich, denn an jenem Rekordtag waren anscheinend ca. 30 Piloten am Start und nur eine Handvoll schaffte mehr als 150 Meilen. Man muß eben doch das Gefühl für die beste Flugroute haben. Aber vielleicht beschließen die Veranstalter des Owens Valley XC-Classic im nächsten Jahr eine Open Distance-Aufgabe mit Startplatz Horseshoe Meadows an einem sehr guten Tag. Mit 60 sehr guten Piloten am Start dürften dann wahrscheinlich sogar die 250 Meilen (400 km) zu schaffen sein!



Die Kette der White Mountains

Judy Leden fliegt über 200 km weit

Die Engländerin Judy Leden, 23, ist ein Mitglied des Southern Hang Gliding Club und lebt in Staines, Middlesex, wo sie im Juweliergeschäft ihres Vaters mitarbeitet. Unterstützt durch einen Sponsor fuhr sie dieses Jahr nach Owens Valley um einen Frauenweltrekord aufzustellen. Mit Erfolg: An dem Tag als die Rekorde purzelten und Larry Tudor seine 354 km machte, flog sie 236 km weit. Judy hat diesen Flug bei der FAI zur offiziellen Anerkennung gemeldet.



Jos Guggenmos und Bob Baier überqueren die Alpen

Immer größer wird die Zahl der Piloten, die im freien Streckenflug mit dem Drachen 100 oder mehr Kilometer zurücklegen. So fiel auch am 31.05.1983 die 200-km-Grenze durch Jo Barthmann. Er flog vom Artiskopf nach Trieben, 202 km. Eines jedoch haben die meisten dieser Streckenflüge gemeinsam, meistens verlaufen sie von Westen nach Osten oder in entgegengesetzter Richtung. Aus diesem Grund kann wohl auch dem Flug, den Jos Guggenmos am 12. Juli durchführte, ein besonderer Platz zugeordnet werden. Josef Guggenmos war zwar nicht der erste, der die 200-km-Schallmauer durchbrach, doch er flog quer über den Alpen-Hauptkamm, vom Tegelberg an den Comer See.

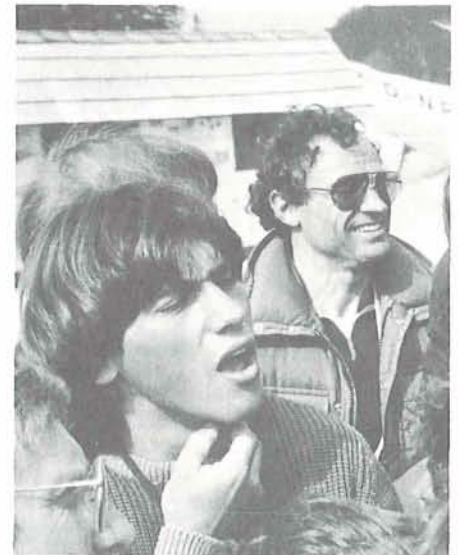
„Geplant war das Ganze eigentlich nicht“, sagt Josef Guggenmos (daher auch keine Dokumentation), „aber wir wollten schon lange einmal die Strecke vom Tegelberg an den Comer See, an dem wir immer zum Wettbewerb sind, fliegen.“

Bob Baier, der 14 Tage zuvor mit seinem Onkel im Segelflugzeug einen Dreiecksflug über die Alpen erlebte: „Vor dem Start haben wir uns gesagt, wir nehmen Mark, Schilling, Schweizer Franken und Lire mit, die ganz guten dürfen die Lire ausgeben.“

Um 13.30 Uhr starteten am Tegelberg Franz Brams, Reinhard Mommensohn, Bob Baier und Josef Guggenmos. Der Flug führte vom Tegelberg zum Hahnenkamm, wo Franz Brams und Reinhard

Mommensohn landen mußten. Bob Baier und Josef Guggenmos flogen weiter ins Lechtal zur Eltlinger Alb, dann über den Arlberg nach Ischgl und Samnaun. Bei der Talquerung bei Zernez blieb Bob Baier zurück. Josef Guggenmos flog dann über St. Moritz, den Malojapaß und Chiavenna an den Comer See. Um 21.20 Uhr landete er bei Colico, am Nordende, nachdem er dort seine Resthöhe von 2.000 m über Grund vernichtet hatte. An ein Weiterfliegen war wegen der einbrechenden Dunkelheit nicht zu denken, obwohl Josef Guggenmos meinte, daß er schon noch 20 km geschafft hätte.

