

## Unsicherheiten bezüglich des Krankenversicherungsschutzes ausgeräumt

Im Info Nr. 17 veröffentlichten wir einen Pressebericht, demnach die Christlich-Demokratische Arbeitnehmerschaft sich eine Kostendämpfung im Krankenversicherungswesen durch eine Einschränkung der Solidarhaftung versprach. Der DHV hatte damals die Christlich-Demokratische Arbeitnehmerschaft angeschrieben und dazu befragt, aber nie eine Antwort erhalten. Weitere Rundfunk- und Presseberichte über Regierungspläne zur Einschränkung des Krankenversicherungsschutzes haben den DHV alarmiert. Der DHV-Finanzreferent, Lambert Stäpgens, wandte sich direkt an den parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, Wolfgang Vogt.

### Er erhielt folgenden verbindlichen Verwaltungsakt:

1. Das Ministerium teilte hierzu

mit, daß die Bundesregierung **nicht** plant, über das geltende Recht hinaus Einschränkungen in der gesetzlichen Krankenversicherung vorzunehmen, für Verletzungen die sich ein Versicherter bei Ausübung einer riskanten Sportart zugezogen hat.

2. Nach der Bundesarbeitsgerichtsentscheidung vom 07.10.1981 – 5 AZR 338/79 DB 1982 S. 706 – zählt das Drachenfliegen nicht zu den besonders gefährdenden Sportarten. Deshalb führt das Bundesarbeitsministerium hier auch nicht das Drachenfliegen an. Weil aber in den verschiedenen Veröffentlichungen das Drachenfliegen namentlich genannt wurde, fügte der Minister zum Selbstverständnis noch einmal hinzu: „Dies gilt auch für Drachenflieger“

3. Darüberhinaus widersprach der

Staatssekretär namentlich den Veröffentlichungen in der BILD-Zeitung vom 04.01.1984 sowie allen sich hierauf berufenden Stellen als frei erfundene Meldungen.

Im folgenden ist nun das Schreiben von Wolfgang Vogt im Wortlaut abgedruckt:

„Sehr geehrter Herr Stäpgens, vielen Dank für Ihr Schreiben vom 17.02.1984.

Sie sprechen in Ihrem Schreiben die Frage an, ob Drachenflieger künftig als sogenannte Risikogruppen nur noch eingeschränkten Versicherungsschutz in der gesetzlichen Krankenversicherung erhalten sollen. Hierzu teile ich Ihnen mit, daß die Bundesregierung nicht plant, im Rahmen der gesetzlichen Krankenversicherung die Aufwendungen im Krankheitsfall für Verletzungen, die

Fortsetzung Seite 4

## NEUER WELTREKORD im Zielrückkehrflug Helmut Denz fliegt 182 km



Aviano, 19.4.1984. Eine neue Weltbestleistung im Ziel-Rückkehrflug gelang Helmut Denz am Gründonnerstag von Aviano aus. Mit 182 km überbot er den offiziellen Weltrekord von Klaus Köhlmstedt, der im Juli 1983 einen Zielrückkehrflug im Owens Valley über 175 km absolvierte.

Helmut Denz startete seinen Comet 2 um 11 Uhr am Monte Cavallo, 1100 m über NN, erreichte um 14.30 Uhr den angemeldeten Wendepunkt Cogollo und landete nach 7 Stunden Flugzeit um 18 Uhr auf der Landwiese Aviano. Der Flug ist vollständig dokumentiert und zur Auswertung für den DHV-Cup eingereicht. Ein Antrag auf Anerkennung als offizieller FAI-Weltrekord läuft.

Weiteres im Artikel „Fröhliche Ostern“.

# Aus dem Inhalt

Grenzabstandslinie verlegt .....	3	Gebrauchtmarkt .....	26
Genehmigungsverfahren für Bodenfunkstellen .....	3	Drachenfliegen in Andalusien .....	25
Assistenten- und Lehrerlehrgänge .....	3	Fröhliche Ostern .....	31
Windenfahrerausbildung .....	4	178 km über die Schwäbische Alb .....	34
Ali-Schmid-Gedächtnis-Medaille .....	5	Badenwürttembergische Meisterschaft .....	37
Der Weg zum sicheren Drachen (3. Teil) .....	6	Bayerische Meisterschaft .....	39
Paragleiterentwicklung bei Dornier .....	9	Ausschreibung zur Deutschen Meisterschaft .....	43
Wetterlagen .....	11	Dabeisein ist alles .....	43
Der Wellenflug .....	13		
Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten .....	14		
Prüfungskalender .....	15	<b>Impressum</b>	
Sicherheitsjournal .....	16	Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V., Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund Telefon 0 80 21 / 81 81.	
Wie riskant ist ein Streckenflug .....	19	Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich) Edeltraud Erl, Peter Janssen, Klaus Tänzler.	
Nach der Außenlandung .....	19	Satz: Anthofer's Satz + DruckOrganisation, Sternstraße 17, 8000 München 22	
Briefe .....	21	Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben.	
Vereinsnachrichten .....	23	Auflage: 5 500	
		Verkaufspreis: durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.	



**Safari-Program 1984**

Eric Raymond/Zillertal-Safari  
Racing-Seminar mit einer der weltbesten XC-Piloten.

Nr. 840 14. Mai	bis 18. Mai
Nr. 841 21. Mai	bis 25. Mai

Plausch/Weiterbildung-Safari

8401 28. Mai	bis 1. Juni
8402 11. Juni	bis 15. Juni
8403 25. Juni	bis 29. Juni
8404 9. Juli	bis 13. Juli
8405 23. Juli	bis 27. Juli
8406 6. August	bis 10. August
8407 20. August	bis 24. August
8408 3. September	bis 7. September
8409 17. September	bis 21. September
8410 1. Oktober	bis 5. Oktober
8411 15. Oktober	bis 19. Oktober

\*An diesen Daten wird die Safari zusätzlich von Walter Schönauer begleitet, dem Vize-Europameister, Nr. Neun in Japan

Verlangen Sie die ausführliche Dokumentation mit dem Programm 84. Schreiben oder telefonieren Sie:  
Ron Hurst  
Kurfürstenstrasse 61, CH-8002 Zürich.  
Telefon: 01/201 32 93 (aus der BRD: 0041/12 01 32 93)



*Neu*  
**SUPERLEICHT-  
HELM: 850g** Optimale Sicherheit und  
Komfort bei niedrigstem  
Gewicht garantiert der  
neue **HARTUNG**  
Vollvisierhelm für  
Drachenflieger und  
UL-Piloten.



- Die Vorteile wiegen schwer:**
- besonders niedriges Gewicht extreme Festigkeit durch Kevlar-Carbon-Faser
  - auf Wunsch mit Visier
  - mit Funk-Hörsprechgarnitur lieferbar, jederzeit Nachrüstung möglich (Gesamtgewicht noch unter 1000 g)
  - **5 Jahre Garantie**
- herausnehmbares, vollwaschbares Innenfutter  
• aero-dynamisch geformtes Helmprofil in Größen von 54 bis 62 lieferbar  
• DIN 4848/OMK/TÜV geprüft!  
• Preis: DM 448,- inkl. MwSt.
- Außerdem im Programm:
- Handfunkgeräte für Flugfunk, 720 Kanäle, ca. 900 g zugelassen mit FTZ-Nr.
  - Fallschirm-Vertrieb und Packservice
- Vertrieb:  
Hans Kaufhub  
LUFTSPORT  
Sicherheits-Service
- Marwang 16  
8221 Grabenstätt am Chiemsee  
TEL. 085 61/6 95 oder 089/6 92 79 75  
Mo u. Do 18.00-20.00  
Sa 8.00-10.00

## Grenzabstandslinie verlegt

In letzter Zeit wurde in der Nähe der bekannten bayerischen Hängegleiterfluggelände verstärkt Tiefflugbetrieb von militärischen Jets festgestellt. Auf unsere Anfrage beim Luftwaffenamt Köln schrieb uns Hauptmann Funk, daß die südliche Grenze des für den militärischen Tiefflug zur Verfügung stehenden Tieffluggebietes 500 Fuß als Folge der Neufestlegung der sogenannten „Grenzabstandslinie“ im Februar 1984 in südliche Richtung korrigiert wurde.

Diese Grenzabstandslinie stellt, nach Hauptmann Funk, eine militärische Eigenbeschränkung dar. Sie dient einzig dem Zweck, Grenzverletzungen der neutralen Staaten Österreich und Schweiz durch militärische Luftfahrzeuge der Bundeswehr oder der verbündeten Streitkräfte zu verhindern.

Eine Neufestlegung der Grenzabstandslinie sei notwendig geworden, um zuvor festgestellte Verdichtungen entlang des Verlaufes der bis dahin gültigen Linie bei der Durchführung von Tiefflügen abzubauen und somit Lärmspitzenbelastungen in diesen Gebieten zu reduzieren.

Es ist also damit zu rechnen, daß auch in Zukunft verstärkt Tiefflüge südlich der alten Grenzabstandslinie durchgeführt werden.

Unser Appell deshalb an alle Piloten:

Achtet in Zukunft bei Flügen während der Woche besonders auf tieffliegende Jets.

Zur allgemeinen Information stellte uns Hauptmann Funk eine Karte zur Verfügung, in die die neue Grenzabstandslinie eingezeichnet wurde.

## Genehmigungsverfahren für Bodenfunkstellen

Zu dem Genehmigungsverfahren für Bodenfunkstellen möchte das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr auf folgendes hinweisen: Nach § 81 der Luftverkehrszulassungsordnung dürfen Bodenfunkstellen für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst, die nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betrieben werden, nur mit Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes eingerichtet und betrieben werden. Zuständige Luftfahrtbehörde für Bayern ist das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Prinzregentenstraße 28, 8000 München 22. Von ihr können die entsprechenden Formblätter für die Antragstellung bezogen werden. Die Zustimmung erfolgt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens.

Wer also eine Bodenfunkstelle für den Sprechfunkverkehr im Flugdienst einrichten möchte, setze sich bitte direkt mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr in Verbindung.

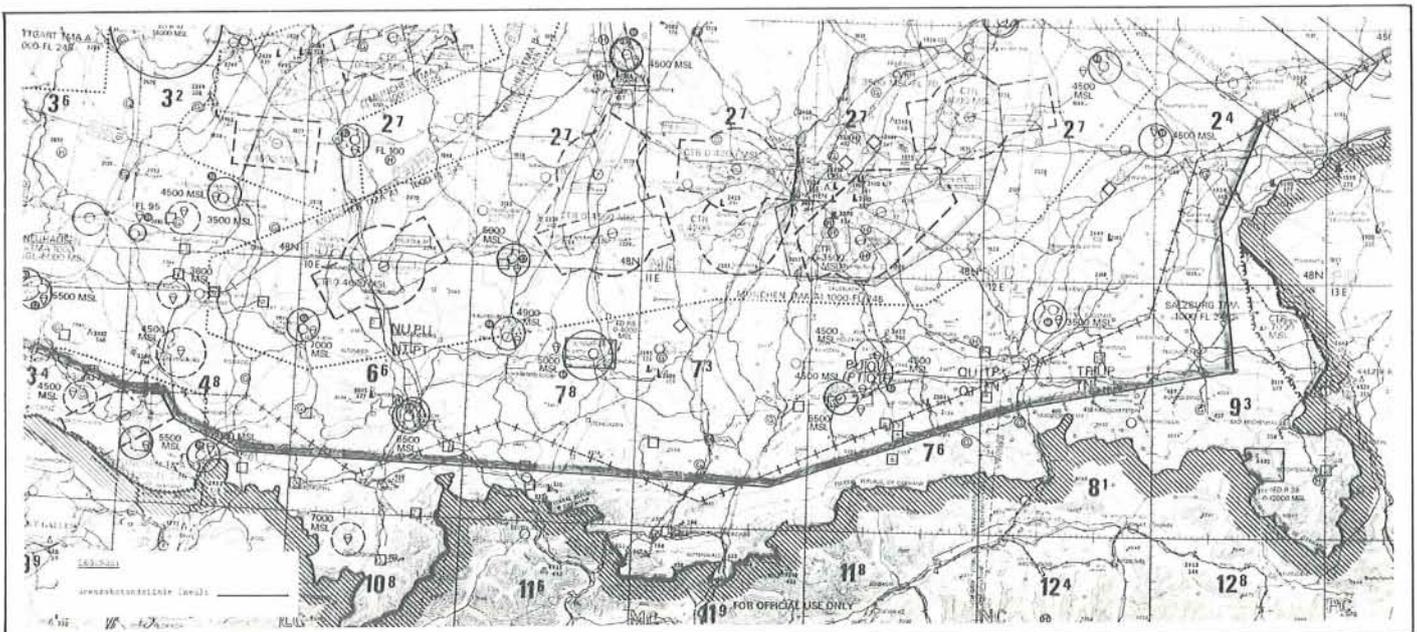
## DHV-Assistenten- und Fluglehrerlehrgänge

Ende September/Anfang Oktober veranstaltet der DHV die diesjährigen Assistenten- und Fluglehrerlehrgänge. Ebenfalls findet in diesem Zeitraum die turnusmäßige Fortbildung für Drachenfluglehrer, die letztmalig 1982 einen Fortbildungskurs besucht haben, statt.



Richard Schader bei der DHV-Fluglehrerausbildung

Interessenten richten Ihre Anmeldung bitte direkt an die DHV-Geschäftsstelle. Dort kann auch nachgefragt werden, welche Unterlagen für den Assistentenlehrgang einzureichen sind.



... wichtig ... neu ... kurz ...

## Neuregelung der Windenfahrerausbildung

Seit dem 1.4.1984 ist die neue Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DHV und des DAeC in Kraft. Seit diesem Termin hat sich auch die Ausbildung zum Windenfahrer geändert. Während früher die Windenfahrerberechtigung zusammen mit der Schleppstartberechtigung erworben wurde, ist nun der Erwerb der Windenfahrerberechtigung grundsätzlich erst nach dem Erwerb der Schleppstartberechtigung möglich. Weiterhin ist für die Windenfahrerausbildung ein spezieller, von den Verbänden organisierter Kurs vorgesehen. In diesem zentral veranstalteten Kurs werden die zukünftigen Windenfahrer in die spezielle Problematik des Hängegleiterschlepps und der Hängegleiterstartwinden eingewiesen. Das Kursprogramm umfaßt neben einer umfangreichen theoretischen Einweisung die Anfänge der praktischen Übungen.

Die noch fehlenden Windenfahrten müssen in einer anerkannten Schleppschule unter Aufsicht eines geprüften Schleppflugehrers nachgeholt werden. Erst nach Durchführung sämtlicher 60 Windenfahrten, die einzeln bestätigt werden müssen, und dem erfolgreichen Ablegen der Windenfahrerprüfung wird der Windenfahrerschein erteilt. Mit diesem neuen Ausbildungssystem versuchen DHV und DAeC der sehr großen Verantwortung des Windenfahrers gerecht zu werden.

Interessenten für die Ausbildung zum Windenfahrer wenden sich bitte direkt an die Geschäftsstelle des Deutschen Hängegleiterverbandes. Sobald genügend Anmeldungen für einen Kurs beisammen sind, werden die Bewerber benachrichtigt und ihnen das Kursdatum und der Veranstaltungsort mitgeteilt.

Fortsetzung von Seite 1

*sich ein Versicherter bei Ausübung einer riskanten Sportart zugezogen hat, über das geltende Recht hinaus einzuschränken. Dies gilt auch für Drachenflieger. Soweit gegenteilige Meldungen sich auf eine Darstellung der BILD-Zeitung vom 04.01.1984 berufen, möchte ich darauf hinweisen, daß entsprechende mir zugeschriebene Äußerungen frei erfunden sind.*

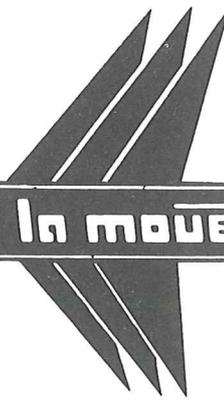
Mit freundlichen Grüßen  
Wolfgang Vogt

### Neue DHV-Mitgliedsvereine

DIG

Im Rosenburgert 37  
5501 Waldrach

Delta-Club Wiehengebirge  
Postfach 22 24  
4950 Minden



**derosport**  
heidelberg  
michael mantel 69 heidelberg im bosseldorn 10

**la mouette** **SÜDWEST**

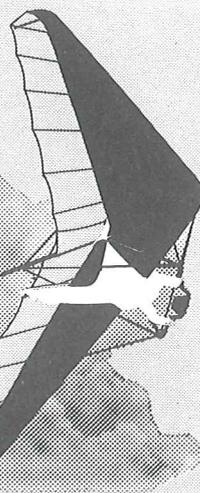
0 62 21/37 37 27

**ATLAS** — **AZUR** — **PROFIL**

**SERVICE — VERKAUF**

☎ 07681/6172

**Lambos delta shop**



Zentralhändler für  
Baden-Württemberg  
süd

**PACIFIC WINGS**  
**VAMPIR II**  
Express

**la mouette** **AZUR**  
**ATLAS**  
**PROFIL**

sowie kompl. Zubehörprogramm

**Helmut Zimmermann**  
Eichenweg 17  
7808 Waldkirch 2

## Ali Schmid Gedächtnis Medaille



Der Entwurf von Manfred Kranz für die Ali Schmid Gedächtnis Medaille ist nun fertig. Die Vorderseite zeigt ein Portrait von Ali, sowie das Geburts- und das Todesjahr. Auf der Rückseite ist ein stilisierter Ur-Rogallo abgebildet, sowie der Anlaß für die Verleihung und der Verleiher aufgeführt.

Da Ali Schmid von Anfang der Drachenfliegerei in Deutschland mit dabei war, sollte die alte, damals typische Form eines Drachens als optisches Signal verwendet werden.

Diese Form wird wahrscheinlich von jedem Drachenflieger akzeptiert werden. Es erschien nicht sinnvoll, die Silhouette eines aktuellen Hängegleiters abzubilden, da aus der Form auf den Hersteller geschlossen werden könnte. Da Ali selbst Drachen hergestellt hatte, sollte jede Konfrontation damit vermieden werden. Seine Verdienste gehen weit über seine eigene Drachenproduktion hinaus bzw. haben damit eigentlich nichts zu tun.

In diesem Zusammenhang möchten wir noch einmal darauf hinweisen, daß auch weiterhin Spenden für den Ali Schmid Fond entgegengenommen werden. Spenden bitte überweisen auf das Sonderkonto des DHV bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kontonummer 84 129.

Der aktuelle Kontostand des Sonderkontos betrug am 07.05.1984: DM 3781,94.

## Unterschriftaktion für Segelflugwetterbericht

Wie wir leider erfahren mußten, hat der Baden-Württembergische Sender SWF 3 die Ausstrahlung des Segelflugwetterberichtes eingestellt. Der DHV hat daraufhin den Sender angeschrieben und um eine Neuaufnahme des Segelflugwetterberichtes in das Hörfunkprogramm gebeten. Leider erhielten wir bis zum Redaktionsschluß keine Antwort auf unser Schreiben. Parallel zu diesem Schreiben des DHV veranstalteten Mitglieder des Drachenfliegerclubs Südschwarzwald eine Unterschriftenaktion. Sinn dieser Aktion ist es, möglichst viele Unterschriften für eine Wiederaufnahme des Segelflugwetterberichtes in das Programm des SWF 3 zu erhalten. Wer die Aktion unterstützen möchte, wende sich bitte direkt an Franz Braunstein, Talstraße 22, 7800 Freiburg. Von ihm werden auch die Unterschriftenlisten versandt.

Dennoch brauchen die Baden-Württembergischen Drachenflieger nicht ganz auf einen Segelflugwetterbericht zu verzichten. So ist unter der Telefonnummer (0711) 115 19 täglich ab 7.30 Uhr der Segelflugwetterbericht abzuhören. Längere Wartezeiten am Telefon müssen dabei allerdings in Kauf genommen werden.

## 2. Internationales Festival der Drachenflugfilme

Vom 12. bis zum 16.09.1984 findet in St. Hilaire du Touvet (Frankreich) das 2. Internationale Festival für Drachenflugfilme statt.

Dieses Festival ist offen für alle Filme (Super 8, 16 mm und 35 mm), die sich mit dem Thema Drachenfliegen oder Ultraleichtfliegen befassen.

Wer glaubt, einen guten Drachenflug- oder Ultraleichtfilm gemacht zu haben, der kann beim DHV die Bestimmungen für das Filmfestival anfordern.

Das Preisgericht der Festspiele wird folgende Preise verleihen:

1. Großer Preis der Festspiele aller Kategorien
2. Preis des Films mit Drehbuch
3. Preis für den künstlerisch wertvollsten Film
4. Preis für die beste Filmreportage

Zudem wird allen am Wettbewerb teilnehmenden Filmen ein Teilnahmeplomben verliehen.

## Achtung Filmfreunde!

Der „DHV-Kuriositätenfilm“ droht mangels Beiträgen nicht zustande zu kommen. Einige Kameraden haben bereits gute Szenen bei mir eingereicht. Es wäre schade, wenn das Projekt sterben müßte. Überwindet Eure Bequemlichkeit und helft weiter, daß der Film nachher uns allen zugute kommt und hilft, die lange Winter-Flugpause leichter zu ertragen. Den eingesandten Filmen passiert außer dem harmlosen Kopieren nichts!

Charlie Jöst, Ladenburger Straße 10, 6905 Schriesheim, Telefon (062 03) 629 40

## Packerservice

von Egon Schildknecht, Waldstraße 1, 7541 Straubenhardt 6, Telefon (0 72 48) 63 31.

Mein Packerservice umfaßt alle Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel: Delta-Stop, Brüggemann und Brand, Parasail usw.

Mein Service umfaßt auch Besuche bei Vereinen mit Vortrag usw. (nach Rücksprache).

## Videofilme

Wer hat bereits Videofilme vom Drachenfliegen gemacht oder wäre dazu technisch in der Lage? Wer möchte gemeinsam weitere Aufnahmen machen? Bitte melden unter Angabe der Gerätesysteme (VHS/Beta/Video 2000) bei Gerd Rienks, Nüdelshalbach 88, 5630 Remscheid.

# Der Weg zum sicheren Drachen – die Entwicklung der Meßfahrzeuge (3. Teil)

von Michael Schönherr

## *Drei Dinge gehören zum Fliegen:*

- 1. Auftrieb*
- 2. Flugstabilität*
- 3. Strukturfestigkeit*

Das erste, der Auftrieb, ist durch schräg angestellte Flächen leicht zu erreichen, das zweite und dritte viel schwerer und Grund dafür, daß die Menschen erst seit knapp 100 Jahren fliegen können, obwohl die Technologie des Rogalloflügels von den Schiffsegeln her schon dem antiken Menschen zur Verfügung gestanden hätte. Ich bin sicher, es hat vor 1000 Jahren oder mehr auch einer mal mit horizontal gestellten Segeln das freie Abheben probiert – er wird an der Flugstabilität gescheitert sein.

Wir Drachenflierer haben es mit Punkt zwei und drei viel leichter, auch dank der schon erfundenen Autos. Glücklicherweise deckt sich deren Geschwindigkeitsbereich mit dem der Drachen und Ultraleichtflugzeuge, und wir können damit Autos sowohl zur Sicherung der Flugstabilität (Flugmechanik-Meßwagen) als auch zur Klärung der Strukturfestigkeit (Festigkeits-Meßwagen) heranziehen.

Die Grundfrage bei Strukturtests lautet: In welcher Verteilung greift die Luftkraft am Flügel an? Die Antwort hierauf ist schon bei „starrten“ konventionellen Flugzeugen schwierig, aber durch kunstvolle Berechnung ausreichend genau zu geben. Auch werden dann bei Festigkeitsversuchen die Luftkräfte durch entsprechende Lastgeschirre simuliert. Es bleibt auch die Möglichkeit, mit Ge-



*Abb. 10: Bruch auf dem Flugmechanik-Meßwagen*



*Abb. 11: Im Jahre 1980 ist der Festigkeits-Meßwagen von Ali Schmid und dem Ingenieurbüro Eberle fertiggestellt*



*Abb. 12: Gryphon-Flügel unter höchster Last*



*Abb. 13: Aufregung nach Bruch*



Abb. 14: Bizare Formen sind entstanden

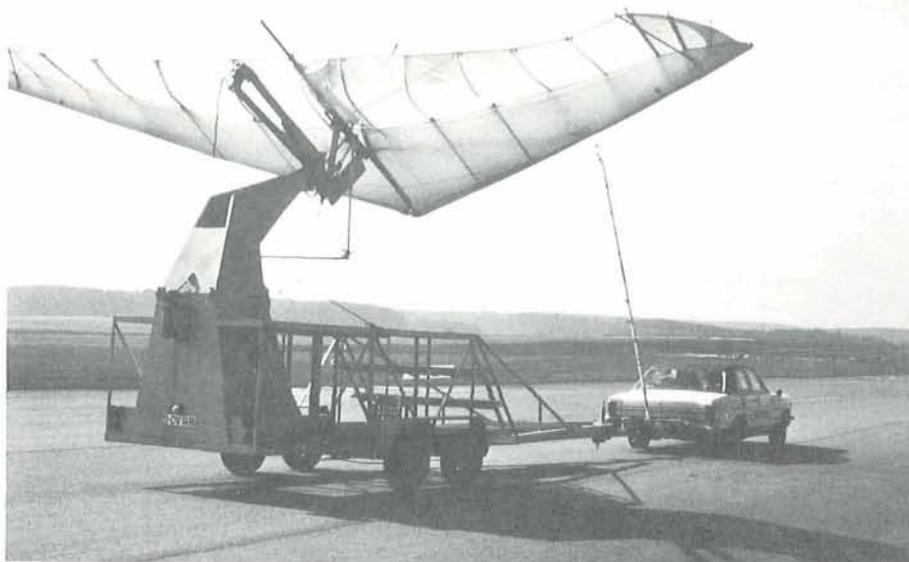


Abb. 15: Negativ-Test mit Diplomat V 8



Abb. 16: Annäherung mit hoher Geschwindigkeit

wichtslasten zu arbeiten; die älteren Drachenflieger erinnern sich noch an den „Sandsacktest“. Die leidige Frage ist dann stets: Wie verteilt man die Sandsäcke auf dem Drachenflügel, um die Wirklichkeit im kritischen Fall möglichst gut nachzuahmen (simulieren)? Niemand kann die Antwort geben, weil die Aerodynamik des bis kurz vor dem Bruch verformten Drachenflügels auch heute noch nicht erforscht ist. Man war also gezwungen, die Bruchlast-Aerodynamik von der vermeintlich sicheren Seite her anzunähern, und die Sandsäcke proportional zur Flügelfläche zu verteilen. Dies ist allerdings sehr hart für den Drachenflügel, denn er hat die positive Eigenschaft, bei übergroßen Luftkräften „aufzumachen“, d.h. er weicht durch elastische Verformung dem Luftstrom aus und nimmt in Wirklichkeit gar nicht so viel Kraft an, wie der Sandsacktest ihm auferlegt. Er wird damit schwerer als notwendig dimensioniert werden und unhandlicher und nicht sicherer. Es könnte andererseits aber auch sein, daß er sich aufgrund besonderer Verformungsfähigkeiten ganz anders in die Luft „verbeißt“, als es die Sandsacktests simulieren, wie z.B. der unmodifizierte Explorer, siehe DHV-Info Nr. 22. Alle diese Probleme rufen förmlich nach einem möglichst naturgetreuen Festigkeitstest und es liegt nichts näher, als hierzu ebenfalls die Testfahrzeuge zu verwenden.

1978 setzten in Deutschland Paul Kofler und Ali Schmid den Flugmechanik-Meßwagen auch für Festigkeitstests ein (Abb. 10). Dieselbe Philosophie hatte zuvor schon Fred Michl mit dem Ikarus-Testwagen in der Schweiz verfolgt. Die Erfahrungen bei uns waren aber mit dieser Zwitter-Rolle eher negativ. Es kam mehrmals vor, daß der Opel nicht wußte, ob er noch fahren oder schon fliegen sollte: Er hob mit den Vorderrädern vom Boden ab, halb Auto, halb Flugzeug, wie es Paul Kofler treffend formulierte. Dieser unlenkbare Zustand war jedenfalls für die Tester höchst gefährlich und konnte erst durch einige 100 kg Bleigewicht unter der Motorhaube behoben werden. Viel kritischer waren jedoch die Gerätebrüche. Wenn es bei 100 km/h einen Drachen zerfetzt, so geschieht dies explosionsartig. Die damit verbundenen Stöße können die für die genaue Flugmechanikmessung ausgelegten Kraftmeßdosen beschädigen, herumschlagende Drachentrümmer haben nicht selten Teile des Meßwagenaufbaus zerstört. Aus diesen Gründen reifte bei Paul und Ali bald der Gedanke, ein spezielles, robusteres Festigkeits-Testfahrzeug zu bauen.

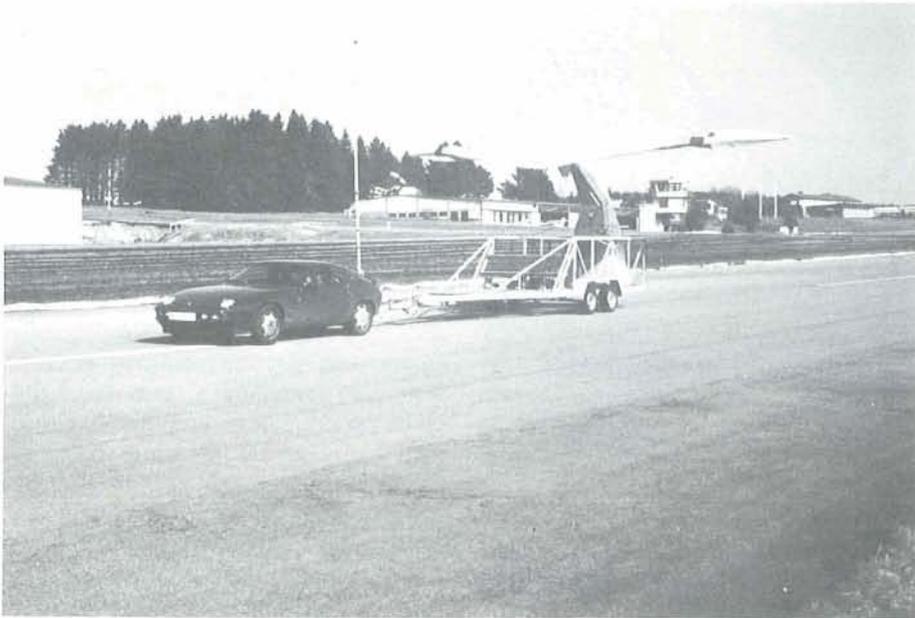


Abb. 17: Die Flügelstruktur ist zum Zerreißen belastet

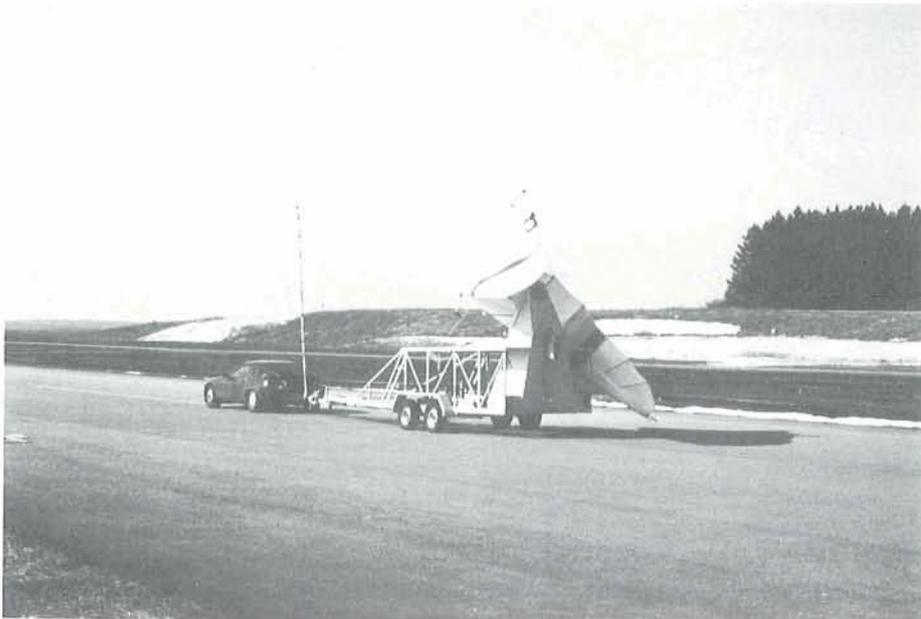


Abb. 18: Bruch



Abb. 19: Es muß verstärkt werden!

Ali Schmid hat diesen Gedanken in Gestalt des „Festigkeitsanhängers“ (Abb. 11) schließlich 1980 verwirklicht. Dieser sogar für den Straßenverkehr zugelassene Anhänger hat sich bestens bewährt und ist bis heute in Betrieb. Die Grundidee war: Möglichst robust, möglichst einsatzflexibel, keine Elektronik. Damit ist der Festigkeits-Meßwagen fast wartungsfrei geworden, er verträgt die von Brüchen herrührenden Schläge problemlos und kann durch Verwendung verschiedener „Zugmaschinen“ an jede Testaufgabe angepaßt werden. Die Bauausführung wurde vom Ingenieurbüro Eberle/Göppingen in außergewöhnlich entgegenkommender Weise übernommen. Herr Eberle ist übrigens ein alter Hase in Sachen Fliegen und Spezialanhänger: Er hat früher die Transportanhänger für die unteilbaren Horten-Nurflügel gebaut.

Die Abbildungsserie 12, 13, 14 gibt einen Eindruck von den ersten Festigkeitstests mit dem neuen Anhänger im Jahre 1980. Der Rancho von Dieter Niebler zieht gerade einen Gryphon in Stücke. In Abb. 15 ist der DHV-eigene Diplomat V8 am Werken, und die Abbildungsserie 16–19 zeigt Tests aus jüngerer Zeit für ein britisches Ultraleichtflugzeug. Die schweren Trike-Geräte erfordern hohe Traglasten und machen damit höchste Zugleistungen erforderlich. Hier erfüllt ein angemieteter 300 PS-Porsche die Aufgabe.

Simultanbetrieb von Festigkeits- und Flugmechaniktests ist seit 1980 möglich und üblich. Dies erspart Zeit und Aufwand. Beste Testbedingungen herrschen bei Nacht oder Nebel (Abb. 20), wenn die Luft ruhig ist und auf der Rollbahn, welche die Testfahrzeuge benötigen, kein Flugverkehr stattfindet.

Die Abb. 21 zeigt nochmals Ali Schmid, den unvergessenen Drachenflieger, Hersteller und Erbauer der Meßfahrzeuge, hier mit Leib und Seele engagiert bei Festigkeitstests. Er läßt es sich bei einer der ersten Testfahrten nicht nehmen auf dem Anhänger persönlich mitzufahren, um die Koordination von Geräteverhalten und Meßanzeige besser studieren zu können. Ali stillte hier nicht nur seine wissenschaftliche Neugier, vielmehr profitierten von seinem Einsatz stets auch andere Hersteller und Drachenflieger in ganz Europa.



Abb. 20: Testbetrieb bei nebligem Wetter

Fotos: Michael Schönherr

Abb. 21: Ali Schmid bei außergewöhnlichem Testeinsatz

\*\*\*\*\*

## Paragleitentwicklung bei Dornier

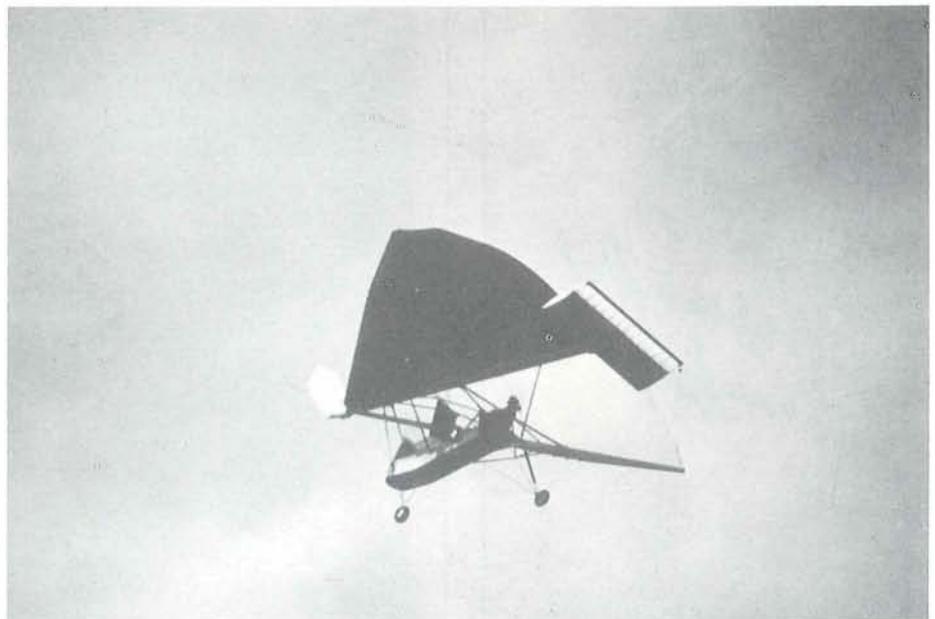
**Zu dem in Info Nr. 22 gedruckten Artikel über die Brüder Reinhold und Werner Schmidt erreichte uns folgender Brief vom UL-Technikreferenten des DAeC, Franz Friedel.**

Liebe Fliegerkameraden, mit Interesse habe ich den Artikel im DHV-Info Nr. 22 über die ersten Drachenflieger in der Bundesrepublik Deutschland gelesen. Darin werden auch die Aktivitäten der Firma Dornier mit den Rogallo-Flügeln erwähnt. Ich selbst war in den Jahren 1963 und 1964 bei der Entwicklung der Paragleiter-Projekte, wie die Rogallo-Flügel bei der Firma Dornier genannt wurden, dabei. Im wesentlichen gab es da drei Projekte: Den bemannten Paragleiter, die rückführbare Höhenforschungsrakete und den Schlepp-Paragleiter, letzterer war in Ihrem Artikel abgebildet. In den Jahren davor gab es schon erste Modellversuche. Neben einigen allgemeinen Paragleiter-Modellen habe ich Flugmodelle der drei genannten Typen gebaut. Das Modell des bemannten Paragleiters habe ich mehrfach bei Modellflugtagen vorgeführt.

Insbesondere für die rückführbare Höhenforschungsrakete wurde umfangreiche Forschung betrieben. Es gab da Windkanalversuche, die bis weit in den Überschallbereich hineingingen. Mit einem 1:1-Modell wurden Flugversuche unternommen, wobei das Modell unter

einem Hubschrauber hängend bis auf 2 500 Meter Höhe geschleppt wurde. Während dem freien Gleitflug wurden die aerodynamischen Daten über Telemetrie an die Bodenstation gefunkt. Nach diesen Daten konnte man das Modell vom Boden aus (blind) steuern.

zweiten und dritten Generation ähnelte. Im Jahre 1964 wollten einige Dornier-Mitarbeiter privat einen bemannten Paragleiter bauen. Dazu sollte bei einem Bensen-Tragschrauber der Rotor durch einen Rogallo-Flügel ersetzt werden. Das wäre das erste Trike geworden. Die



### Paragleiter

Professor Alexander Lippisch war in dieser Zeit freier Mitarbeiter bei der Firma Dornier. Er hatte zwar direkt mit den Paragleiter-Projekten nichts zu tun. Einmal baute er aber einen kleinen Flügel, dessen Form sehr den Drachen der

Arbeiten an dem Projekt wurden dann allerdings von der Firma untersagt. Ein Schlepp-Paragleiter steht noch im Luftwaffen-Museum in Ütersen.

Viele Grüße  
UL-Technikreferent Franz Friedel



## DIE ALTERNATIVE

# SCOUT

Just for fun – Flugspaß  
aus der Hosentasche!

Gewicht: 17,10 kp  
Packmaß: 1,50 m  
Stall speed 22 km/h  
Schnellaufbau  
Flex. Querstange

*Für  
Einsteiger  
Aussteiger  
Bergsteiger  
Streckpiloten  
Genusspiloten*

Schmidtler & Schmidtler  
Hängegleiterbau GmbH  
Wilhelmstraße 14,  
8000 München 40  
Telefon 390755 oder  
08062/5059

## DHV bietet an:

### Drachenfliegen

das neue Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; reich illustriert mit Zeichnungen und Farbseiten; ca. 180 Seiten; Preis DM 29,80

### 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 10,-  
Schweiz; Verlag Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 58 Fluggebiete, Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 45,-

### 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 Befähigungsnachweis A; **neu**, Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-

für Befähigungsnachweis B; **neu**, Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,- für Nichtmitglieder DM 28,-

### Ausbildungsbestimmungen

Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Hängegleiterpiloten, Drachenfluglehrer, Preis je DM 6,-

Anerkennungsordnung für Drachenflugausbildungsstätten; Preis DM 6,-

### Lufttüchtigkeitsforderungen

Pilotenaufhängesysteme DM 12,-; Pilotenrettungssysteme DM 12,-; Gleitflugzeuge DM 40,-; Hängegleiter DM 30,-; Technischer Anhang DM 60,-; Schleppgeschirre DM 12,-; Hängegleiterstartwinden DM 12,-;

### 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), Kto.-Nr. 79 657 oder Postscheckamt München (BLZ 700 100 80) Kto.-Nr. 96 105-807.