203 km in sieben Stunden und 50 Minuten bei einer maximalen Flughöhe von 4.400 m MSL – die stolze Bilanz eines außergewöhnlichen Fluges.



Bob Baier (links) und Jos Guggenmos

Bob Baier tat es nochmal — bei Blauthermik!

Bob Baier ist berufstätig, aber Freitagmittag ist Schluß. Am 15. Juli ging er schon eine Stunde früher. „Ich hab unserem Sportwart Bescheid gesagt, daß ich vom Breitenberg an den Comer See flieg, weil am Breitenberg ein Streckenpokal ausgeschrieben ist, den wollte ich mir holen“, erzählt Bob Baier, der den Flug fotografisch dokumentiert hat. Um 12.15 erfolgte der Start bei reiner Blauthermik. Auch unterwegs gab es nicht eine Wolke, die den Standort der Thermik verraten hätte.

Nicht weit vom Breitenberg entfernt, kam Bob das erste Mal in Schwierigkeiten. Über den Gaichtpaß hinweg schlich er in niedriger Höhe ins Lechtal hinüber, wo er wieder gute Thermik fand. Aber bei der Querung des Tales Richtung Imst, wäre er beinahe am Lech geblieben. In 500 m über Grund mußte Bob lange kämpfen, bis er schließlich wieder eine Höhe erzielte, die es ihm erlaubte, hin-

über ins Inntal zum Venetberg zu fliegen. Über dem kam er 300 m hoch an. Leichter NO-Wind herrschte, die Nordseite des Venetberges gab jedoch nichts her, auf der Südseite dagegen wurde Bob fündig und hinaufgerissen. Die weitere Route wählte Bob über der Nordseite des Inntales, das sich nun sehr verengt. Etwa 20 km nach Serfaus verlor Bob derart stark an Höhe, daß er sich letztlich in 150 m über Talgrund auf die andere Inntalseite rettete. Mittlerweile war es schon 15 Uhr 30 und die Nordwesthänge lagen besser in der Sonne. Der durch das enge Tal verstärkte Talwind machte Bob das Leben nicht eben leicht, immerhin sorgte er an querstehenden Hangflanken für Aufwind. Über eine Stunde lang mußte sich Bob mit diesen widrigen Bedingungen herumschlagen, dann hatte er gewonnen, er war wieder oben. Fortan konnte er in Höhen zwischen 3200 und 3600 Metern MSL über den Gipfeln des Engadins dahineilen. Ein deutlicher NO-Wind half mit, er versetzte die Thermik in Flugrichtung. So ging es problemlos bis St. Moritz. Dann über dem Corvatsch, erzielte Bob Baier die größte Flughöhe des Tages mit 4400 m — und geriet in die Südströmung. Von nun an kam er gegen den Wind schlecht voran und fand kaum mehr Thermik. So glitt er seine stolze Höhe über den Malojapaß hinunter nach Chiavenna. 20 Uhr 20 landete er dort.

Zwischenstand XC-Cup

Stand: 16.08.1983

Langsam neigt sich der erste deutsche XC-Cup dem Ende zu. Trotzdem können noch bis 30.09. 1983 zu wertende Flüge durchgeführt werden. Endgültiger Abgabeschluß für zu wertende Flüge ist der 28.10. 1983.