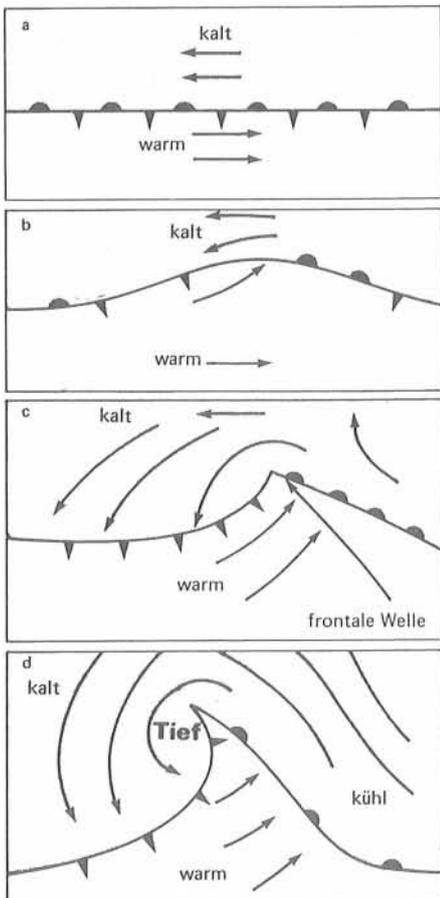
# Wetterlagen

Großräumige Druckgebilde mit kontinentalen Ausmaßen bestimmen die Rahmenbedingungen für unser tägliches Wettergeschehen. Das Wetter in Mitteleuropa ist geprägt vom Wechselspiel der Hochdruck- und Tiefdruckgebiete, die meist von Westen her über den europäischen Kontinent wandern.

## Das Tief

In den europäischen Breiten strömen feuchte Warmluftmassen äquatorialen Ursprungs an polarer Kaltluft entlang. An der Scherfläche kommt es zu großräumigen Wirbeln, genannt Tief oder Zyklone – mit Anhebung der feuchten Warmluft. Die Hebungsvorgänge führen zu großflächiger Schichtbewölkung mit Niederschlag.

Vom Zentrum des Tiefdruckgebiets aus erstrecken sich als Tiefdruckausläufer die Warmfront und die Kaltfront. Die



Entstehung eines Tiefs (Draufsicht)

Warmfront ist gekennzeichnet durch zunächst hohe und dann absinkende Schichtbewölkung mit auffrischendem Wind und dann ausgiebigem Niederschlag. Die Kaltfront hat eine scharfgezeichnete Vorderkante, an der es zu Frontgewittern kommen kann. Begleitet von starken Aufwinden und gefährlichen Turbulenzen sinkt die Wolkenbasis rasch ab und es setzt Niederschlag ein, heftiger aber kürzer als bei der Warmfront.

Holt die schnellere Kaltfront die langsamere Warmfront ein, Okklusion, treten die Wettererscheinungen beider Fronten gleichzeitig auf.

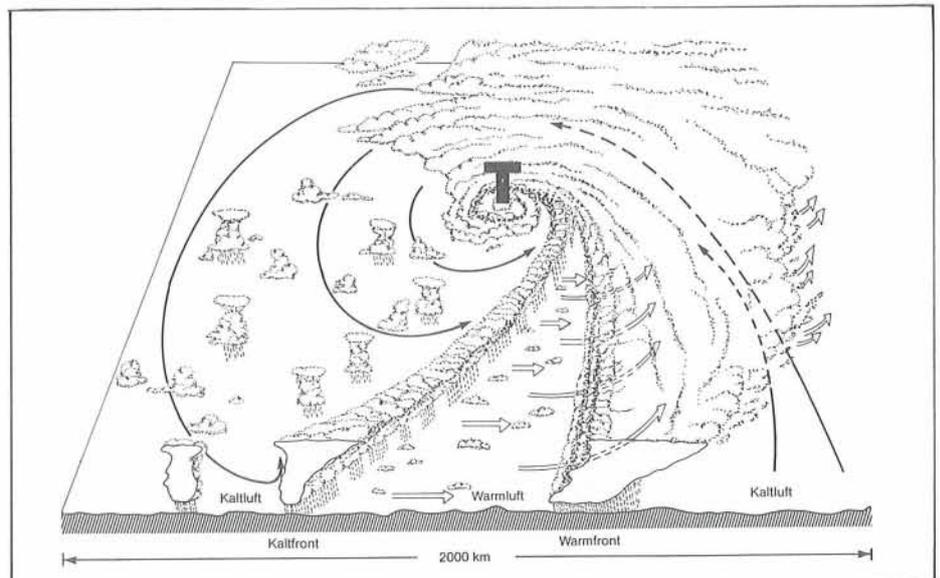
## Das Hoch

Zu unterscheiden ist das Zwischenhoch vom Zentralen Hoch. Das Zwischenhoch mit wechselnden Windverhältnissen ist zwischen zwei Tiefs eingelagert und hält auf Grund seiner Wanderung nicht lange an. Das zentrale Hoch mit schwächeren Winden bleibt meist für mehrere Tage wetterbestimmend. Das Zwischenhoch entsteht wie das Tief an der Scherfläche von Warm- und Kaltluft, Hochdruckkeil. Das Zentrale Hoch stammt meist aus dem Hochdruckgürtel, der am Breitengrad der Azoren verläuft, Azorenhoch.

Im Hochdruckgebiet sinkt die Luft großflächig ab und erwärmt sich dabei. Der Absinkvorgang reicht im Hochdruckzentrum bis Bodennähe hinunter. Wo der Absinkvorgang endet, bildet sich die Absinkinversion. Oberhalb der Inversion hat die durch den Absinkvorgang erwärmte und trockene Luft die Wolken aufgelöst und läßt keine neue Wolkenbildung zu. Unterhalb der Inversion kann durch die ungehinderte Sonneneinstrahlung Thermik entstehen. Der Aufstieg der Thermik wird oben begrenzt durch die Inversion, die als Sperrschicht wirkt. Liegt die Sperrschicht ausreichend hoch, können sich unterhalb der Sperrschicht Cumuluswolken bilden.



Auszug aus dem im Nymphenburger Verlag erschienenen Buch „Drachenfliegen“



Dreidimensionales Bild der Situation (d)

Windborne



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

**ATLAS**

**ALUR**

Die Revolution

**PROFIL**



kompl. Hängegleiterprogramm + Schule  
**GENERALVERTRETUNG FA.**



– als Erstgerät  
– konkurrenzlos  
– drei Größen  
– zerlegbar bis 2 m

– das ideale Übergangsgerät  
– drei Größen  
– Weltmeister '81

**Profil** . . . Stop . . . Gleitwinkeltest . . . Stop . . . 1. Platz . . . Stop . . . **Profil**  
Internationale Meisterschaft Bassano/Italien 2.3. und 4. Platz

**Wollen Sie mehr wissen?** Farbprospekte –  
Informationen – Verkauf – Einweisung – Probefliegen  
bei uns, sowie unseren Händlern.

für Spitzenpiloten  
– zwei Größen  
– Traumhandlung  
– 1 Como... 1. + 2. Fr. Meisterschaft  
... 9. WM '83

Trike zugelassen: Profil 17

## Drachenflugschule Zugspitze

Die Spezialisten für die Weiterbildung

- laufend Praxisausbildung für A- und B-Schein (Doppelsitzerausbildung)
- 2 eigene A-Schein-Gelände (0–300 m) • 2 eig. B-Schein-Gelände (500/900 m)
- 1 x monatlich A-Schein-Theorie-Kurs (2 1/2 Tage) mit anschließender Prüfung  
nächste Termine: 08.06. – 10.06. • 05.07. – 07.07. • 02.08. – 04.08.84
- 1 x monatlich B-Schein Theoriekurs (2 1/2 Tage) mit anschließender Prüfung  
nächste Termine: 25.05. – 27.05. • 22.06. – 24.06. • 13.07. – 15.07.84
- laufend DHV-Prüfungen: A-Theorie, A-Praxis, B-Theorie, B-Praxis  
Prüfungstermine in diesem Heft
- UL-Theorie-Ausbildung für Ü-Schein-Inhaber 31.05. – 03.06.84 (280,- DM)

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.

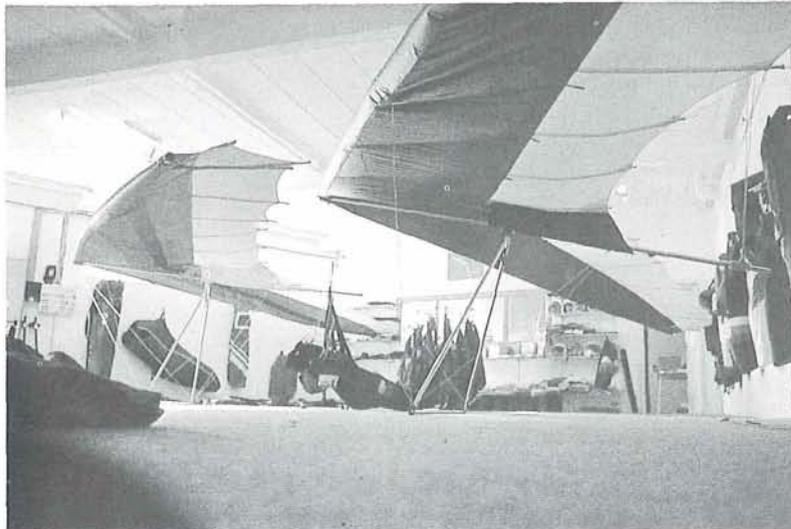
Weitere Informationen über: Auenweg 5 — 8111 Saulgrub — Telefon (0 88 45) 94 01 oder 96 70  
Peter Kratz — geprüfter Drachenfluglehrer und Ultraleichtfluglehrer im DHV/DULV

Verkauf und Probeflug-  
möglichkeit von:

- Duck II
- Comet II
- Profile
- Atlas
- Scout
- Cloud II

Fallschirme ab 790,- DM

# derosport



heidelberg

tel. 06221/ 37 37 27

*Ein guter Rat  
in Sachen Drachen!*

“PROFIL”  
Atlas

**UP-C2** **STREAK** **MAGIC**



**UP**  
ULTRALITE PRODUCTS



**derosport**  
heidelberg  
michael mantel

Im Bosseldorn 10  
6900 Heidelberg

Afro, AOA, Ball, Data Hug, Kameg, Keller, Kronens, Lädenburger, Medap, Parasail, Puma, Ribler, Rorner, Steffel, Uvex, Wass, mer, Westerboer, Winter, Zuberbühler, Ersatzteillager, Probefliegen mit Vorführgeräten, 300 qm Ausstellungsfläche

# Der Wellenflug

Genauer über den Wellenflug können wir bisher nur von unseren Segelfliegerkameraden erfahren. Zu mager sind bisher die Erfahrungen der Drachenflierer mit dieser interessanten Aufwindquelle, die in der amerikanischen Sierra Segelflug-Piloten schon auf über 14 000 m Höhe hinauftrug. Zwar gab es auch im Drachenflierer-Lager Berichte über 'wundersame', weder thermisch noch hangbedingte Aufwinde; was allerdings die Kenntnisse über die Nutzung der Wellenaufwinde angeht, stecken wir allesamt noch in den Kinderschuhen.

Für Segelflieger wird der Wellenflug erst bei Windgeschwindigkeiten interessant, bei denen wir den Drachen meist wieder einpacken: zur Bildung von wirksamen Wellen sind hohe Windgeschwindigkeiten erforderlich, so daß dem Drachenflierer wegen der mangelnden Penetrationsfähigkeit seiner Geräte nur ein schmaler Grenzbereich zum Wellenflug bleibt. Schwache Wellenlagen, bei denen die Strömung noch nicht bis zum Boden durchgegriffen hat, sind jedoch auch für den Drachenflug nutzbar.

Die Welle ist eine Form des dynamischen Aufwindes. Ähnlich wie das Wasser schaukelt sich eine Luftströmung wellenförmig auf, wenn sich ein Hindernis in den Weg stellt. Dieses Hindernis in Form eines Bergzuges sollte möglichst rechtwinklig zum Wind (nicht mehr als 30° Abweichung) liegen, sowie hoch (mindestens 150 m) und breit (ca. 1 Wellenlänge = Entfernung von Wellenberg zu Wellenberg) genug sein, um eine wirksame Wellenbildung zu ermöglichen. Günstig sind außerdem eine konkave Luvseite und ein steil abfallender Leehang des Bergzuges.

Sind diese Bedingungen gegeben, so erzeugt ein Bergmassiv in der Regel 3 brauchbare Wellen. Steht nun ein leeseitig nachgelagerter Bergzug mit dem wellenerzeugenden Bergmassiv 'in Resonanz', d.h., entspricht sein Abstand zum ersten Bergmassiv der ein- oder mehrfachen Wellenlänge, so wird die Amplitude (= 1/2 Wellenhöhe) nochmals verstärkt. Stehen die Bergzüge allerdings nicht 'in Resonanz', ist damit zu rechnen, daß die Wellen abgeschwächt werden (Abbildung 1a, b, c).

Da die Wellenlänge  $\lambda$  in Relation zur Windgeschwindigkeit steht, ist es möglich, an Starkwindtagen für bestimmte Bergzüge günstige Wellenverhältnisse vorherzusagen. Die Formel lautet:

$$\text{Wellenlänge } \lambda \text{ (in km)} = 0,3 \times \text{mittlere Windgeschwindigkeit (in Knoten)}$$

Ferner sind folgende Fakten wissenschaftlich: In Kammhöhe sollte die Windgeschwindigkeit mindestens 30 km/h betragen – als Drachenflierer müssen wir also wegen der möglichen Gefahren bei einem Auffrischen des Windes genau über die weitere Wetterentwicklung im Bilde sein. Um gefährliche Turbulenzen und Rotorenbildung in Hangnähe auszuschließen, sind regelmäßig ansteigende und damit laminare Aufwinde erzeugende Hänge aufzusuchen. Bei Windsprüngen von mehr als 10 km/h bleibt der Drache besser im Packsack. Im übrigen sollte der Wind mit der Höhe allmählich an Geschwindigkeit zunehmen, ohne seine Richtung stark zu ändern (Richtungsscherung max. 1° pro 1000 m). Labilität bis in Kammhöhe, darüber aber eine hochreichende, stabile Schichtung fördern die Wellenbildung zusätzlich.

Abschließend sei noch darauf verwiesen, daß schnell heranfließende Luftmassen einer Front, die sich an trägeren Wolken- und Luftmassenbergen aufschaukeln, ebenfalls Wellenaufwinde erzeugen können.

einzelnen Bergzüge vortastet.

Die klassischen Wellenparadiese wie Innsbruck mit seiner Nordkette oder Zell am See, deren Gebirgszüge quer zur Föhnrichtung verlaufen, sind aufgrund ihrer topographischen und wetterbedingten Eigenschaften für den Drachenflug nicht prädestiniert. Insbesondere droht hier die Gefahr von Rotoren und zu starken Winden in Kammhöhe. In Nord-Süd-Richtung verlaufende Täler, wie z.B. das obere Rheintal, erzeugen zwar durch Talverengungen nur relativ schwache Wellen, können von uns aber gefahrloser für den Föhnflug genutzt werden – Rotoren und Leeturbulenzen fallen hier weniger ins Gewicht und das Tal bleibt im Notfall als Fluchtweg offen. In Liechtenstein, wo sich das Rheintal düsenartig verengt, sollen nach neueren Berichten einige mutige Piloten in Föhnwellen schon 4000 m erreicht haben...

Selbst für mutige und routinierte Piloten mit leistungsstarken und vor allem schnellen Geräten (hohe Flächenbelastung!) läßt der Föhnflug nur einen re-

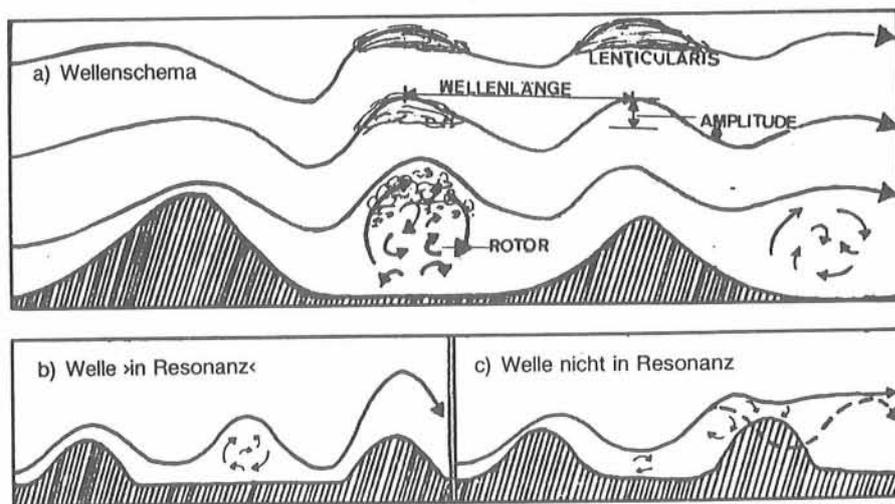


Abb. 1: Wellen bei Föhn

## Taktik des Wellenfluges

Fliegen wir parallel zum Bergzug in der Welle, verbleiben wir in der Zone aufsteigender Luftmassen. Dadurch erscheinen größere Streckenflüge möglich; auch lokale Wellenaufwinde können ausgefliegen werden, wenn sich der Pilot nach der Taktik des Hangstreckenfluges von Welle zu Welle der

lativ schmalen Toleranzbereich für die eigene Sicherheit und sollte deshalb immer genau durchdacht werden. Sicherlich werden die nächsten Jahre mit immer leistungsfähigeren Drachen und Piloten noch einiges in Richtung Wellenflug bringen; hoffentlich kommt dabei der Sicherheitsaspekt nicht zu kurz!

Auszug aus dem im Motorbuch-Verlag, Stuttgart erschienenen Buch PERFEKTION IM DRACHENFLUG von Uli Blumenthal

# Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten

## des DHV

Stand: 07.05.84

Freie Universität Berlin Kiebitzweg 15 1000 Berlin 33 Telefon (030) 4 50 42 05 Ausbildungsleiter Peter Fischer		Drachenflugschule „Wasserkuppe“ Obernhausen 4 6412 Gersfeld Telefon (066 54) 3 53 Ausbildungsleiter Horst Barthelmes	A, B, S	Drachenflugschule Albatros Grißstraße 9 7411 Sonnenbühl 4 Telefon (071 28) 4 63 Ausbildungsleiter Hans-Jürgen Klose	
Norddeutsche Drachenflugschule Mittelstraße 6 3013 Barsinghausen 11 Telefon (050 35) 5 74 Ausbildungsleiter Alfred Kuhnert	A, B	Drachenflugschule Saar Kirchstraße 19 6648 Wadern-Wadrill Telefon (068 71) 44 32 Ausbildungsleiter Helmut Bonertz	A, B	Thalhofer GmbH Allmandstraße 12 7440 Nürtingen 7 Telefon (070 22) 5 40 90 Ausbildungsleiter Ludwig Thalhofer	
Drachenflugschule Veljo Struel Alte Kirchstraße 4 3542 Willingen Telefon (056 32) 63 37 Ausbildungsleiter Veljo Struel	A, B, S	Drachenflugschule Hartmut Andres Dr.-Albert-Becker-Straße 19 6660 Zweibrücken Telefon (063 32) 35 17 Ausbildungsleiter Hartmut Andres		Drachenflugschule Schwäbische Alb Reinhardtstraße 43 7448 Wolfschlugen Telefon (070 22) 5 26 54 Ausbildungsleiter Peter Rieger	A, B
Drachenflugschule Battenberg Ederbergland Sudetenstraße 10 3558 Frankenberg Telefon (064 51) 2 19 11 Ausbildungsleiter Jürgen Hansmeyer	A, B, S	Drachenflugschule Rhein-Main-Neckar Weinheimer Straße 6 e 6943 Birkenau Telefon (062 01) 6 31 84 Ausbildungsleiter Heinz-Jürgen Weise/Reinhard Kerner		Komminger Delta Schule Alpenstraße 8 7712 Blumberg 5 Telefon (077 36) 74 62 Ausbildungsleiter Herbert Fluck	S
Nordrhein-Westfälische Drachenflugschule Schwarzer Weg 2-4 4806 Werther Telefon (052 03) 14 75 Ausbildungsleiter Norbert Mundorf/Udo Wilhelm	A, B	Drachen- und UL-Flugschule Stuttgart Hermannstraße 11 7000 Stuttgart 1 Telefon (071 1) 61 75 79 Ausbildungsleiter Matthias Betsch	A, B, S	Drachenflugschule Radolfzell Tegginger Straße 24 a 7760 Radolfzell Telefon (077 32) 27 28 Ausbildungsleiter Stanko Petek	A, B
Drachenflugschule Oberberg Richard-Wagner-Straße 10 5276 Wiehl 1 Telefon (022 62) 9 24 30 Ausbildungsleiter Arno Gröbner	A, B, S	Ikarus-Drachenflugschule Böblinger Straße 16 7030 Böblingen 4 Telefon (070 31) 7 18 80 Ausbildungsleiter Heinz Schleppe		Drachenflugschule Detlev Eilers Fritz-Geiges Straße 6 7800 Freiburg Telefon (076 1) 6 77 86 Ausbildungsleiter Detlev Eilers	A, B
Drachenflugschule Rheinland und Vulkaneifel Olsdorf 19 5305 Alfter/Bonn Telefon (022 22) 6 19 37 Ausbildungsleiter Stefan Mühl	A, B	Drachenflugschule Remstal Schulstraße 24 7067 Plüderhausen Telefon (071 81) 8 46 25 Ausbildungsleiter Hans Peter Seibold	A, B, S	Drachenflugschule Gerhard Hölzenbein Erwinstraße 41 a 7800 Freiburg Telefon (076 1) 7 75 68 Ausbildungsleiter Gerhard Hölzenbein	A, B, S
Drachenflugschule Saar-Mosel Sternbergstraße 14 5560 Wittlich Telefon (065 71) 22 14 Ausbildungsleiter Paul Loch	A	Schwäbische Drachenflugschule Schumannstraße 50 7080 Aalen Telefon (073 65) 53 46 Ausbildungsleiter Jürgen Lauk	A, B, S	Drachenflugschule Freiburg Erlenweg 5b 7800 Freiburg Telefon (076 1) 48 24 00 Ausbildungsleiter Dr. Helmut Friedrich	
Westdeutsche Drachenflugschule Am Rad 20a 5788 Winterberg Telefon (029 81) 29 07 Ausbildungsleiter Elmar Müller	A, B, S	Drachenflugschule Karlheinz Rasp Lindenstraße 15 7133 Maulbronn Telefon (070 43) 75 33 Ausbildungsleiter Karlheinz Rasp	A, B, S	Drachenflugschule Dreyeckland Schauienslandstraße 10 7801 Umkirch Telefon (076 65) 82 78 Ausbildungsleiter Roland Lantzsch	A, B
Drachenfliegerclub Kreis Olpe Hohe Straße 28 5960 Olpe/Dahl Telefon (027 61) 38 93 Ausbildungsleiter Joachim Lindig	A, B	Drachenflugschule Rottweil Alemannenstraße 11 7210 Rottweil Telefon (074 1) 2 19 56 Ausbildungsleiter Walter Albert	A, B	Drachenflugschule Walter Wagner Hof 57 7816 Münstertal Telefon (076 36) 16 76 Ausbildungsleiter Walter Wagner	A, B
Drachenflugschule Vogelsberg-Taunus Arnsburger Straße 62 6000 Frankfurt/Main 60 Telefon (06 11) 43 19 13 Ausbildungsleiter Dieter Schäfer	A, B	Drachenflugschule Göppingen Blumhardtstraße 14 7320 Göppingen-Jebenhausen Telefon (071 61) 4 12 43 Ausbildungsleiter Klaus Irschik	A	Drachenflug Südschwarzwald Tannenweg 7 7869 Schönau Telefon (076 73) 78 07 Ausbildungsleiter Josef Schumacher	A, B
Drachenflugschule Bergstraße Odenwald Steinbruchstraße 11 6149 Fürth Ausbildungsleiter Erwin Matern/Karlheinz Teichmann		Drachenfliegerclub Staufeu e.V. Rosenweg 1 7345 Deggingen Telefon (073 34) 67 63 Ausbildungsleiter Edmund Abele	A, B	Drachenflugschule Ulm 7901 Berghülen Telefon (073 44) 72 84 Ausbildungsleiter Ernst Unfried	
				Drachenflugschule Ostalb-Heidenheim Sudetenstraße 2 Telefon (073 21) 4 54 25 Ausbildungsleiter Friedrich Christandl	A, B, S

Drachenflugschule Kolenc Mozartstraße 14 7950 Biberach 1 Telefon (073 51) 721 35 Ausbildungsleiter Hermann Kolenc	A, B	Drachenflugschule Manfred Zimmermann Bischof-Altman-Strasse 11 8390 Passau Telefon (08 51) 5 14 89 Ausbildungsleiter Manfred Zimmermann	Drachenflugschule Tegelberg Haldenweg 3 8953 Roßhaupten Telefon (083 67) 5 98 Ausbildungsleiter Mathias Krug	A, B
Drachenflugschule Steidl Alemannenstraße 3 7992 Tettang 2 Telefon (075 43) 81 14 Ausbildungsleiter Horst Steidl	A, B, S	Sport Fuchs Bergsiedlung 17 8391 Breitenberg Telefon (085 84) 3 71 Ausbildungsleiter Rudolf Fuchs	Drachenflugschule Allgäu Lobachstraße 154 1/3 8959 Seeg/Allgäu Telefon (083 64) 12 86 Ausbildungsleiter Christa Vogel	A, B
Drachenflugschule Garmisch Milchstraße 10 8000 München 80 Telefon (089) 48 21 41 Ausbildungsleiter Wolf Schneider	A, B	Drachenflugschule Regensburg Marienstraße 5 8400 Regensburg Telefon (09 41) 7 58 43 Ausbildungsleiter Wilhelm Pantenburg	Drachenflugschule Kempten Parkstraße 29 8960 Kempten Telefon (08 31) 2 17 69 Ausbildungsleiter Peter Fritz	S
Münchner Drachenflugschule GmbH Balanstraße 8 8000 München 80 Telefon (089) 4 48 68 48 Ausbildungsleiter Klaus Tänzler	A, B	Drachenflugschule Michael Fröhler Am Kugelbaum 25 8411 Undorf Telefon (094 04) 18 15 Ausbildungsleiter Michael Fröhler	Drachenflugschule Jürgen Rohrmeier Salzweg 37 8972 Sonthofen Telefon (083 21) 93 28 Ausbildungsleiter Jürgen Rohrmeier	A, B
Fly & Surf Sports Dr.-W.-v.-Miller-Strasse 29 8000 München Telefon (089) 6 37 05 15 Ausbildungsleiter Toni Bender	A, B	Drachenflugschule Nordbayern Varellweg 16 8580 Bayreuth Telefon (09 21) 9 24 05 Ausbildungsleiter Anton Juri		A, B
Drachenflugschule Hochries-Samerberg Leonrodstraße 44 a 8000 München 19 Telefon (089) 18 74 12 Ausbildungsleiter Fritz Kurz	A, B	Ostallgäuer Drachenflugschule Franz-Schmid-Strasse 11 8952 Marktoberdorf Telefon (083 42) 74 12 Ausbildungsleiter Roland Sprotte/Hans Hoschka		A, B
Alpine Drachenflugschule Fünfseenland Ammerseestraße 8 8035 Gauting Telefon (089) 8 50 45 22 Ausbildungsleiter Werner Steckenbiller	A, B			

A = Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten für A-Theorieunterricht  
B = Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten für B-Theorieunterricht  
S = Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten für Schleppunterricht

## DHV-Prüfungskalender 1984

(wird laufend ergänzt)

Termin		Ort	Anmeldeadresse
31.05.	T A	Freiburg	Gerhard Hölzenbein, Erwinstraße 41 a, 7800 Freiburg, Telefon (07 61) 50 94 00
15.06.	T A	Hochplatte	Georg Steffl, Greimelstraße 3 a, 8212 Übersee
16.06.	T A	Zu erfragen bei	Roland Sprotte, Franz-Schmidt-Strasse 11, 8952 Marktoberdorf
22.06.	B	Hochplatte	Georg Steffl
24.06.	T A/B	Stuttgart	Peter Rieger, Reinhardtstraße 43, 7441 Wolfschlugen, Telefon (0 70 22) 5 26 54
30.06.	B	Zu erfragen bei	Roland Sprotte
15.07.	A	Messelberg	Peter Rieger
21.07.	T A/B	Schönau	Josef Schumacher, Tannenweg 7, 7869 Schönau oder Herbert Fluck, Alpenstraße 8, 7712 Blumberg 5
21./22.07.	P A/B	Schönau	Bitte 1 Woche vorher anmelden
21.07.	T A	Zu erfragen bei	Hans Becht, Mozartstraße 4, 8071 Lenting
27.07.	T A	Hochplatte	Georg Steffl
28.07.	P A	Hochries	Münchner Drachenflugschule, Balanstraße 8, 8000 München 80, Tel. (089) 448 68 48
10.08.	B	Hochplatte	Georg Steffl
12.08.	T A/B	Stuttgart	Peter Rieger
25.08.	T A/B	Schönau	Josef Schumacher
25./26.08.	P A/B	Schönau	Josef Schumacher
25.08.	P A	Hochries	Münchner Drachenflugschule
31.08.	T A	Hochplatte	Georg Steffl
22.09.	T B	Zu erfragen bei	Hans Becht
22.09.	P A	Hochries	Münchner Drachenflugschule
30.09.	A	Messelberg	Peter Rieger
07.10.	T A/B	Stuttgart	Peter Rieger
13.10.	T A	Zu erfragen bei	Hans Becht

# Sicherheitsjournal

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

## Zum Thema Sierra 175

Auf Grund verschiedener Gerüchte und Fragestellungen sieht der DHV sich zur folgenden Erklärung veranlaßt:

1.

Für das Gerät Sierra 175 der Firma Firebird wurde am 18.10.1983 das Gütesiegelzeugnis Nr. 01-079-83 erteilt. Grundlage für die Erteilung war unter anderem der Flugmechaniktest. Beim Flugmechaniktest wurde das Gerät in der folgenden Version vorgestellt und geprüft:

- 16 Latten Obersegel, 10 Latten Untersegel
- Material für das gesamte Segel 170 g Polyant-Segeltuch
- Segeleinstellhöhen (von innen nach außen): 1. Latte 39 cm; 2. Latte 42,52 cm; 3. Latte 45 cm.

2.

Später sind Sierra-Geräte aufgetaucht mit folgenden abweichenden Merkmalen:

- Segelmaterial Mylar, mit den Varianten
  - a) Voll-Mylar (Ober- und Untersegel)
  - b) Halb-Mylar (nur Obersegel)
  - c) Mylar Anströmkante in Kombination mit Sandwich-Achterliek
- vier zusätzliche starre Segellatten im Obersegel.

3.

Es handelt sich dabei um „Änderungen“ im Sinne der Gütesiegelforderungen für Hängegleiter. Die dafür einschlägigen Bestimmungen der Gütesiegelforderungen lauten:

### „Allgemein

Alle Änderungen müssen den Gütesiegelforderungen entsprechen.

Änderungen werden eingeteilt in

- a) kleine Änderungen
- b) große Änderungen, wenn sie wesentlichen Einfluß auf die Flugeigenschaften und die Festigkeit des Hängegleiters haben können.

### Melde- und Genehmigungspflicht

Alle Änderungen sind melde- und ge-

nehmigungspflichtig, vgl. Ziffer 1.3. Kleine Änderungen gelten dann als genehmigt, wenn sie schriftlich bei der Gütesiegelstelle und bei der Geschäftsstelle des DHV angemeldet wurden und innerhalb eines Monats nach Anmeldung kein Einwand erfolgt.“

Die bei Ziffer 2 genannten Änderungen sind ausnahmslos „große Änderungen“, da sie wesentlichen Einfluß auf die Eigenschaften des Hängegleiters haben können, d.h. daß die Möglichkeit einer solchen wesentlichen Änderung besteht. Zur Beurteilung, ob die Änderung tatsächlich wesentlich ist und – wenn ja – ob sie noch innerhalb der Gütesiegelforderungen liegt, obliegt ausschließlich dem DHV als prüfender Stelle.

4.

Eine ausdrückliche Änderungsanmeldung durch die Firma Firebird ist nicht erfolgt. Als Anmeldung kann jedoch die Vorstellung der nachstehend beschriebenen Varianten für den Flugmechaniktest am 10.04.1984 gewertet werden:

- Mylar-Obersegel
- Mylar-Anströmkante in Kombination mit Sandwich-Achterliek in Kombination mit vier zusätzlichen starren Latten im Obersegel.

Die flugmechanische Begutachtung ergab beim Mylar-Obersegel eine geringfügig schlechtere Stabilität als bei der geprüften Ursprungsversion und bei der Mylar-Anströmkante mit Sandwich-Achterliek eine deutlich reduzierte Stabilität. Auf die entsprechenden Gutachten von Professor Schönherr wird Bezug genommen.

5.

Nachdem bereits die Ursprungsversion im Grenzbereich lag und die flugmechanischen Stabilitätsanforderungen gerade noch erfüllt hatte, war eine weitere Stabilitätsminderung sicherheitsmäßig nicht vertretbar. Die beiden Änderungsvarianten konnten daher nicht genehmigt werden. Demzufolge besitzt bisher nur die Ursprungsversion mit den bei Ziffer 1 beschriebenen Merkmalen den Betriebstüchtigkeitsnachweis und damit das Gütesiegel des DHV.

6.

Wegen eines Tuck-Unfalles am 24.03.1984 hat der Pilot Elmar Paller sich mit Schreiben vom 09.04.1984 an den DHV gewandt. Nach seinen Angaben weist das Unfallgerät ein Vollmylar-Segel und vier zusätzliche starre Latten im Obersegel auf. Auf Grund dieses Schreibens haben wir die Firma Firebird am 19.04.1984 um Stellungnahme zu einzelnen definierten Fragen bis spätestens 02.05.1984 gebeten. Die Stellungnahme haben wir bisher nicht erhalten.

7.

Tuck-Unfälle mit einem Gerät in geprüfter Ursprungsversion gemäß Ziffer 1 sind dem DHV bisher nicht bekanntgeworden. Der Technikreferent Professor Schönherr weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß durch die heutige Technologie die Tuck-Stabilität der Hängegleiter weitgehend gewährleistet ist, daß jedoch in extremen Flug- und Wettersituationen bei allen Geräten Tucks noch auftreten können.

Gmund, den 15.05.1984  
Deutscher Hängegleiterverband e.V.

## Überschlag an der Porta Westfalica

Porta Westfalica – Am 26.03.1984 startete Bernd Otterpohl gegen 16.30 Uhr zu einem Erstflug mit seinem neuen Sierra mit Sandwich-Achterliek und Mylar-Anströmkante. Nach einem ca. 35-minütigen Flug, bei dem der Pilot nach eigenen Aussagen starke Kopflastigkeit feststellte, überschlug das Gerät, wie der Pilot berichtete, bei einem Stall-Versuch. Der Pilot konnte sich mit dem Fallschirm retten.

## Absturz in Italien

Capeino Veranese – Am 24.03.1984 fand in Capeino Veranese ein Qualifizierungswettbewerb statt. Elmar Paller, italienischer Vize-Staatsmeister 1982, startete seinen Voll-Mylar Sierra um 12.30 Uhr. Beim Verlassen eines Thermikbartes überschlug sich nach Aussa-

ge des Piloten plötzlich das Gerät zweimal nach vorne, beide Flügelrohre brachen. In einen Steilhang stürzend überlebte der Pilot den Absturz, obwohl er das Rettungsgerät nicht öffnen konnte.

## Überschlag im Nordföhn

Am Ostersonntag hat sich Herbert Iser mit einem Fun 3 im Schlerngebiet (Südtirol) nach vorn überschlagen. Er löste sein Rettungsgerät Parasail aus und landete unversehrt in einer Schlucht. Die Schirmkappe hatte sich in einem Baum verfangen und so den Sturz gemildert. Herbert Iser führt als Unfallursache die bei Nordföhn entstehenden Turbulenzen an.

Er wurde aus dem Normalflug heraus an die Kielstange geschleudert. Eine ganze Weile blieb er in dieser Position, dann überschlug sich das Gerät nach vorn.

Am selben Tag soll sich am Malsitter Hof (Brixen) ein weiterer Überschlag ereignet haben. Näheres über diesen Vorfall wurde jedoch nicht bekannt.

## Tödlicher Absturz am Kandel

Waldkirch/Kandel – Am 20.04.1984 verunglückte der Hängegleiterpilot Friedolin Lickert am Kandel tödlich.

Der Unfall ereignete sich kurz vor dem Landeanflug auf dem Landeplatz Heimeck.

Der Pilot, der einen Hängegleiter vom Typ Flash (Starrflügler mit aerodynamischen Steuerhilfen) mit SHV-Typenprüfung flog, versuchte seinen Drachen aus dem Sturzflug heraus abzufangen. Hierbei zerbrach das Gerät in der Luft und die Aufhängevorrichtung löste sich vom Kielrohr. Der Pilot stürzte aus ca. 50 bis 70 m Höhe ab. Der Rettungsschirm wurde nicht ausgelöst.

### NACHRUF

Am 20. April 1984 mußtten wir von unserem Fliegerkameraden

## Friedolin Lickert

Glottental

Abschied nehmen.

Ein tragischer Flugunfall riß ihn aus unserer Mitte. Wir haben einen guten Freund und Kameraden verloren. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Waldkirch, den 25. April 1984

Drachenseglerclub Südschwarzwald

## Neue Hängegleiter mit HGMA-Airworthiness Certification

838 Moyes Mars 170  
8310 Moyes Missile GT 190  
831 Streak 180

Fa. Moyes Italia  
Fa. Moyes Italia  
Fa. Bennett

# Umsteiger

Eine Sicherheitsnotiz von Franz Karl

Mit Beginn der neuen Flugsaison steigt leider wieder die Zahl der Unfälle. Obwohl die meisten davon glimpflich ausgehen – Alurohre kann man wieder ersetzen – wird es doch bedenklich, wenn es dabei auch immer mehr Verletzte gibt.

Wie aber ist nun diese Zunahme der Unfälle im Frühjahr zu erklären?

Dieses Ansteigen der Unfälle im Frühjahr, das auch bei anderen Luftsportarten zu beobachten ist, kann man in der Regel mit den längeren Flugpausen im Winter und der daraus folgenden Untrainiertheit der Piloten erklären.

Dieses Jahr kommt aber eine weitere Gruppe unfallgefährdeter Piloten dazu: *die Umsteiger*. – Damit meine ich jene Piloten, die bisher ihre Flugerfahrung auf einem einfach zu fliegenden, gutmütigen Gerät gesammelt haben und sich nun gleich ein Spitzengerät der neuesten Generation (integriertes Querrohr, straff gespanntes Segel, hoher Geschwindigkeitsbereich usw.) zulegen. Drachen dieser Art bieten zweifellos mehr Möglichkeiten für den Leistungsdrachenflug. Sie überfordern aber auch viele Piloten, da sie auf Flügelfehler wesentlich härter reagieren. So müssen die Landeinteilung und die Landung selbst wegen des besseren Gleitwinkels und der höheren Geschwindigkeit noch präziser vorgenommen werden. Zusätzlich bedingt die größere Leistung bei einigen Geräten auch eine Verschlechterung des Handlings. Auch ist eine gute Rollwendigkeit, die schon manchen Unfall verhütet hat, nur nach einiger Übung zu erzielen (ein einfaches „Bügel-zur-Seite“ genügt da nicht).

Damit ergibt sich für alle Umsteiger nur eine Konsequenz: beurteilt Euer momentanes fliegerisches Können sehr selbstkritisch und kauft nur ein Gerät, das Ihr auch beherrschen könnt. Das Fliegen mit einem Drachen, den man nicht voll in der Hand hat, verunsichert, geht an die Nerven und stellt für Euch und andere ein erhöhtes, vermeidbares Sicherheitsrisiko dar.

Besonders bei den neuen Spitzengeräten sollte eine genaue Einweisung des Piloten durch den Verkäufer in die Eigenheiten des Fluggerätes, sein Start-, Flug- und Landeverhalten selbstverständlich sein. Besteht darauf! Erkundigt Euch auch bei anderen Piloten, die den gleichen Typ schon längere Zeit fliegen, über deren Erfahrung.

Durch überlegtes Vorgehen bei der Wahl eines neuen Gerätes wird die Flugsicherheit erhöht und ermöglicht, daß ihr mit dem Drachen und nicht der Drachen mit Euch fliegt.

## Schwerer Flugunfall an der Hochplatte

Piesenhausen/Hochplatte – Am 27.4.1984 startete der als Initiator des Senioren-Europacups bekannte Erich Storchmann gegen 14.00 Uhr von der Hochplatte, um den 2. Höhenflug mit seinem Sierra durchzuführen. Im Landeanflug schaffte es der Pilot nicht, den Drachen gegen den Wind zu landen, sondern flog mit Rückenwind über die südlich des Landeplatzes gelegene Ortschaft Piesenhausen. Dort kollidierte er mit einer Starkstromleitung und zog

sich beim Absturz schwere Verletzungen zu.

## Zusammenstoß am Tegelberg

Tegelberg/Füssen – Am 24.04.1984 startete um ca. 15.00 Uhr Joachim Sauter zu einem Flug vom Tegelberg. Gegen 16 Uhr hatte er ca. 250 m überhöht, als er während dem Thermikkreisen mit einem anderen Hängegleiter kollidierte. Beide Piloten mußten den Fallschirm auslösen.

Während der Unfallgegner unverletzt  
Fortsetzung nächste Seite

**Achtung!**  
**Adressänderung!**

**Peter Reichart**  
Drachen + Zubehör  
8221 Tengling  
Telefon 086 87/7 90



Pro Air · Probe xc · High Dream · Afro · PSR-Rademacher

blieb, zog sich Joachim Sauter beim Zusammenstoß Verletzungen im Gesichtsbereich zu. An beiden Geräten entstand beträchtlicher Sachschaden.

### Lebensgefährliche Starthilfe

Der Wind weht so stark, daß Du am Start Dein Gerät nicht alleine unter Kontrolle halten kannst. Als Retter in der Not greifen Kameraden in die Unterverspannung. Einer vorn und zwei seitlich. Jetzt fühlt sich die Sache schon besser an. Du rufst: loslassen! Und steigst nach oben weg.