In diesem Zusammenhang noch folgende Hinweise des DHV-Sportreferenten Charlie Jöst zur Dokumentation von Überlandflügen für den XC-Cup:

1. Für jeden Flug ist ein Schwarzweiß-Film entwickelt und unzerschnitten einzureichen.
2. Auf dem Film muß Start- und Landemeldung deutlich und unterschrieben erkennbar sein.
3. Durch die Barographendokumentation entfallen lediglich die Bilder in regelmäßigen Abständen. Die Wendepunkte müssen fotografiert und die Himmelsrichtungen mit wasserfestem Filzstift oder ähnlichem eingezeichnet werden.
4. Das Barogramm muß entweder von einem Sportzeugen oder zwei anderen

Zeugen unterschrieben werden.

Das gleiche gilt für die Start und Landemeldung.

5. Der Flugmeldung ist eine Fotokopie (oder Original) einer Landkarte mit maximalem Maßstab 1:200 000 beizulegen und die Flugroute sowie Start- und Landeplatz einzutragen. Bitte vergeßt die Koordinaten nicht!

Die Auswertung der bisher eingereichten Unterlagen brachte bisher folgendes Ergebnis:

Bis zum 16.08.1983 gingen zwölf zu wertende Flugdokumentationen bei uns ein, von denen zehn ausgewertet und anerkannt werden konnten.

Vorläufiges Ergebnis:

Name	Gewertete Flüge	Punkte gesamt
Kurt Weber	3	398
Michael Black	2	252,8
Oskar Reigl	2	129
Helmut Denz	1	121
Hans-Georg Schulte	2	119,5

Die vollständige Auflistung der gewerteten Flüge wird nach Abschluß des XC-Cups im Info veröffentlicht werden.

In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, daß die Firma Aero Sport als weiteren Preis für den XC-Cup einen Kroneis-Barographen gestiftet hat.

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

Andy Wilson fliegt 96,6 Meilen (162 km) in Großbritannien

Den bisher weitesten Flug des Jahres in Großbritannien schaffte Andrew Wilson. Er startete am 12. Juni um 12.15 Uhr im Merthyr Common und flog in vier Stunden nach Northampton. Er hatte dabei einen 30 mph (50 kmh)-starken Wind am Boden, der mit zunehmender Höhe immer schwächer wurde. Dadurch begann er seine Steigflugphasen immer mit starker Windversetzung, während die Geradeaus-Gleitflugphasen mit relativ geringer Geschwindigkeit über Grund begannen.

Durch diesen Flug setzte sich Andy für drei Tage an die Spitze der britischen Cross Country League. Diese National XC-League ist ein dezentraler Streckenflugwettbewerb der das ganze Jahr über läuft und aus dem die am besten abschneidenden Piloten ausgesucht werden, um in nationalen und internationalen Wettbewerben zu fliegen — seit einigen Jahren das Erfolgsrezept der Engländer. Im Gegensatz zum dezentralen XC-Cup des DHV, der Ziel-, Dreiecks- und Rückkehrflüge höher bewertet, werden hier jedoch nur die drei weitesten Flüge in freier Strecke gewertet.

Neu Neu Neu Neu



la mouette Vertretung

SCHWARZWALD

LAMBOS
DELTA-SHOP
pacific wings

Helmut Zimmermann Eichenweg 17 7808 Waldkirch



ATLAS
als Erst-Übergangsgerät
konkurrenzlos
— drei Größen
— kurz zerlegbar (2 m)
... plus... plus...

AZUR
erster Platz der WM 81
in Beppu/Japan
... plus... plus...
ein Muß, wenn man vorne
dabei sein will.

WOLLEN SIE MEHR WISSEN?
Unterlagen — Informationen — Verkauf — Einweisung —
Probefliegen bei uns und allen La Mouette Händlern.

6. Teufelspokal 1983 in Loffenau vom 17. bis 20. Juli 1983

Ein Bericht von Detlef Oswald

Zum Training am Donnerstag und zum Wettkampf am Freitag herrschten Wetterbedingungen wie nie zuvor in Loffenau. Dafür ging dann am Samstag und Sonntag bei Wind über 40 km/h aus Ost bis Nordost nichts mehr.

Am Donnerstag flog Wolfgang Kercher bis Alpersbach und erreichte somit beim Training den Loffenauer Streckenrekord – aber schon einen Tag später sollte dieser überboten werden.