Vielleicht. Vielleicht aber hat der linke Helfer zu spät losgelassen. Oder der rechte. Oder alle drei haben sogar im richtigen Moment losgelassen – und nun spürst Du, wie der Wind einseitig am Gerät angreift. Du hast keine Chance mehr gegenzulenken.

Diese gutgemeinte Starthilfe-Methode ist schon manchem zum Verhängnis geworden. Daher: niemals beim Start seitliche Hilfe gewähren lassen. Vor dem Start gerne. Aber beim Startvorgang selbst darf nur mehr ein Helfer an der vorderen Unterverspannung halten und der Flügel muß an den Seiten frei sein. Ist das Gerät so nicht kontrollierbar, darf kein Start erfolgen.

### Flügelrohre kennzeichnen

Immer wieder kommt es vor, daß wegen mangelhafter Kennzeichnung bei einem Aufbau aus dem kurzgepackten Zustand das rechte und das linke Flügelrohr vertauscht werden. Das Ergebnis ist dann eine erhebliche Beeinträchtigung der Steuerbarkeit des Drachens, sowie ein Pitch-up-Verlust. Dies kann zu schwersten Unfällen führen.

Unsere Aufforderung deshalb: Die Markierung der Rohre regelmäßig überprüfen und eventuell neu anbringen.

### Doppelaufhängung richtig benützen

Der tödliche Absturz am Kandel hat in drastischer Weise wieder einmal gezeigt, wie wichtig eine richtig benützte Doppelaufhängung ist.

So nützt es wenig, wenn zwar eine Doppelaufhängung am Drachen befestigt ist, sie jedoch vom Piloten nicht benützt wird. Es sollte also für jeden Startleiter und Piloten eine Selbstverständlichkeit sein, bei der Liegeprobe die richtige Anbringung und Handhabung der Doppelaufhängung zu kontrollieren.

## Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 07.05.1984

072 – 83	Vampyre I
073 – 83	Saphir
074 – 83	Hi-Dream (incl. Speedbar)
075 – 83	Ikarus 900
076 – 83	Hornet 170 (incl. Speedbar)
077 – 83	Focus 17
078 – 83	Vampir II 15,7 qm
079 – 83	Sierra
080 – 83	Milan
081 – 83	Profil 17
082 – 83	Vega 84
083 – 83	Probe (incl. Speedbar)
084 – 83	Profil 15
085 – 83	Explorer 155
086 – 83	Rival
087 – 84	Bullet C
088 – 84	Cloud IV

Fa. Eichhammer/Schönleber
Fa. Bautek
Fa. Engel
Fa. Lieb
Fa. Steger
Fa. Eichhammer/Schönleber
Fa. Pacific Wings
Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
Fa. Gerlich
Fa. Kaspeitzer
Fa. Wierzbowski
Fa. Skytrek Europe
Fa. Kaspeitzer
Fa. Hiway
Fa. Fulmar
Fa. Guggenmos
Fa. Thalhofer

Diverse Einzelstücke und Prototypen (Genehmigungsschreiben)  
Diverse abwurfgeprüfte Geräte gemäß Übergangsregelung (Stempel)

## Neue Schleppgeschirre mit Gütesiegel

Stand: 08.05.1984

06 – 008 – 84	Gurtzeugsystem HG-SGS Gabelseil AS	1)	Fa. Treumann
06 – 007 – 84	Gurtzeugsystem Doppelklinke	1)	Fa. Treumann
06 – 008 – 84	Gurtzeugsystem DSG 22 S	1)	Fa. Deininger

### Anmerkungen

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

### Warnung an alle Besitzer des Rettungssystems „ESS RDP“ 20

Am 30.04.1984 wurde im Rahmen der DHV-Gütesiegelprüfung für das oben genannte Rettungssystem der Flugzeugabwurf mit der 100-kg-Puppe durchgeführt. Dabei riß während des Öffnungs-

vorganges die Verbindungsleine. Nach unseren Informationen wird dieses Rettungssystem bereits in der Schweiz verkauft. Wir warnen daher dringend alle Besitzer, dieses Rettungssystem weiter zu benutzen, da bei einer Öffnung die Verbindungsleine reißen kann.



# Wie riskant ist ein Streckenflug?

**Ist beispielsweise der „Pinzgauer Spaziergang“ wirklich ein Spaziergang, bei dem man lediglich die rechte Zeit nicht säumen darf, um das Tal zu queren?**

Prof. Helmut Reichmann (mehrfacher Segelflugmeister und Drachenflieger) hat bei einem Lehrvortrag vor DHV-Fluglehrern betont, daß er in den Alpen bei bestimmten Wetterlagen thermische Turbulenzen vorgefunden hat, die er mit einem Drachen niemals durchfliegen würde.

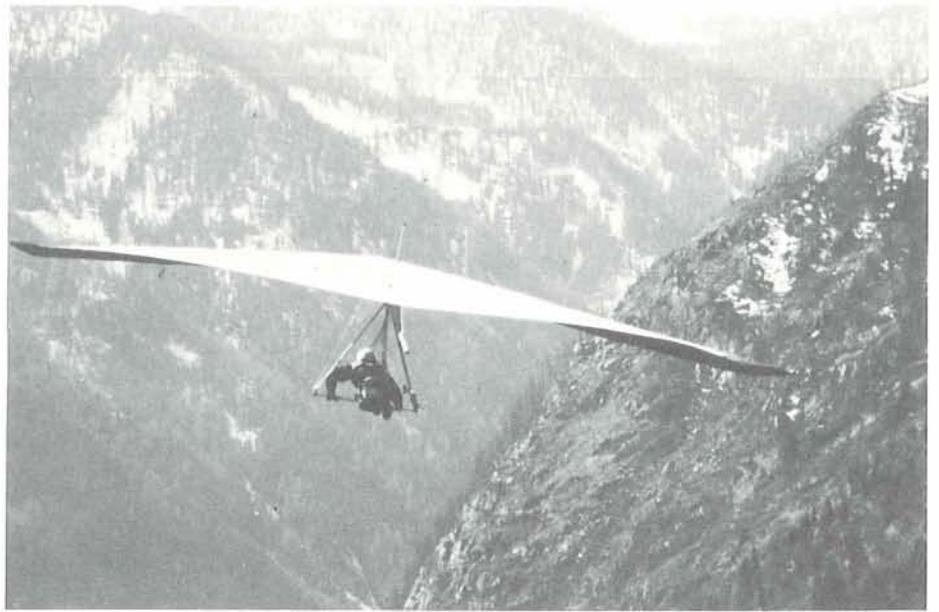
Der DHV-Gütesiegeltest hat zwar mit dem Flattersturz aufgeräumt, er kann auch die besondere Überschlagsneigung eines Gerätes feststellen und dann die Zulassung verwehren. Er kann aber nicht die absolute Sicherheit vor einem Überschlag garantieren. Denn ein Drachen ist nun mal, um mit den Worten von Guggenmos zu reden, „eine aerodynamische Krücke“. Da unseren Nurflüglern das stabilisierende Leitwerk eines konventionellen Flugzeuges fehlt, sind wir gezwungen, das Wetter ganz besonders auf die Flugtauglichkeit zu überprüfen. Zudem tritt in Zeiten, wo den Gerätekonstrukteuren nichts revolutionäres Neues einfällt, bei einigen ein ungutes Phänomen auf: Im Bestreben Neugeräte mit verbesserten Leistungsdaten auf den Markt zu bringen, wird die aerodynamische Sicherheit des Deltas auf ein gerade noch vertretbares Maß gemindert. Dann kann der modernste und schnellste Drachen durchaus schlechtere Sicherheitsreserven besitzen als ein älteres Modell. Jedenfalls ist auch die beste Konstruktion nicht dafür geeignet, stark turbulente Gebiete zu befliegen. Eigentlich eine banale Erkenntnis, die, so sollte man meinen, nicht eigens erwähnt zu werden bräuchte. Aber schon haben drei Piloten ihren Irrglauben mit dem Leben bezahlt, ein schnelles Gerät könne auch bei starkem Wind geflogen werden. Die entsprechend starken Turbulenzen waren nicht beherrschbar. Und schon, wie bei der Bayrischen gesehen, fliegen die ersten Überlandpiloten bewußt ins Lee, in der Hoffnung einen Leebart zu erwischen. Verzichtet ein Cross Country Pilot auf derlei Eskapaden, bleiben ihm immer noch genügend Risiken.

Neben der Außenlandung im fremden Gelände ohne Windrichtungsanzeige steht das Problem, daß ein Crash vielleicht von niemandem bemerkt wird und die Hilfeleistung ausbleibt. Bei fal-

scher Beurteilung der Strömungsverhältnisse im fremden Gebiet kann auch ein vorsichtiger Pilot in unerwartete Turbulenzen geraten. Und nicht genug damit, selbst wenn man die Augen weit aufsperrt, kann man bei einem Überlandflug in den Alpen freihängende Sei-

le von Lastenliften übersehen.

Daß trotz allem so viele schöne und weite Strecken gelingen, liegt am besonnenen Verhalten der Piloten, die mit dem nötigen Wissen und Können an die Strecke rangehen. Und so soll es bleiben.



## Nach der Außenlandung

**Die Thermiksaison ist nun voll im Gange und viele frischgebackene Piloten mit dem Befähigungsnachweis B nutzen die Möglichkeiten, die ihnen die Überlandflugberechtigung bietet und versuchen sich im Streckenflug. Dabei bleibt es oftmals leider nicht aus, daß eine hochstehende Wiese als Außenlandeplatz dienen muß. Willi Kravanja macht sich Gedanken, wie möglicher Ärger mit dem Grundstückseigentümer vermieden werden kann.**

Die beliebtesten Drachenflugziele liegen nach wie vor im Alpengebiet bzw. im Alpenvorland. Gerade aber auch dort gibt es immer wieder Ärger mit ignoranten Drachenfliegern, die alles was „grün“ ist als „ihren“ Landeplatz ansehen und sich dementsprechend rücksichtslos benehmen.

Der Frühling ist jetzt auch in den Alpentälern eingezogen. In den Tälern liegt längst kein Schnee mehr und die Wiesen erholen sich langsam von ihrem Winterschlaf. Das Gras beginnt zu wachsen, wird hoch und höher – die Wiesen werden saftig und grün. Wie schön ist es gerade für einen Streckenflugpiloten, in einem neuen Tal eine solch sichere Landemöglichkeit zu sehen.

Die Überlandflugberechtigung macht's

möglich – es darf so gut wie überall gelandet werden. Rein rechtlich eine feine Sache. Denn, wenn wirklich etwas zu Schaden kommt – wozu haben wir denn eine Versicherung?! Gut, warum, nicht? Wir haben mehr Freiheiten hinzugewonnen und somit noch mehr Möglichkeiten erhalten, unsere Flugkünste unter Beweis zu stellen.

Wir sind aber nicht mehr alleine auf der Welt. Mittlerweile sind es einige Tausend, die dem gleichen Vergnügen nachgehen und viele fühlen sich als der Crack und damit beginnt oft das Ärgernis:

„Endlich, nach stundenlangem Flug hat man wieder Boden unter den Füßen“. Daß dieser Boden jedoch jemanden gehören kann und dazu noch landwirtschaftlich genutzt wird, scheint so man-

cher zu vergessen. Das Gras ist grün – das weiß jeder und man kennt es von den städtischen Erholungsparks – man darf herumlaufen und es ist dazu noch hervorragend als Sport- und Spielwiese zu benutzen. Daß man sich darauf auch von seinem Stundenflug erholen muß, scheint klar. Daß aber jeder Quadratmeter Wiesenfläche zur Einnahmequelle der Landwirte gehört und die Bauern gerade im Alpengebiet, wo oft ausschließlich Milchwirtschaft betrieben wird, mit jedem Fleckchen Grün kalkulieren müssen, darüber scheinen noch nicht viele Drachenflieger nachgedacht zu haben. „Schnell noch ein Landefoto, ein paar Landezeugen sind schon herbeigelaufen.“ Dafür, daß noch ein paar weitere Zuschauer ihr Auto neben der Straße abgestellt haben, kann der vielbewunderte Flieger meist nichts – aber der Bauer ärgert sich bereits. „Jetzt langsam abbauen“ – so man-

cher sieht oft nicht einmal einen Anlaß, dies am Rande der Wiese zu tun. Wenn der Rückholer dann irgendwann angekommen ist, dann wird das Gerät verladen und die Wiese schnell noch als Rangierplatz benutzt – Pech, wenn man jetzt auch noch hängenbleibt und deutliche Furchen in der Grasnarbe hinterläßt. „Ist nicht so tragisch, ich lande sowieso nicht mehr hier, bin ja nur abge-soffen.“

Was aber, wenn ortsansässige Piloten dort öfter fliegen wollen? Sie einigen sich oft zäh mit Landeplatzbesitzern, Pachtgebühren müssen bezahlt werden – oft in beachtlicher Höhe. Nicht selten kommt es trotzdem zum Ärger, und zwar mit den anliegenden Nachbarn. Uneinsichtige Zuschauer (woher sollten sie es auch wissen) benutzen allzu oft ausgerechnet die Wiese des Nachbarbauern, um dort in Ruhe die Flieger zu beobachten.

Aber auch Gastflieger machen es sich

manchmal leicht und wissen nicht, welchen Schaden sie oft mit ein paar nicht böse gemeinten Unachtsamkeiten den örtlichen Clubs zufügen können. Deshalb, warum nicht das Auto am zur Verfügung gestellten Parkplatz abstellen? „Ach ja, man müßte jetzt noch den Drachen ein paar Meter tragen und das nach dem Flug – einmal geht’s schon.“ Bereits am Übungshang sollte Verständnis für die Natur und diejenigen, die sie sich als Lebenserhaltung zur Nutzung machen, aufgebracht werden. Denke man nur bei jeder weggeworfenen Zigarettenkippe daran, was solcher Müll den fast alles fressenden Kühen, die ja auch ab und zu „unsere“ Fluggelände benutzen, antun kann.

Es wäre schön, wenn jeder etwas zum gegenseitigen Verständnis zwischen Landwirten und Drachenfliegern beitragen würde. Dann wäre die Außenlanderlaubnis nicht nur rechtlich, sondern auch menschlich geregelt.



„Ob ich helfen soll?“

Foto: Peter Seitz

Satire von Raimund Rud  
(Meine Strecke) Heft Nr. 23

Ich gratuliere Ihnen zu diesem Beitrag und würde es sehr begrüßen, öfters solche Veröffentlichungen lesen zu können. Beiträge dieser Art lockern die trockene Information herrlich auf; schade, daß es nur wenige Leute gibt, die über sich selbst lachen können und andere daran teilhaben lassen.

Mit freundlichen Grüßen  
Udo Weiland

Liebe Redaktionsbienen  
und Redakteure!

Raimund Rud beherrscht die Kunst der Persiflage! Schon lange nicht mehr so gelacht, wurde ich doch an eine Begebenheit aus dem Jahre 1981 erinnert:

Es war der Tag nach der Alpenüberquerung, der 16. April. Kaum war ich am Wildkogel gestartet und hatte zur Überquerung des Pinzgaus angesetzt, meldete mein Rücken kühle Feuchtigkeit. Oh je, der Traubensaft! Solchen mit Apfelmessgeschmack hatte es in dem kleinen Laden nicht gegeben, der hätte sich wenigstens der Farbe des Daunensacks angepaßt. Und jetzt der Ernstfall. Eigentlich hätte ich der Schwachstelle am Urinbeutel – dort wo der Schlauch rausgeht – mißtrauen sollen. Also so schnell wie

möglich weg mit der Flüssigkeit! Kaum habe ich einen halben Liter weggenuckelt, kriege ich fürchterlich Bauchweh – eigentlich kein Wunder bei dem eiskalten Zeug. Verzweifelt lasse ich den Rest auslaufen, der Fahrtwind verteilt ihn gekonnt über die ganze Liegeschürze. Nach unendlich langen 20 Minuten der letzte Tropfen, die Sauerei ist perfekt. Unter unbeschreiblichem Bauchweh steige ich in den Anschlußbart mit 5 Metern ein.

Trotzdem, sobald ich später an diesen Flug dachte, war die Saftgeschichte vergessen. Geblieben ist die Erinnerung an ein kleines Abenteuer auf einer neuen Route.

Erst Raimund hat mit seiner Story die alte Pritschlerei wieder lebendig werden lassen. Ein netter Spiegel.

Servus  
Kurt Weber

Liebe Kameraden  
von der Redaktion des Info,

im DHV-Info Nr. 23 berichtet Ihr über den festgestellten Zufall einer Namensgleichheit des DHV als Kurzform der Bezeichnung für den Deutschen Hängegleiterverband e.V. mit dem DHV als Kurzform für die Bezeichnung des Deutschen Hilfsvereins e.V. Da habt Ihr

also Pech gehabt. Euer Pech ist aber noch viel größer als Ihr bei der verspäteten Entdeckung dieses unglücklichen Zufalls ahntet. Es gibt nämlich noch einen 3. und einen 4. DHV!

Der dritte DHV, der ist mit seinen ca. 300 000 Mitgliedern mit Sicherheit der größte und älteste, er ist nun schon 52 Jahre alt (gegründet 1932). Es ist der Deutsche Harmonikverband e.V., die Dachorganisation der Akkordeon spielenden Vereine in Deutschland mit Sitz in Trossingen. Seine Buchstabenkombination ist mit der unsrigen identisch.

Beim vierten DHV handelt es sich um den Deutschen Handlungsgehilfenverband, der sich ebenfalls unsere Buchstabenkombination als Kurzform auserwählt hat. Über Art und Rechtsform dieses Vereins konnte ich bisher nur in Erfahrung bringen, daß es sich hierbei um irgendeine Vereinigung kaufmännischer Angestellter handelt.

Leider ist es jetzt wohl zu spät dem unsrigen DHV, dem sicher jüngsten, einen anderen Namen zu geben. Trotz alledem könnt Ihr froh sein, wenn Ihr nicht wie ich als 2. Vorsitzender eines Akkordeonorchesters und drachenfliegendes Mitglied des Deutschen Hängegleiterverbandes mit 2 verschiedenen DHVs zu tun habt!

Mit freundlichen Grüßen  
Euer DHV-Mitglied

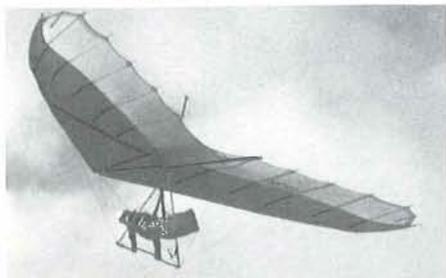
Bruno Rehm

## PROBE XC 170 auf Erfolgskurs!

Gewinner der Australischen Meisterschaft 1984

Wir freuen uns, daß immer mehr gute Piloten die Überlegenheit des Probe XC demonstrieren.

1. Platz Baden-Württemberg. Meisterschaft '84  
Probe XC, Jochen Zeyher
2. Platz Baden-Württemberg. Meisterschaft '84  
Probe XC, Thomas Springmann



SKYTREK EUROPE  
Merzhauser Straße 8  
7800 Freiburg

Tel. (07 61) 50 94 00 od. 40 66 71

- sowie
1. Platz Queensland 1984
  1. Platz New South Wales 1984
- und viele weitere ausgezeichnete Plazierungen

Um 1984 vorn dabei zu sein genügt es nicht mehr, ein auf Hochleistung getrimmtes Gerät zu fliegen. Entscheidend für den Erfolg ist die Kombination von Leistung und Handling, wie sie der PROBE in seinem harmonischen Flugverhalten offenbart. Dies macht ihn auch zu einem Gerät für den Genußflieger, der problemlos auch in schwacher, enger oder zerrissener Thermik nach oben an die Basis will. Testen Sie den PROBE – und urteilen Sie selbst.

Fordern Sie Informationsmaterial an und vereinbaren Sie einen PROBE-Probeflug.

# Faszination an blauem Himmel

## Drachenflieger begeisterten Ostern mehrere tausend Zuschauer

Worpswede (jsc). Vierzehn waghalsige Drachenflieger waren an den Ostertagen die große Sensation vom Teufelsmoor. Sie beteiligten sich an der ersten Bremer Meisterschaft im Schleppstart-Drachenflug, die in den Hammewiesen in der Nähe der Pionierbrücke zwischen Worpswede-Weyerdeelen und der Ortschaft Teufelsmoor ausgetragen wurde. Veranstalter war der in Worpswede ansässige Drachenfliegerclub (DFC) „Weser“ e.V. Tausende von Besuchern, die bei dem sonnigen Wetter überwiegend mit dem Fahrrad zu dem Schauplatz des Geschehens gekommen waren, bewunderten den Mut und das Können der tollkühnen Männer. Erster Champion dieser offenen Meisterschaft wurde Siegbert Koziura aus Delmenhorst, der dem Vorstand des DFC „Weser“ angehört.

Für die Zuschauer war es ein faszinierendes Bild, wie die Piloten mit ihrem drachenähnlichen Fluggerät mit einer Spannweite zwischen acht und elf Metern von einer Seilwinde in eine Höhe von etwa 1600 Fuß oder knapp 500 Meter gezogen wurden und von dort nach einem freien Flug von mindestens vier Minuten sicher in dem Zielkreis landeten. Die vielen Gäste konnten sich davon überzeugen, daß die jüngste Luftsportart nun auch im Teufelsmoor ihren Einzug gehalten hat und daß der alte Traum der Menschheit, wie ein Vogel durch die Luft zu fliegen — die alte griechische Sage nannte bereits den Flug des Ikarus — nunmehr Wirklichkeit geworden ist.

Für die Drachenflieger bedeutet jeder Start ein Flug in ein neues bezauberndes Abenteuer. Das trifft selbst bei Meisterschaften zu, bei denen sie sich vor allem voll auf ihre Aufgabe konzentrieren müssen. Um alle Kriterien erfüllen zu können, mußte jeder Teilnehmer insgesamt 16mal in die Lüfte steigen.

Zu den Aufgaben, die jeweils zweimal absolviert werden mußten, gehörten zum Beispiel, zwei im Gelände aufgestellte Bojen möglichst häufig nacheinander mindestens jeweils um 180 Grad (Halbkreis) zu umrunden, ein bestimmtes Ziel anzufliegen und dort zu wenden, einen Vollkreis und eine Acht zu fliegen (für jeden weiteren Vollkreis und für jede weitere Acht gab es zusätzliche Punkte) und nach Möglichkeit das Ziel von einem Meter Durchmesser in dem Zielkreis (50 Meter Durchmesser) mit mindestens einem Fuß zu berühren. Wichtig war, daß die Piloten stehend im Ziel-

kreis landeten. Außenlandungen führten zur Disqualifikation. Die Teilnehmer konnten ihr Punktekonto verbessern, indem sie die Mindestdauer von vier Minuten (nach Ausklinken des Schleppseils) überschritten.

Erfolgreichster Drachenflieger war Siegbert Koziura mit 636 Punkten. Als erster Bremer Meister ist er damit für ein Jahr stolzer Besitzer eines 60 Zentimeter hohen silbernen Wanderpokals. Je einen kleineren Pokal erhielten der Zweite des Turniers, Mike Page, ein Engländer aus Verden/Aller (550 Punkte), und der Drittplazierte, Peter Schoelzel aus Delmenhorst (432). Mit je einer Medaille wurden Heiko Giersberg, Hannover (416), und Werner Muffler, Weyhe (318), ausgezeichnet. Mit 230 Punkten sicherte sich der Vorsitzende des DFC, Jörg Papenhausen, den sechsten Platz vor dem „Lokalmatador“ Jakob Krose, Worpswede (160).

Papenhausen war besonders erfreut, daß alles so hervorragend geklappt habe und daß die Veranstaltung mit einem großen Erfolg abgeschlossen werden konnte. Dank sagte er dem „Bodenpersonal“ für die hervorragende Unterstützung. Ein Extralob sprach er Stefan Hamann aus, der an allen Tagen unermüdlich mit dem Motorrad das Schleppseil zurückgebracht hatte.

Während des Fluges liegen die Piloten waagrecht in einer schlafsackähnlichen Liegematte, die an einem Trapez aus Aluminiumstäben befestigt ist. Die Sicherheit wird besonders groß geschrieben. Daher muß jedes Fluggerät das Gütesiegel tragen, das der Deut-

sche Hängegleiter-Verband (DHV) vergibt. Außerdem muß jedes Gerät vor dem Start kontrolliert werden. Aus Sicherheitsgründen müssen die Piloten ferner einen Helm und einen Fallschirm mit sich führen. Der Startleiter steht mit dem Bedienungspersonal an der etwa 800 Meter entfernten Seilwinde in einer ständigen Funkkontakt, so daß das Schleppseil bei einem Fehlstart sofort angehalten und so mit Schaden vom Piloten und vom Gerät ferngehalten werden kann. So sind auch bei der vielen Starts an den Meisterschaftstagen keine Teilnehmer verunglückt. Die Sanitäter des DRK-Ortsvereins Lilienthal brauchten lediglich nur dreimal mit einem Pflaster auszuhelfen.

An den Meisterschaften 1985 nehmen möglicherweise auch schon Damen teil. In den Reihen des Drachenfliegerclubs „Weser“ sind immerhin einige Frauen, die ebenfalls von dieser außergewöhnlichen Sportart begeistert sind. Bis sie jedoch im Besitz eines „B-Scheines mit Berechtigung für stationäre Serienwinden“ sind, müssen sie ebenso wie ihre männlichen Vereinsangehörigen eine umfassende theoretische und praktische Ausbildung absolvieren.

Nachdem bereits seit mehreren Jahren im Worpsweder Ortsteil Hüttenbusch ein Luftsportclub (Motorsegeln) und eine Fallschirmsportgruppe beheimatet sind, kann das Künstlerdorf jetzt durch die Drachenflieger das Zentrum für vielseitigen Luftsport im Weser-Elbe-Dreieck werden. Sorgen bereitet dem Drachenfliegerclub jedoch die hohe Pacht, die er für das Gelände entrichten muß. Weil der Club und auch die Mitglieder keine großen finanziellen Möglichkeiten haben, halten sie noch immer Ausschau nach einem finanziell günstigeren Gelände, um auch in Zukunft ihren völlig geräuschlosen Sport, von dem die Umwelt in keiner Weise belastet wird, ausüben zu können.



Pokale und Medaillen überreichte der Vorsitzende des in Worpswede beheimateten Drachenfliegerclubs „Weser“, Jörg Papenhausen, an die erfolgreichsten Teilnehmer der ersten offenen Bremer Meisterschaft im Schleppstart-Drachenflug. Erster Meister und Gewinner des großen Wanderpokals wurde Siegbert Koziura. Auf dem Foto sehen wir von links: Motorradfahrer Stefan Hamann, den Worpsweder Lokalmatador Jakob Krose (7. Platz), Heiko Giersberg (4.), Werner Muffler (5.), Mike Page (2.), Meister Siegbert Koziura, Peter Schoelzel (3.) und Vorsitzender Jörg Papenhausen (6.). (jsc) fo/dw

## Jahreshauptversammlung des Augsburger Drachenfliegerclub e.V.

Der Augsburger Drachenfliegerclub e.V. konnte am 09.03.1984 seine vierte Jahreshauptversammlung in der Gaststätte „Unterbaarer Vier Stuben“ seit Bestehen abhalten. Wie der erste Vorsitzende Klaus Schönberger in seinem Bericht feststellen konnte, hat der Verein ein erfolgreiches Jahr 1983 hinter sich. In mehrfachen Mitgliederversammlungen konnten neben sicherheitstechnischen Aufklärungen, Reiseberichten usw. auch einige Filme über den Hängegleitersport vorgeführt werden. Drachenfliegen in Israel sowie auch in Teneriffa standen ebenfalls auf dem Programm. Sportleiter Charly Schmaderer konnte sich 1983 sogar bis zur Deutschen Meisterschaft qualifizieren. Neben dem Ski-Delta-Cup im Frühjahr konnte im Herbst auch eine Stadtmeisterschaft in Tannheim/Tirol durchgeführt werden. Auch das Gesellschaftliche kam beim Sommergrillfest mit gleichzeitiger Vorstellung der vereinseigenen Schleppwinde nicht zu kurz. Außerdem wurden noch je ein Kurs für den Überlandchein und die Schleppberechtigung organisiert.

Bei den Vorstandswahlen hat es eine kleine Verschiebung gegeben. Zum 1. Vorsitzenden wurde Gerhard Walter gewählt und hat damit Klaus Schönberger, der jetzt Schriftführer ist, abgelöst. Der 2. Vorsitzende Ernst Köhler, Sportleiter Charly Schmaderer und die wichtige Funktion des Kassiers mit Norbert Stinglhammer wurden in ihren Funktio-

nen bestätigt. Neugeschaffen wurden die Funktionen der Spartenleiter für den Hängegleiter-Schlepp mit der Besetzung durch Wolfgang Theisinger und Wolfgang Schulze-Kadelbach.

Es bleibt zu wünschen, daß der Verein 1984 weiterhin erfolgreich und wie bisher vollkommen unfallfrei am Augsburger Sportleben beteiligt ist.

Gerhard Walter

## Drachenfliegerclub Achentall teilt mit:

Am 30.06.1984 hält der DFC Achentall seine Clubmeisterschaft am Hochfelln und an der Hochplatte ab. Piloten, die frei fliegen möchten, werden gebeten, zu diesem Termin die Hochplatte und den Hochfelln zu meiden, da ein freier Flugbetrieb an diesem Tag nur sehr schwierig durchzuführen ist.

## Eisenberg-Pokal

Vom 01. bis 02.09.1984 führt der Drachenfliegerclub Ederbergland e.V. am Battenberg den Eisenberg-Pokal durch.

Je nach Windverhältnissen werden folgende Aufgaben gestellt:

Bojenflug, Minicross, Ziellandung, Überlandflug.

Anmeldung bei: Manfred Knabe, Fliegerstraße 17, 3559 Battenberg, Telefon (0 64 52) 30 90.

## Schwarzwälder Vereinscup 1984

Der 1983 ins Leben gerufene Schwarzwälder Vereinscup findet auch 1984 wieder statt. Informationen über die Teilnahme am Schwarzwälder Vereinscup gibt es bei Günter Finkbeiner, Waldkircher Straße 10, 7800 Freiburg, Telefon (07 61) 50 73 58, oder Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe 1, Telefon (07 21) 61 34 62.

## Cross Country Sillian

Der Sillianer Drachenflieger Club lädt alle Streckenpiloten ein, an dem 1. Cross Country Wettbewerb 1984 teilzunehmen. Startplatz ist Sillian im Pustertal. Sillian ist der einzige Ort Osttirols, wo in den letzten Jahren schon nach Westen und Osten größere Strecken geflogen worden sind. Startplätze sind bei jeder Windrichtung vorhanden – große Landwiese mit Clublokal – Rückholdienst wird organisiert.

Ab 20.04.1984 bis 30.09.1984 kann jeder Pilot so oft er will an den Start gehen. Die weiteste Strecke zählt. Nenngeld einmal DM 100,-.

1. Preis DM 2000,-

2. Preis DM 1000,-

3. Preis DM 500,-

Für den größten Höhengewinn gibt es eine Keller-Integralmatte. Ebenso Sachpreise für die nächstplatzierten.

Anmeldung und Ausschreibungsinformationen bei Pepi Gasteiger, Drachenflugschule Hochpustertal, A-9920 Sillian 172, Telefon 0043 – (4842) 6271.

## 7. Teufelspokal in Loffenau

In der Zeit vom 15. bis 17. Juni 1984 führt der Drachenflugclub Loffenau wieder den Teufelspokal in Loffenau durch. Durch eine gutdurchdachte, zeitgemäße Ausschreibung und ein entsprechendes Rahmenprogramm wurde der Wettbewerb so gut wie irgend möglich vorbereitet.

Disziplinen: Strecken-, Bojen-, Zielrückkehr-, Zeitflüge zur freien Auswahl nach dem Start.

Startgebühr: DM 80,-

Meldung: Durch Einsendung von Scheck oder Postanweisung mit genauer Adressenangabe nur an Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe, Telefon (07 21) 61 34 62.

Meldeschuß: 10.06.1984 bzw. nach Eingang von 50 Anmeldungen.

Preise: Es gibt wieder die begehrten Teufel sowie Sonderpokale, Plaketten und Urkunden.

Sonstiges: Am Freitagabend „Höllengrill“, am Samstagabend „großer Tanzabend“ – natürlich für alle Teilnehmer frei –

Wir sind umgezogen



Geschäftsstelle  
Drachenflugclub Loffenau  
Friedrich Weiß

Grünlingstraße 26  
7562 Gernsbach 5 / Obertsrot  
Telefon: (0 72 24) 5 06 37

## 2. Bärenpokal in Althof am 25./26.08.1984 und längste Drachenschlange der Welt

Am letzten August-Wochenende findet in Bad Herrenalb-Bernbach (Althof) wieder der Bärenpokal statt. Wie auch im letzten Jahr sollten wieder A-Scheinpiloten ohne Überlandberechtigung die Möglichkeit haben, teilzunehmen. Gute Landungen sind „in“ und werden deshalb auch bewertet. Und schießt einer über den Punkt, ist das nicht schlimm, denn das Landefeld ist sehr groß – so groß, daß auch die Windenschlepper auf ihre Kosten kommen. Für den Bärenpokal ist dennoch der traditionelle Fußstart von der Rampe vorgehen.

Und wer keine Wettbewerbe mag, der legt dennoch seinen Drachen auf das Autodach und fährt am Sonntag (26.08.1984) nachmittags nach Althof und baut seinen Drachen auf. Geflogen werden muß nicht, aber die Geräte müssen flugfähig sein. Und schon nimmt man am Weltrekordversuch „die längste Drachenschlange (Hängegleiter) der Welt“ teil. Der Rekordversuch ist bereits für das Guinnessbuch der Rekorde angemeldet. Damit es nicht nur ein Versuch bleibt, sind alle (ausnahmslos) einstigen, jetzigen und künftigen Drachenflieger und deren „Begleitung“ aufgerufen, eigene und geliehene Geräte mitzubringen. Die Drachen werden am Boden Flügel an Flügel aufgestellt. Bei jedem Drachen muß sich aus Sicherheitsgründen eine Person befinden. Und damit man auch beweisen kann, daß man zum Gelingen des Weltrekords beigetragen hat, bekommt man für die bezahlte Teilnahmegebühr von DM 10,- eine Urkunde. Wer mehrere Geräte mitbringt,

zahlt nur einmal DM 10,- für seine Urkunde. Will er für jeden Drachen eine Urkunde, erhöht sich der Beitrag jeweils um DM 10,-. Das ist auch schon alles. Jetzt heißt es nur noch: Termin vormerken, eventuell Urlaub verschieben und Teilnahmegebühr einzahlen bei den

Althofdrachen,  
Bad Herrenalb-Bernbach  
Ellen Weißenburger  
Am Kindergarten 2/1  
7518 Bretten 2  
Telefon (072 52) 424 44.  
Kontonummer 9 710 070  
Sparkasse Karlsruhe  
(BLZ 660 501 01)

Die Startgebühr für den Bärenpokal beträgt im übrigen DM 40,- (Clubmitglieder DM 30,-). Die Teilnehmerzahl für den Bärenpokal ist auf 50 begrenzt. Deshalb auch hier die Teilnahmegebühr gleich mitbezahlen.

Ellen Weißenburger

### Kandel gesperrt

Die Vorstandschaft des Drachenfliegerclubs Südschwarzwald teilt mit, daß der Kandel ab sofort bis zum 01.07.1984 für den allgemeinen Flugbetrieb gesperrt ist. Ausgenommen davon sind Clubmitglieder, diesen Gleichgestellte und Inhaber der Jahresgästekarte. Diese Maßnahme wird von der Vorstandschaft als die notwendige Reaktion auf die Häufung von Beinahe- und Unfällen der letzten Wochen – vorwiegend durch Ortsfremde – gesehen.



## Gaisberg-Wettbewerb 1984 um den Zatsch-Bergkristall

Am 14. und 15.04.1984 fand am Gaisberg bei Salzburg wieder der Gaisberg-Wettbewerb statt. Wettbewerbsaufgabe war der freie Streckenflug ohne Zielangabe. Jeder Pilot konnte beliebig viele Starts machen und hatte nach dem Start 15 Minuten Zeit, über dem Gaisberg Höhe zu tanken.

Insgesamt wurden an beiden Wettbewerbstagen 302 Starts durchgeführt und 1568 km wertbar und unfallfrei zurückgelegt. Im folgenden das Ergebnis der Erstplatzierten:

1. Eller Hans, Innsbruck, Landeort Eben im Pongau und Ebensee
2. Natter Wolfgang, Sattein, Landeort Annaberg
3. Wehinger Bruno, Rankweil, Landeort Annaberg  
Kirchberger Hans, Bayrischzell, Landeort Annaberg
4. Reigl Oskar, Degerndorf, Landeort Rußbach
5. Pichler Anton, Kuchl, Landeort Tenneck (3. bisher bekannte Überwindung des Paß Lueg)

### News aus dem Owens Valley

Das XC-Classic ist tot, es lebe die 1984 Owens Valley SC-World Championship.

Termin: 30. Juni bis 11. Juli 1984.

Das Format: Ähnlich wie im letzten Jahr, Zielrückkehrrennen sowie am 11. Juli 1984 „ED“ freie Strecke.

Wertung nach der gesamten Flugzeit. Der insgesamt schnellste Pilot gewinnt. Einladung der maximal 40 Piloten nach XC-Flügen, Wettbewerbserfolg, sowie Empfehlungen der nationalen Sportorganisation.

Startgeld: \$ 250; Mitgliedschaft in der XCPA erforderlich.

Der Wettbewerb ist anerkannt von der USHGA. Interessierte Piloten wenden sich bitte an: Cross Country Pilots Association, c/o Rick Masters, Competition Coordinator, P.O. Box 458, Independence, CA 93526 USA.

Freitag, 24. Februar 1984 / Nr. 46

### Gleitflüge nach Ostberlin verboten

Berlin (dpa). Die Alliierte Kommandantur hat das Fliegen mit einem Hängegleiter, Drachen, Ballon oder Modellflugzeug von West- nach Ostberlin oder in das Gebiet der DDR untersagt. Im August waren zwei Umweltschützer aus Protest gegen Kernwaffentests mit einem Heißluftballon in die DDR geflogen. Sie wurden ebenso von der DDR zurückgeschickt wie ein Jogi, der mit einem Drachen „für den Weltfrieden“ nach Ostberlin flog.

# Drachenfliegen in Andalusien – die Superlative in Europa

**Josef Robenek, DHV-geprüfter Fluglehrerassistent, war während der Wintermonate in Andalusien (Spanien) und hat dort für die Drachenflieger Reisen organisiert. Dort lernte er dieses neue Supergebiet richtig kennen und schickte uns folgenden Bericht:**

Das, was den Amerikanern Owens Valley ist, wird in den kommenden Jahren den Europäern Orjiva sein. So jedenfalls die Meinung namhafter amerikanischer Testpiloten.

Wo gibt es in Europa noch ein Fluggebiet, wo an 300 Tagen im Jahr die Sonne scheint und geflogen werden kann und wo von einem zentralen Landeplatz rundherum bei allen Windrichtungen und bis zu einer Höhe von 3 500 m Fliegen möglich ist?

Dieses Gebiet befindet sich an der Südseite der Sierra Nevada in der Provinz Granada/Andalusien.

Orjiva liegt in einem Talkessel, welcher in West-Ost-Richtung verläuft. Die Nordseite bilden die Berge der Sierra Nevada bis 3500 m, die Südseite wird von den Bergen der Alpujarra, besonders der Sierra de Lujar, Höhe bis 1845 m, begrenzt. Die Ostseite wird von mehreren Bergen von 1200 bis 1500 m abgeschlossen. Nach Westen ist das Tal offen, sodaß bei Sonneneinstrahlung talaufwärts eine sehr starke Thermik entsteht, die ein „Herunterkommen“ vor dem Osthang fast unmöglich macht. Der Landeplatz für alle Startplätze in Orjiva befindet sich im Flußbett des Rio Guadalfeo, das ca. 100 m breit ist und viel Geröll aufweist. Der Wasserlauf hingegen ist lediglich vier bis fünf Meter breit und ca. 50 cm tief. Über dem Landeplatz in 300 m Höhe wurde schon öfters Thermik bis 1600 m ausgekurbelt.

Ein weiterer herrlicher Berg ist der Sierra de Lujar. Hier führt eine Teerstraße bis zum Gipfel (Fernsehstation). Mit einer besonderen Genehmigung kann diese Straße befahren werden. Der Start kann bei östlichen und südlichen Winden (Oststart = Klippenstart) erfolgen. Als Landeplätze bieten sich der Strand bei Castel de Ferro (ca. 10 km Entfernung), der Strand bei Torrenueva (ca. 16 km Entfernung) und der Strand hinter Salobrena (Strecke ca. 30 bis 35 km) an. Notlandeplätze sind unterwegs genügend vorhanden.

Die Unterkunft befindet sich in Almunecar. In unmittelbarer Nähe des Hauses konnte schon aus ca. 80 m Höhe ge-

startet werden, dabei wurden schon durch Soaring 400 m Höhe erreicht. Auch hier bildet der Strand den Landeplatz. Die Entfernung vom Start- bis zum Landeplatz beträgt ca. 100 m. Die Bergkette, entlang des Strandes mit Höhen bis 730 m (Loma della Cera), kann man mehrmals täglich befliegen, weil die Anfahrt nur ca. 20 Minuten dauert.