Mit dem Reglement haben sich die Loffenauer mal wieder etwas einfallen lassen:

Jeder Pilot erhielt sechs Flugberichte, mit denen er zum Start gehen konnte, wann er wollte. Noch nach dem Start hatte jeder Pilot die Möglichkeit sich für Streckenflug (maximal 12.000 Punkte) oder 3-Bojen-Flug (maximal 6.000 Punkte) oder Zeitflug (maximal 3.000 Punkte) zu entscheiden. So entschied sich dann Uli Blumenthal, nachdem er beim begonnenen Bojenflug eine gute Höhe erreichte, auf Strecke zu gehen und flog bis Emmendingen bei Freiburg (76 km in 3 1/4 Stunden). Mit solch einer Entfernung hatte wirklich niemand gerechnet, denn nun erhielten die anderen Streckenpiloten durch die lineare Abwertung nur noch geringe Punktzahlen und die 3-Bojen-Flieger waren im Vorteil. (Dieses System der Punktevergabe soll bis zu den Herbstflugtagen noch verfeinert werden). Unmittelbar nach Abgabe eines jeden Flugberichtes konnte der Pilot auf einer Tabelle sein Ergebnis mit dem der ande-

ren Piloten vergleichen. Die erreichte Punktzahl konnte eine halbe Stunde nach Abgabe des letzten Pilotenberichtes abgelesen werden – aber was nützt die beste Planung, wenn der Wind nicht mitspielt.

Am Sonntag früh bestand die Jury zunächst darauf, den Ausweichtermin wahrzunehmen, um eine bessere Streuung der Ergebnisse zu erreichen. Die Piloten stimmten dann jedoch um 11.00 Uhr mit überraschender Mehrheit für die Auswertung und um 12.15 konnte die Siegerehrung beginnen. Als Trostpflaster gab Chefschiedsrichter Wolfgang Benitz dann noch jedem Piloten 20 DM seiner Startgebühr zurück und wegen Gleichplatzierung wurden drei (statt zwei) Original-Teufelspokale und neun weitere Pokale ausgegeben – so war dann jeder zufrieden und man saß lange in gemütlicher Runde im Festzelt.

Die Platzierungen im Einzelnen:

1. Uli Blumenthal, 12.000 Punkte
2. Karl Schmaderer, 9.000 Punkte
2. Albert Wais, 9.000 Punkte
3. Hans-Peter Seibold, 8.764 Punkte
4. Eberhard Baumer, 7.048 Punkte
5. Lothar Wüst, 7.235 Punkte
6. Klaus Szenczer, 7.000 Punkte
6. Karl-Heinz Sayer, 7.000 Punkte
6. Ernst Köhler, 7.000 Punkte
6. Klaus Aembrick, 7.000 Punkte
6. Rolf Straub, 7.000 Punkte
6. Ernst Schneider, 7.000 Punkte

Ultraleicht-Flugzeuge und Hängegleiter unerläßliche Erteilung von Betriebstüchtigkeits- und Befähigungsnachweisen abzuschaffen oder eine behördliche Zulassung einzuführen.

Die Anhörung fand ihren Abschluß mit der Vorführung des besonders eindrucksvollen Films „Drachenfliegen, ein Traum wird lebendig“, der gleichzeitig einen Einblick in die vorbildliche technische und ausbildungsmäßige Sicherheitsarbeit des Deutschen Hängegleiter-Verbandes vermittelt.

Es ist uns leider nicht möglich, sämtliche Publikationen – vor allem auch so unbekannte wie die Pilotenpost – ständig nach Berichten über den Drachenflugsport zu durchkämmen und mit Gegenstellungen oder Leserbriefen, die nur von einem geringen Teil der Leserschaft zur Notiz genommen werden, zu reagieren. Wir müssen uns zwangsläufig darauf beschränken, vor allem die Massenmedien und die wichtigsten Luftfahrtzeitschriften mit den richtigen Informationen zu versorgen und auf diese Weise schon vorbeugend eine Negativ-Berichterstattung zu verhindern. Dieser Weg hat sich in den letzten Jahren als erfolgreich erwiesen.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Janssen

Wer hat das unselige Gerücht aufgebracht, ich wäre 300 km geflogen?