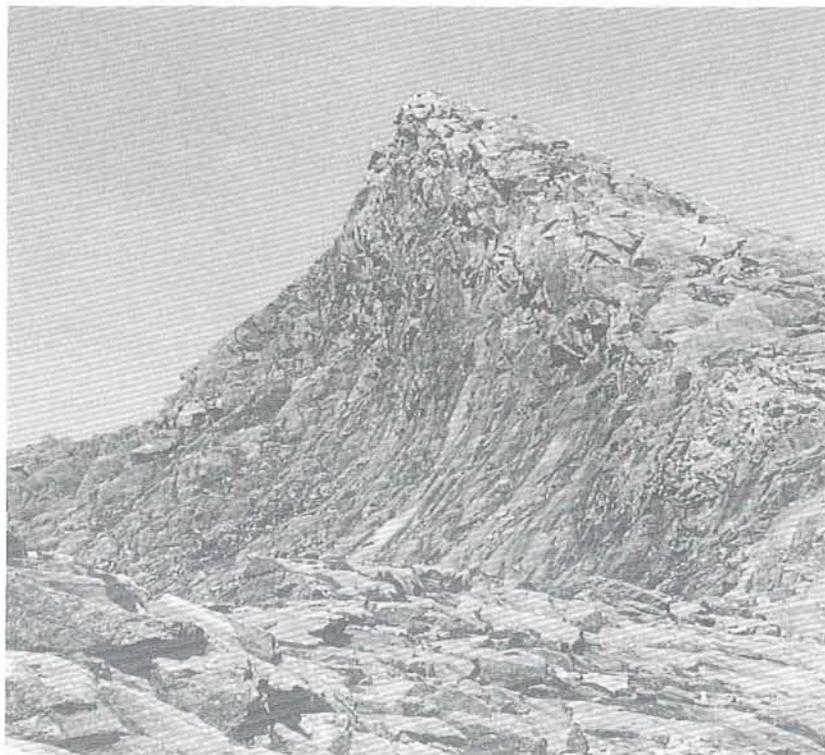
Zum Wetter wäre folgendes zu sagen: die Durchschnittstemperatur beträgt mittags zwischen 23 und 28 Grad Celsius. In Almunecar ist für die Wintermonate keine Heizung erforderlich, da es sich hierbei um ein fast tropisches Gebiet handelt. In Orjiva tritt nachts hingegen häufig Bodenfrost und Reif auf. Außer drei Startplätzen sind alle anderen Startplätze nur mit Geländefahrzeugen erreichbar. Es lohnt sich also

nicht, mit einem normalen Pkw diese Tour zu unternehmen. Die Strecke von Frankfurt bis Granada – Almunecar – beträgt ca. 2200 km.

Das Gebiet der Sierra Nevada und Alpujarra sind Naturschutzgebiete und das Befahren wird von der Forstverwaltung stark eingeschränkt. In Zukunft sollten Funkgeräte, Rauch- und Signalfunkpatronen zu der Ausrüstung des Drachenfliegers gehören, damit eine eventuelle Vermißtensuche erleichtert wird. Als Flugschein ist der B-Schein (alt) oder A-Schein (neu), oder aber der Sonderpilotenschein notwendig, obwohl die Behörden in Spanien bis jetzt alles sehr großzügig handhaben.

Für weitere Informationen steht zur Verfügung: Josef Robenek, Königswinterer Straße 598, 5300 Bonn 3, Telefon (02 28) 44 14 44.

**ERNST WITTE, deutscher Drachenflieger, kam im ostmalaysischen Bundesstaat Sabah zu Geld und Ehren. Die Regierung kaufte ihm für rund 5600 Mark das Fluggerät ab, mit dem der 46jährige vom höchsten Berg, dem 4101 Meter hohen Kinbalu, herabgeschwebt war, und außerdem soll der Absprungpunkt zukünftig seinen Namen tragen.**



*Der von Ernst Witte beflogene Mount Kinbalu*

# · Gebrauchtmart · Gebrauchtmart ·

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.

Windfex, Segel neu, Packsack kurz und lang, Harico, DM 3.800,- VB; Afro-Vario, Neupreis 485,-, DM 350,- VB. Telefon (08464) 1205, Oskar Reigl.

Cloud III, Baujahr 83, weiß mit blauem Untersegel, Topzustand für DM 3.400,-, Telefon (071 62) 5999.

Ranger, Baujahr 07/81, sehr guter Zustand, Kurz- und Langpacksack, DM 2.100,- VB; sowie 6 Monate alter Parasail-Fallschirm mit Kniehängerschürze und Afro-Fahrtmesser; (alles Gütesiegel), Preis VS. Telefon (051 51) 62999.

Magic 177, neu, DM 600,- unter Neupreis zu verkaufen. Telefon (0991) 22055.

Ikarus 700/2 S, 16,3 qm, Baujahr 07/80, guter Zustand, auch für Anfänger bis 80 kg, mit Motor-Kamera mit Fernauslöser, DM 1.800,-. Peter Stasiak, 6719 Quirnheim, Telefon (063 59) 6888.

Thalhofer jun. DM 1.500,-; Falcon 5, DM 1.450,-, Telefon (08584) 371.

Concord II, Streckengerät, goldgelb, Baujahr 05/83, DM 2.800,-. Telefon (089) 332770 oder (08075) 1067.

UP-Comet 165, OVR 2, Baujahr 82, weiß mit rotem Untersegel, sehr guter Zustand, DM 3.500,- VB. Telefon (0711) 620132 ab 19.00 Uhr.

Fafnir, neuwertig, Topzustand, sehr schönes Segel, wegen Umsteigen auf UL günstig zu verkaufen. Telefon (071 73) 66568 tagsüber.

Atlas 16, auf 4 m teilbar, Baujahr 80, DM 2.000,-. Telefon (08261) 3388 abends.

Superscorpion, ca. DM 1.000,-, La Mouette-Kniehänger oder Beinstrecker mit Fallschirm DM 450,- alles mit Gütesiegel, Winter Vario für DM 250,-, zu verkaufen unter Telefon (07722) 5273 von 8.00 bis 19.00 Mo-Fr, Sa und So und werktags ab 19.00 Uhr unter (07722) 4805.

1 Steinbach-Liegematte mit integriertem Fallschirmfach, wie neu, DM 350,-; 1 Pritzel-Vario VMS mit Ladegerät, DM 300,-; 3 neue Trapez-Stangen für Cloud II, DM 90,-. Telefon (07 11) 325199 ab 19.00 Uhr, (07 11) 378455 tagsüber. Zwischen 02.06 bis 24.06.1984 nicht erreichbar (Urlaub)..

Wer hat Interesse an einem reparaturbedürftigen Firebird II, Baujahr 79. Nicht flugfähig wegen Knick in der linken Seitenstange (Transportschaden). Schöne Farben, DM 700,- VB. Telefon (065 42) 22894 ab 20.00 Uhr.

Neuwertige Schlafsack-Liegeschürze, Typ La Mouette 83, integriert, blau, Pilotengröße 176 bis 182 cm, DM 250,-. Telefon (07 11) 452438.

Saphir, Baujahr 04/83, technisch und optisch einwandfreier Zustand, Farbe: schwarz-rot-gold, Preis VB. Telefon (07726) 1025.

Cloud II mit Ersatzteilen zu verkaufen, DM 2.200,- VB. Telefon (071 61) 32324.

Superfex II, Gestellteile von Gebrauchtgerät unter 50% des Listenpreises zu verkaufen. Telefon (089) 6707400 abends.

Vol Libre Magazine (1976-1980) und Whole Air Magazine (1980-1982), für DM 3,- pro Heft plus Porto zu verkaufen. Telefon (089) 6707400 abends.

Ranger A, neuwertig, Räder, Litek-Vario, Kniehängerschürze, Parasail-Fallschirm, alles günstig. Frank Sarre, Telefon (089) 8571668.

Superfex II, DM 2.094,-, Parasail-Liegeschürze, Größe 2 und Brüggemann und Brand-Fallschirm zu verkaufen. Telefon (05 21) 105787.

Suche Vario, Höhenmesser, Fahrtmesser als Cockpit oder auch einzeln. Telefon (05691) 2567.

Cloud III, rot-weiß, 1 Jahr alt, kaum geflogen, sehr guter Zustand, DM 3.500,-. Telefon (08 51) 35163.

Verkaufe Wings 15, optisch und technisch in sehr gutem Zustand, Preis VS. Telefon (09493) 1816.

Demon 18 qm für Individualisten, neuwertig, nur 1 Saison geflogen. Farben: schwarz, rot, gold mit von Graphiker angebrachten bayrischen Rauten, bekannt durch Fernsehen! VB DM 3.000,-, Telefon (095 62) 8026.

Bennett X 180, 11/82, schöne Farben, sehr guter Zustand, ausgezeichnetes Handling, für Piloten über 75 kg, Ersatzteile, Lattenplan, DM 3.100,- VB, Telefon (073 05) 41 51

Atlas 16 SC, weiß-blau, gut erhalten, wenig geflogen, crashfrei, mit Bügelrädern, DM 2.600,-; Finsterwalder-Kniehängergut mit Brüggemann und Brand-Rettungssystem (mit Wurfcontainer, Sinkgeschwindigkeit ca. 5m/sec.), neuwertig, DM 850,-; Puma-Drachenschuhe Gr. 43, Helm. Telefon (02931) 13789 ab 19.00 Uhr.

Spot, Supergerät, multicolor, sehr guter Zustand, 1 Jahr alt, DM 3.400,- VB, Probeflug jederzeit möglich. Telefon (07629) 499 nach 17.00 Uhr (07629) 872

Verkaufe Bergfalke S, Bergsteigerausführung, schöne Farben, guter Zustand, mit 2 Packsäcken und Ersatztrapezrohren, crashfrei, DM 2.000,- VB. Telefon (07021) 42613.

Bullet, DM 2.300,- VB, evtl. auch Tausch gegen anderes Sportgerät oder andere Sachwerte möglich. Telefon (08823) 8896.

Ranger HS, Baujahr 04/82, guter Zustand, Preis VB. Telefon (089) 602363.

Ikarus 700/3, 22 kg, gut erhalten, crashfrei, das ideale Gerät für Leichtigwichtige, DM 1.400,- VB. Telefon (08092) 21586 (abends).

Windfex, Baujahr 81, sehr guter Zustand und Instrumente: Höhenmesser, Fahrtmesser und Variometer (alles von Winter) zu verkaufen. Preis VS. Telefon (08764) 1297.

Azur 15, nehme auch Atlas oder Cloud II in Zahlung. Telefon (0761) 2792342.

Parasail-Integralschlafsack, 2 Monate alt, 3 Flüge, aufgenähter Regenbogen, DM 350,- VB. Telefon (09471) 20611 abends.

Muß umstände halber leider meinen Puma verkaufen. Wer hat Interesse? Telefon tagsüber (0202) 323346, abends (0202) 703252).

Typhoon 180, 1 1/2 Jahre alt, sehr guter Zustand, Trike zugelassen, rotes Untersegel, Obersegel weiß, DM 2.800,- VB, Überland-Kennzeichen; Ball-Variometer, DM 400,-; Höhenmesser Thommen, Anzeige bis 5.000 m, neu, DM 350,-; maßgefertigter Schlafsack, rot mit weißen Querstreifen, Innencontainer, für Körpergröße 174 cm, DM 380,-. Telefon (07472) 1462 abends ab 19.30 Uhr.

Wasp Falcon V, Zubehör, DM 2.000,- VB. Fa. Alfred Langen KG, Lohener Straße 8, 8201 Schecken-Mühlstatt.

Verkaufe Windfex, Zweitgerät, nur 25 Flüge, sehr guter Zustand, DM 2.950,-. Telefon (089) 4314702.

Falke V, Baujahr 10/81, Kennzeichen D-NOET, DM 2.500,- VB, eventuell mit Ersatzteilen. Telefon (07025) 2293 abends.

Atlas 16 SC, ca. 1/2 Jahr geflogen, DM 2.500,- VB; Atlas 16 SC, Baujahr 84, günstig abzugeben, sehr wenig geflogen, DM 2.900,- VB; 1 Schirm Parasail, DM 555,-; 1 Schirm B + B, DM 550,-; 1 Kniehänger Steffl, Größe I, DM 120,-; 1 Fahrtmesser Winter, DM 130,-; 1 Tasche Parasail, DM 30,-; AFRO-Vario Digital, DM 280,-. Telefon (06261) 60466.

Verkaufe mein Schätzchen: Atlas 14, sehr guter Zustand, schöne Farben, Kurzpack, DM 2.000,- VB. Telefon (02236) 67327.

Saphir, Baujahr 11.07.1983, rot-dunkelblau-hellblau, Bestzustand, wegen Sportpause zu verkaufen, DM 3100,-. Telefon (02053) 6220.

Cloud III, Baujahr 08/82, wenig geflogen: Prieler Liegeschürze, DM 3200,- VB. Telefon (0761) 49060.

Verkaufe Hiway Superscorpion, verstärkte Querstange und Schnellaufbaugelenk, 17 qm, Anfängergerät mit sehr gutem Handling, DM 1800,- VB. Telefon (07171) 85115.

Verkaufe Atlas 16 SC, neuwertig, Farben weiß-rot-blau, DM 2300,-; Steffl Kniehängergurt mit Huber Parasailschirm, DM 550,-. Winter Fahrtmesser, DM 150,-. Telefon (07253) 24451.

Cloud II, Baujahr 10/82, schöne Farben, einwandfreier gepflegter Zustand, wenig geflogen, günstig zu verkaufen. Telefon (07041) 6629.

Fafnir, Baujahr 10/82, Kurzpackgerät (3 m) mit Topleistung und Tophandling, einwandfreier Zustand, wenig geflogen, wegen Studium extrem günstig zu verkaufen. Telefon (07041) 6629.

Steffl-Matratze, integriert, ca. 175 cm, neuwertig, DM 300,-; Rademacher-Schirm, neuwertig, DM 800,-, wegen Schwangerschaft zu verkaufen. Telefon (0711) 564307 oder (0761) 404540.

Gesucht: Schleppwinde mit Gütesiegel. Telefon (08261) 4542 abends.

Arrow (Bicla), 2 m Kurzpackmaß, Doppelsegel weiß-lila, 17,1 qm, trikegeeignet, sehr gutes Thermikgerät, wenig Starts, crashfrei, absolut tadelloser Zustand, zusätzlich 1 neues Steuerbügelrohr und langer Packsack, Baujahr 10/82 mit Neuerungen, DM 3.300,-; Parasail-Liegeschürze für integrierten Fallschirm, mittlere Größe, rot, Zustand wie neu, DM 360,-. Telefon (07803) 2657.

Firebird C 12, Baujahr 81, guter Zustand, grün-orange, DM 1.600,- VB. Telefon (07322) 8511.

Sonder-Situation – Teneriffa – Gebraucht-Drachen – gratis wohnen. Ca. Ende Mai – Ende Juni bin ich auf Teneriffa zum Fliegen. Dort verkaufe ich meinen sehr gut erhaltenen Wings mit Gütesiegel, neu Werk überholt, für DM 1.700,-. Dafür kannst Du mit mir fliegen und gratis direkt am Meer bei mir wohnen (nur für erfahrenen, gerätekundigen Piloten!!). Telefon (07751) 3186, am besten nach 22.00 Uhr, eventuell (07751) 3104.

Sierra, Superstreckengerät, wegen Erkrankung zu verkaufen, DM 3.700,-. Telefon (08062) 2851.

Comet 165, Spectralsegel, Obersegel weiß/schwarz, Speedbar und normale Basis, Kennzeichen, Baujahr 08/82, bester Zustand, sehr gute Leistung, zu verschenken. Für Packsack DM 3.628,- VB. Telefon (06201) 54201.

Duck 180, Packmaß 4 m, rot-gold. Telefon (089) 713729.

Windfex, 2mal geflogen, schwarz-weiß, 3-fach-Naht, incl. 2-m-Packsack, 23,5 kg, DM 3400,- VB. Telefon (08022) 75732.

Hiway Demon, 2 Jahre, 16 qm, neue Unterverspannung DM 2600,-. Telefon (077122) 630 ab 18 Uhr.

Brüggemann und Brand Rettungssystem mit Finsterwalder Kniehängergurtzeug zu verkaufen, DM 800,-. Telefon (02931) 3789.

La Mouette Liegeschürze Größe II, mit Gütesiegel günstig zu verkaufen. Telefon (07681) 1699.

Wings C, mit Gütesiegel, Hauptsegel orange, Anströmkante gelb, in bestem Zustand DM 1500,- VB. Michael Mühlen, 7144 Asperg, Drosselweg 16, Telefon (07141) 63325.

Ikarus 700/3, 22 kg, ideales Anfängergerät für Leichtgewichte, crashfrei, neuwertig, mit Prieler Liegeschürze, DM 2500,-. Telefon (07034) 5463.

Profil, 2 Jahre alt, DM 2400,-; Atlas 16 C, 1 1/2 Jahre alt, DM 2400,-. La Mouette Kniehänger mit Parasail Fallschirm, 2 Jahre alt, DM 700; Vario Greif 2000, neuwertig, DM 800,-. Telefon (07685) 1210 ab 18.00 Uhr.

Duck 200 (18 qm für über 90 kg Pilotengewicht), Baujahr 01/83; Azur 17 C, Baujahr 04/83, 10 mal geflogen. Telefon (0203) 581057.

Concord II, DM 1950,-; Bennett X 180, DM 2900,-. Telefon (0761) 35731.

Superscorpion 17, DM 1000,- und La Mouette Kniehänger oder Beinstrecker mit Fallschirm, DM 450,-, alles mit Gütesiegel. Winter Vario DM 250,-. Telefon (07722) 4805 ab 12.00 Uhr oder (07722) 5273 bis 12.00 Uhr.

Piranha von Rithner; Atlas 16; alle Geräte mit Gütesiegel, sowie 1 Schlafsackgurt mit Gütesiegel, Größe bis 175 cm. Telefon Schweiz 0041 – 41/41 5613.

Falke V, Baujahr 81, gelb, zu verkaufen. Kennzeichen D-NCDW, DM 1900,- VB; Fallschirm, DM 250,-. Telefon (07161) 815914.

Demon, 14 qm und Fafnir, beide 2 Jahre, je DM 2500,-. Telefon (089) 425151 abends.

Windfex, sehr guter Zustand, crashfrei, DM 2700,-. Telefon (08022) 3275 oder (08022) 4149.

Concord II, DM 1.950,-, Bennet X 180, 20 Flüge, DM 3.000,-, Telefon (07682) 663.

Ranger A, fast wie neu, DM 2.100,- VB. Telefon (071 28) 463.

Verkaufe Hornet 150, Baujahr 06/82, einwandfreier Zustand, Kennzeichen D-NLWE, für DM 2.500,-. Telefon (07452) 65626 ab 19.00 Uhr.

Azur, Baujahr 01/83, Speedbar, Servo, Überland-Nummer, Segel absolut flatterfrei, DM 3.000,- VB. Telefon (0571) 52641.

Ranger Spezial mit schwimmender Querstange, ideales Anfängergerät, Packmaß 1,5 m, 15 Monate alt, viele Ersatzteile, DM 2.100,- VB. Telefon (08026) 58530.

Verkaufe Bicla Maxi II, 2 m Packlänge, DM 1.300,-. Suche Falke V. Telefon (07531) 56197.

Verkaufe Windfex, 8 Monate alt, 2 Flüge, Liegegurt und Parasail-Fallschirm (Innencontainer), Vario, komplett DM 4.600,- VB. Wings, Baujahr 1979, 17 qm, Gütesiegel, wenig geflogen, DM 600,- VB. Telefon (089) 648408.

Überland-Vampir II, Baujahr 09/82, 13 Flüge, wie neu, wegen Zeitmangel zu verkaufen, DM 3.200,- und 6 Ersatzrohre, DM 200,-; Pritzel Geschwindigkeitsmesser, DM 150,-. Telefon (07546) 5545.

Supergünstig! Firebird CX 15, leicht zu fliegen und zu schleppen, generalüberholt mit neuem Segel, Probeflug möglich, DM 1950,- VB. Telefon (07362) 7991.

Vampir II, 15,7 qm, Farben weiß-rot-blau, 5 Flüge, Preis VB. Telefon (07720) 64257.

Cloud III, 17 Monate alt, crashfrei, wenig geflogen. Speedbar, langer und kurzer Packsack, DM 3300,- VB; Steinbach Schlafsackgurt mit integriertem Fallschirmcontainer, 3 mal geflogen, DM 100,- unter dem Neupreis abzugeben. Telefon (0771) 7675.

Vampir II, 15,7 qm, DM 3500,-; Bennet X 180, DM 2900,-. Telefon (07681) 2770.

Verkaufe Vampir II, Baujahr 05/83, 15,7 qm, Eintrittskante rot, Doppelsegel gelb, DM 3600,- VB. Telefon (07841) 9369.

Verkaufe X-Ray 16, Baujahr 04/81, technisch und optisch einwandfrei, DM 990,-. Telefon (08028) 2131.

Magic 165, Baujahr 06/83, wenig geflogen, Fliegerhelm, neuwertig, DM 50,-. Telefon (08042) 2219.

Concord II, Baujahr 1982, gelb/dunkelblau, Topzustand für DM 2300,- zu verkaufen. Telefon (0761) 87861 ab 15.06.1984.

Fafnir, 1 1/2 Jahre alt, 23 kg, Packmaß 3 m, ideal für leichte Piloten, rot-orange-gelb-gold-weiß, wenig Flüge, preiswert zu verkaufen. Telefon (0721) 683085.

Verkaufe Bicla Arrow, Farbe: weiß-blau, 20 Flüge, sehr guter Zustand, VB. Telefon (08857) 9388.