Im Juni wurde ich verschiedentlich gefragt, ob es wahr sei, daß ich dieses Jahr einen sehr großen Flug gemacht hätte, was ich jedes Mal verneinte. Auch als Kurt Weber mich von der WM aus anrief, ob denn das 300 km-Gerücht stimme, bat ich ihn, überall klarzustellen, daß es nicht wahr sei.

Als ich dann in USA bei UP meinen Comet 2 abholen wollte und mir jeder Bekannte, den ich begrüßte, zu meinem neuen offiziellen Weltrekord von 187 Meilen gratulierte und ich wieder und wieder mein: „it's not true, I don't know where it comes from“ bringen mußte, stieg mein Unmut. Als ich dann in's Owens Valley kam und sich dort das Spiel wiederholte, ich sogar Jim Lee versichern mußte, er habe seinen Rekord noch inne, hatte ich gelinde gesagt, eine Stinkwut. Das ganze gipfelte darin, daß in der Juli-Ausgabe des Hang Gliding Magazins eine Meldung erschien, aus gut unterrichteter Gerüchteküche wisse man, daß ich einen neuen offiziellen Weltrekord von 187,5 Meilen von der Schweiz nach Österreich geflogen hätte. In der August-Ausgabe des Heftes wird dann im Anschluß an die Meldung von Larry Tudors 221 Meilen-Flug dieses Gerücht dementiert.

Ich wüßte wirklich gerne, wer dieses unselige Gerücht aufgebracht hat, um ihm ein überdeutliches „Du Rindviech“ auszusprechen. Und ich habe die Bitte an jedermann, solche Gerüchte nicht unbesehen und ungeprüft weiter zu erzählen.

Helmut Denz

• Briefe • Briefe • Briefe •

Nochmals: Sicherheitshearing in Bonn

Lieber Eberhard Jehle!

In einem Leserbrief – abgedruckt im DHV-Info Nr. 19 – zeigst Du Widersprüche auf zwischen unserem Bericht über das Sicherheitshearing in Bonn (DHV-Info Nr. 18 „Hearing in Bonn zum Thema Flugsicherheit“) und einem negativ eingefärbten Artikel in der Publikation „Pilotenpost“ 02/83.

In der Ergebnissniederschrift des Hearings – unterzeichnet von Herrn Ministerialrat Huck – heißt es:

„Schwerpunkt des Berichtes des Präsidenten des Deutschen Hängegleiter-Verbandes, Herr Janssen, über die

äußerst erfolgreiche Entwicklung des Flugbetriebes dieser Fluggeräte war die intensive, umfassende Sicherheitsarbeit des Verbandes. Dies beweisen folgende Zahlenvergleiche:

- 1976 bei 2.500 aktiven Piloten 8 tödliche Unfälle, d.h. 1 tödlicher Unfall je 300 Piloten;
- 1982 bei 7.000 aktiven Piloten 5 tödliche Unfälle, d.h. 1 tödlicher Unfall je 1.400 Piloten.

Herr Janssen warnte am Ende seiner Ausführungen eindringlich, die für die Erhaltung des ausgezeichneten Sicherheitsabstandes im Flugbetrieb der

PRITZEL electronic



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

Wir produzieren SICHERHEIT

seit über 40 Jahren

Durch

- Entwicklung + Herstellung
von Rettungsfallschirmen u. -Systemen
- Nachprüfung + Instandsetzung + Wartung
aller LBA-zugelassenen Rettungsfallschirme
- Nachprüfung + Instandsetzung + Wartung
von HG-Rettungssystemen

Wenden Sie sich vertrauensvoll an
Arndt HOYER und sein Team der Fa.

BRÜGGEMANN + BRAND

GmbH + Co. KG LBA-I-C 6 LBA-II-A 74



Falkenweg 1
8920 SCHONGAU
Tel. (0 88 61) 46 93

Anlieferung auch im Hauptwerk 5802 Wetter 4 möglich.