Magic 166, 6 Monate alt, DM 3.500,-. Telefon (07742) 7291.

Schwarze-Minimum Laufgestell-Draachenmotor mit Gütesiegel, Baujahr 1983, 1 Jahr alt, Gewicht 22 kg, 16 PS, 57 dB, Verbrauch 2,5 Liter/Stunde, komplett und betriebsbereit, ohne Vorschäden, DM 3.000,-. Telefon (04793) 1390.

Verkaufe Fafnir, sehr guter Zustand, 23 kg, goldgelb, mit roten Ohren, wenig Flüge, DM 2.400,- VB. Telefon (09495) 857 ab 18 Uhr

Demon 16 qm, 1 1/2 Jahre alt, crashfrei, DM 3.200,- VB. Fußstreckerschürze Steffl, DM 200,- VB; Minipiepario, DM 120,- VB. Telefon (089) 507327.

Verkaufe Falke V, hellblau, guter Zustand, DM 2.200,- VB; umgerüsteter Duck II, Segel weiß mit rot, guter Zustand, DM 4.200,- VB. Telefon (08652) 2249.

Ikarus 800/1, Sondersegel, Kurzpack DM 1.400,- VB. Telefon (09721) 16952.

## WASMER DELTA INSTRUMENTS

7808 Waldkirch  
Lärchenweg 10  
Tel. 07681/8187

### WV-Die neu überarbeitete Variometerfamilie mit den überzeugenden Leistungsdaten.

#### WVd-Das Kombiinstrument

- Digitaler Höhenmesser bis 7000m
  - Auflösung 1 u. 10m
  - Auf Wunsch mit 2. Höhengpeicher
- Preis: DM 720,-

#### WV-Variometer mit extrem kurzer Reaktionszeit

- Tonintervall proportional zur Steiggeschwindigkeit
  - Höhenkompensiert bis 7000m
  - kombinierbar mit analogem Höhenmesser
- Preis: DM 340,-



Instrumentenhalterungen für Speedbar DM 38,-

## Gestohlen

An Ostern wurden am Monte Cucco in Italien zwei neue Saphir von einem Autodach entwendet. Weiterhin wurde die gesamte Flugausrüstung aus dem Autotinneren gestohlen. Die Geräte haben folgende Farben:  
Gerät 1, Seriennummer 1013  
Anströmkante: orange  
Obersegel: weiß  
Doppelsegel und Kieltasche: gelb.  
Die linke Fläche hat schwarz-rot-goldene Längsstreifen.

Gerät 2  
Anströmkante: dunkelblau  
Obersegel: weiß  
Untersegel: hellblau.  
Informationen bitte an Roland Sayen, Delta-Club Laveno (VA), Telefon (03 32) 789294 oder (03 32) 602487 oder an Pierre Lay, Telefon (03 32) 780335. Für die Wiederbeschaffung ist jeweils eine Belohnung von 300.000 Lire ausgesetzt.

In der Nacht zum 01.05.1984 wurde in Elpe von einem parkenden Wagen ein Drachen gestohlen. Es handelt sich um einen 16er Atlas. Die Farben sind:  
Anströmkante: weiß  
Obersegel: weiß  
Doppelsegel: rot  
Die Spitzen sind gestreift: gelb, dunkelblau, mittelblau, hellblau, dunkelviolett, hellviolett, orange.  
Informationen bitte an Hans Willi Bondü, Charlottenhofstr. 5, 5010 Bergheim.

## Steckbrief: 1983/84 Gestohlene Hängegleiter

Gerätetyp	Farben	Werknummer	Kennzeichen	besondere Merkmale	Eigentümer oder zur Benachrichtigender
Windflex (nur Segel)	Obersegel von außen: dunkelblau, rot, gelb, weiß, schwarz Untersegel: schwarz, Blitz auf weiße Bahn aufgeklebt				Walter Feschtschenko (0 89) 811 65 28
Windfex (nur Segel)	Obersegel: weiß Untersegel von außen: dunkelblau, hellblau, rot, gelb, gold, rot				Walter Feschtschenko (0 89) 811 65 28
Superfex (nur Segel)	von außen: schwarz, rot, gold				Walter Feschtschenko (0 89) 811 65 28
Magic 165	Obersegel: weiß Untersegel: weiß-blaue Querstreifen (blaue Streifung nach hinten schmal auslaufend)	A 1183		auf der rechten Seite ist die Startnummer 30 aufgeklebt	Peter Heckelsmüller, Oberriedstraße 30 8940 Memmingen, Telefon (08 31) 31 68 oder (0 83 31) 10 42 82
Saphir	vorne dunkelrot hinten orange	71793			Wolfgang Heim Telefon (06 11) 39 48 59
Comet	hellblau				Wolfgang Heim Telefon (06 11) 39 48 59
Vampir II 14,2 qm	Obersegel: weiß Untersegel: gold			goldeloxiertes Trapez, French-Connection, Speed-Bar	Telefon (0 77 31) 6 44 28
Azur 17	Obersegel: weiß mit gelbem Dreieck hinter der Anströmkante Untersegel rot				Hans-Joachim Reese, Kaiserplatz 8 5100 Aachen, Telefon (02 41) 54 04
Windfex	blau-gelb			Hintere Kielstange und Trapezseitenrohre beschädigt, Mylar-Folie fehlt	H. Plonner, Burgenlandweg 14, 8200 Rosenheim
Atlas 16	Obersegel weiß, Anströmkante weiß, Doppelsegel rot			Die Spitzen sind gestreift: Gelb, dunkelblau, mittelblau, hellblau, dunkelviolett, hellviolett, orange	Hans Willi Bondü, Charlottenhofstraße 5, 5010 Bergheim Telefon (022 71) 426 24

# LOFF

Der Schrecken  
von der  
Teufelsmühle

Warnend der Herr  
Lehrer spricht :



So ging dann auch der Loff ganz gerne zur Schule, daß er fliegen lerne.

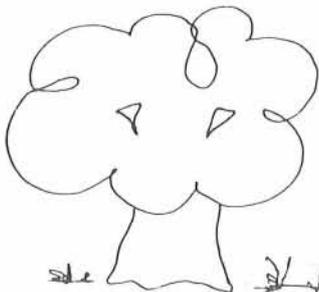
Der Bengel hat das  
zwar gehört



sich aber nicht daran  
gestört.



So segelte er  
froh und munter  
ohne Helm  
den Berg hinunter.



Was ein Pilot nicht  
leiden kann  
sind Bäume auf der  
Landebahn.



Auch der  
beste  
Drachens-  
flieger bleibt hier  
meist nur zweiter  
Sieger.



Ach wie verändert  
sich enorm  
Seines Hinterkopfes  
Form.

Ein Helm ist was das Dir nur nützt, wenn es auf Deiner Birne sitzt.

# Fröhliche Ostern

von Klaus Tänzler

Warum nur ist Helmut Denz so erfolgreich? „Der fliegt wohl nur noch“, wird vermutet. Aber weit gefehlt. Helmut muß mit seinem raren Jahresurlaub sparsam umgehen. Deshalb ist für ihn auch die Wetterfrage so wichtig: Wann freinehmen? Die Woche vor Ostern oder die nach Ostern. Ostern 84 liegt spät im Jahr. Die Woche davor könnte also die bessere sein. Diese Rechnung ging auf. Und wohin zum Fliegen?

Es ist die schiere Fluglust, die die Urlaubsgegend bestimmt. Die Thermik soll möglichst schon früh morgens einsetzen und bis spät abends anhalten. Um Ostern findet man solche Verhältnisse am ehesten am Südrand der Alpen. Auch diese Rechnung ging auf, denn dort stellte sich ein Hochdruckgebiet ein. Von Aviano aus morgens mit der Sonne im Rücken nach Westen und nachmittags wieder mit der Sonne im Rücken zurückfliegen. Dieser Gedanke ließ die Herzen höher schlagen.



Helmut Denz

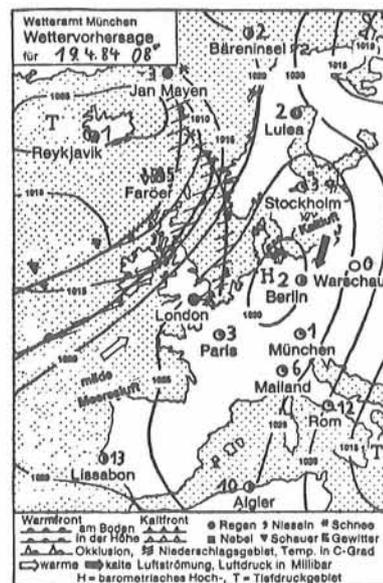
brauchte nicht ins Auto zu steigen. Helmut kam ganz von alleine wieder zurück.

Manchmal so spät, daß man es schier nicht glauben wollte. Dabei ist die Strecke Richtung Bassano alles andere als leicht. Keine 20 km nach Aviano geht's schon los. Ein scheußliches Tal mit einem wunderschönen Ort und vielen Seen ist zu queren und das in aller Frühe. Ich habe den Ort Vittorio Veneto umbenannt in Vittorio Finito. Das Hauptproblem auf der Route Bassano sind die Landegegebenheiten – dachten wir. Bis dann Helmut freihängende Seile entdeckte, die in großer Höhe gespannt und schwer zu sehen waren. Der heimtückischen Seilgefahr ist beim Bassano Wettbewerb der französische Teilnehmer Fauchier zum Opfer gefallen. Er war in ein freihängendes Kabel geflogen, in die Bäume hinab gestürzt und unverletzt geblieben. Einem anderen hat es den Strecker weggerissen. Diese Gefahr droht nicht nur am Südrand der Alpen, sie lauert im gesamten Alpenraum!

Am Gründonnerstag war Helmut schon um 11 Uhr in der Luft, das entspricht 10 Uhr Sonnenzeit. Er wollte früh los, weil er sich die 182 km Aufgabe gestellt hatte. „Willst Du Dir bei diesem Ostwind nicht lieber eine kleinere Tagesaufgabe stellen?“ hatte ich irritiert gefragt. „Nein“ meinte er, „ich bin jetzt einfach mal optimistisch. Bis ich an meinem Wendepunkt bin, wird der Wind schon auf West drehen.“ Sprachs und entschwand am Horizont.

Daß bei der Wanderung eines Hochs nach Osten der Wind allmählich von Ost auf Südost, schließlich auf Südwest dreht, war mir ja nicht neu. Aber als

## Der SZ-WETTERBERICHT



**Wetterlage:** Das Hoch über Deutschland verstärkt noch seinen Einfluß, so daß auch in Süddeutschland die Schauerneigung abnimmt.

Die Wetterlage vom Gründonnerstag

### Vorhersage für Gründonnerstag und Karfreitag

#### Südbayern

Heiter bis wolkig und trocken. Nachmittagstemperaturen um 15 Grad, nachts leichter Frost. Schwacher nordöstlicher Wind.

#### Alpengebiet

Wolkig mit zunehmenden sonnigen Abschnitten. Höchstwerte 12 bis 16 Grad, in 2000 m Höhe auf 0 Grad ansteigend. Nächtl. Tiefstwerte etwas unter 0 Grad. In allen Höhen schwache Luftbewegung.

#### Nordbayern

Sonnig und trocken mit langsamem Temperaturanstieg. Höchsttemperaturen 13 bis 17 Grad, nächtliche Tiefsttemperaturen 0 bis -3 Grad. Schwacher Wind.

#### Rhein-Main-Gebiet

Teils heiter, teils wolkig, trocken. Tagestemperaturen um 17 Grad, nächtliche Tiefstwerte um 2 Grad. Schwachwindig.

Helmut reist standesgemäß. Zuerst dachte ich, er scherzt, als er meinte, „wir können ja mal bis Trento fahren und dort irgendwo einen Startplatz suchen, um den Rest nach Aviano zu fliegen.“ Er hat's wirklich gemacht. Er hat den ersten Urlaubstag gleich mal mit einem 120 km Zielflug angehen lassen.

Aus der Sicht eines mittelmäßigen Streckenfliegers, hat der Flugstil von Helmut Denz eine Besonderheit: Er ist unheimlich schnell. Helmut fliegt viel

geradeaus wo andere kurbeln. Ich habe mir gedacht: „Wenn der so viele Bärte einfach ausläßt, ist es nur eine Frage der Statistik und er sitzt vorzeitig unten“. Helmut flog während des Osterurlaubs im Schnitt 80 km täglich – und er saß nie unten. Es handelt sich hierbei fast nur um gelungene Ziel-Rückkehrflüge. Für Helmut's Lebensgefährtin und „ground managerin“ Christine Bayon ein erfreulicher Umstand. Sie konnte ebenfalls den ganzen Tag fliegen und

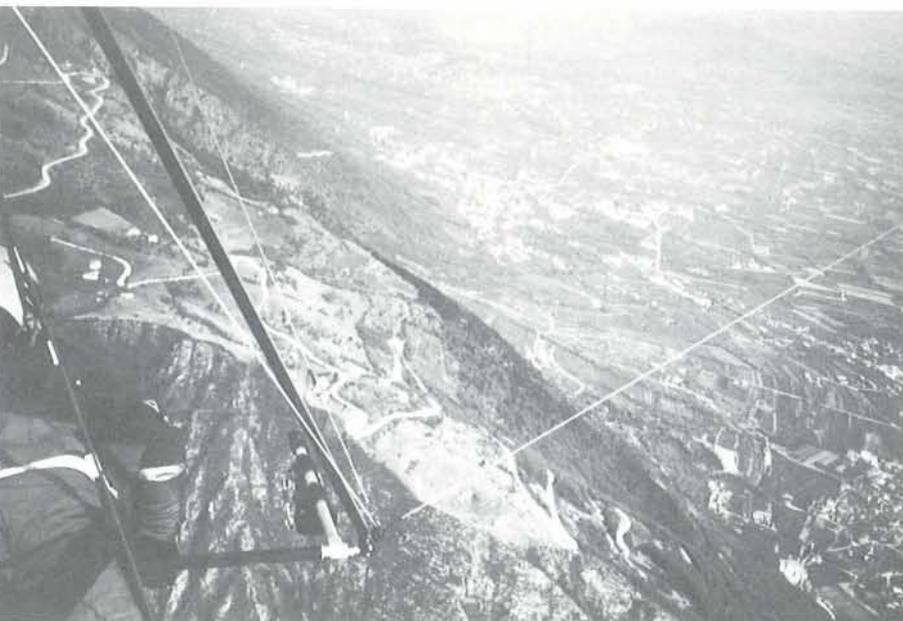


Helmut mit seiner Lebensgefährtin und „ground managerin“ Marie-Christine beim Frühstück im Grünen. Bei ihnen beginnt jeder Flugtag mit einem geruh-samen, ausgiebigem Frühstück. Vor langen Flügen legt dann Helmut eine Meditationspause vor dem Start ein.



Startdokumentation vor einem weiten Flug

Foto: Klaus Tänzler



Rückflug vom Wendepunkt zum Startplatz bei Bassano

Foto: Helmut Denz

Startmeldung

Datum: 19.4.84 Uhrzeit: 10<sup>30</sup>h  
Pilot: Helmut Denz  
Fluggerät: Comet 2-165/D-NUFF  
(Barograph: Winter Nr. 78)  
Startort: Aviano, Piancavallo  
Koordinaten:  $45^{\circ} 51' 22''$   $12^{\circ} 22' 41''$  Höhe ~1000 mNN  
Flugaufgabe: Ziel-Rückkehr  
W.P.: Cogollo dal Genzio, etc.  
Strassenlehre oberhalb, Par4platz  
Ziel: Aviano, Landeplatz (A-Startplatz)  
Unterschriften:  
Pilot: H. Denz  
Startzeugen:  
ich bestätige hiermit:  
(— Versiegelung und Mithnahme des Barographen Nr. \_\_\_\_\_)  
— Startmeldungsphoto und Mithnahme des Photoapparats  
— Startdurchführung und Abflug

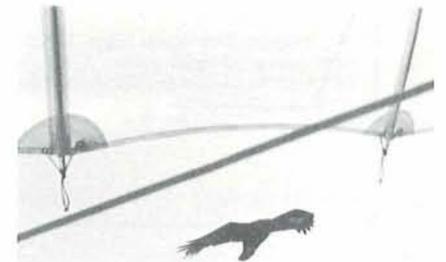
1. BAYON Christine <sup>Hr. 157</sup> 2. STIEBALE HANS  
Adresse: Rosenbergplatz 2 HERZOG-RUDOLF-STR. 3  
7000 Stuttgart 1 8 Nr. 2  
Alter: H. Bayon H. Stiebal

Landemeldung

Datum: 19.4.84 Uhrzeit: 18<sup>15</sup>h  
Pilot: Helmut Denz  
Fluggerät: Comet 2-165  
Landeort: Landeplatz Aviano  
Koordinaten:  $45^{\circ} 51' 22''$   $12^{\circ} 22' 41''$  Höhe ~100 mNN  
Landezeit: 18<sup>05</sup>  
Startort: Aviano, Piancavallo  
Startzeit: 11<sup>00</sup>  
Durchgeführte Flugaufgabe: Ziel-Rück  
W.P.: Cogollo dal Genzio, A-Startplatz  
Ziel: Aviano-Landeplatz  
Unterschriften: Pilot: H. Denz  
Landezugen:  
ich bestätige hiermit:  
— eben genannte Landung  
(— unbeschädigte Versiegelung des Barographen Nr. \_\_\_\_\_)  
(— Unterschrift des entnommenen Barogramms)

1. BAYON Christine <sup>Hr. 157</sup> 2. STIEBALE HANS  
Adresse: Rosenbergplatz 2 HERZOG-RUDOLF-STR. 3  
7000 Stuttgart 1 8 Nr. 2  
Alter: H. Bayon H. Stiebal

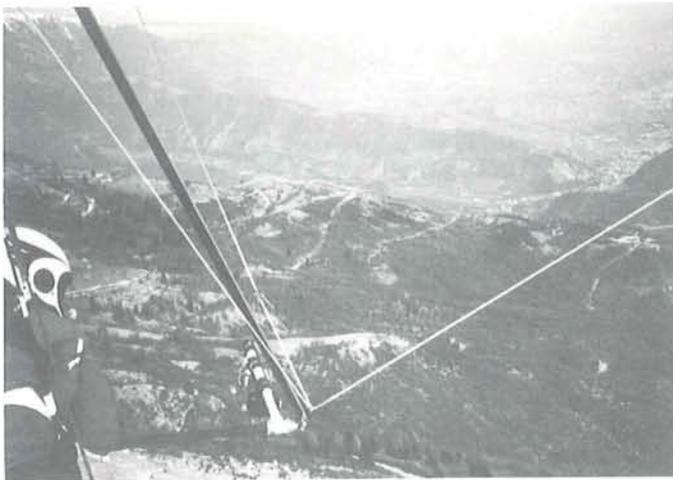
Zwischen Start- und Landemeldung liegen 7 Stunden Flugabenteuer



Ein Adler nähert sich drohend.  
Helmut's Reaktion: „Ich hab ihn einfach ausgekurbelt“.



Foto: Klaus Tänzler



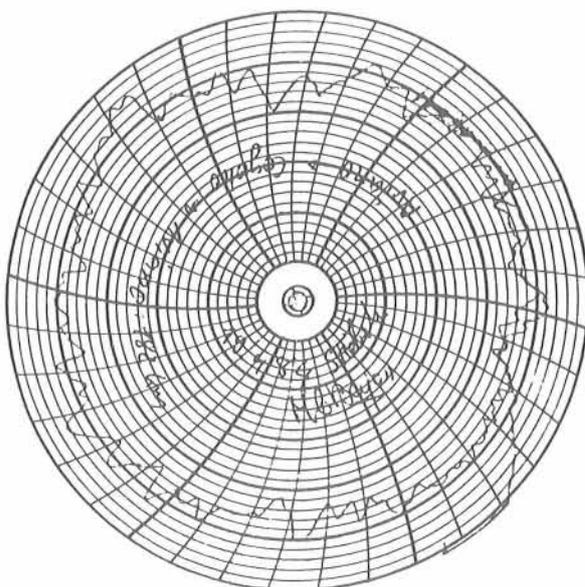
Blick zurück zum Monte Pizzoe

Foto: Helmut Denz



Mittags über dem Col Brombolo

Foto: Helmut Denz



Eine Weltbestleistung im Barogramm: der 182 km Ziel-Rückkehrflug vom 18.4.84.

Helmut dann am Abend tatsächlich mit Westwind hereingeschlichen kam, hat's mir doch die Sprache verschlagen, angesichts dieses timings. Übrigens hätte Helmut keinen Kilometer weiter geschafft. Er kam so niedrig über den Bäumen ins Landefeld, daß nicht mal mehr eine Kurve drin war.

An diesem Tag, der wie wir später hörten, dem gesamten Alpengebiet gute Thermik bescherte, flog Alfons Mayer mit mir auf der Route von Helmut einen 87-km-Ziel-Rückkehrflug. Ich war froh, nicht allein zu sein. Es hat uns immer wieder derart in der Luft herumgeworfen, aber hoch reichte die Thermik nicht gerade. Während wir uns am Südrand mit Blauthermik bis 1800 m NN rumplagen mußten, standen die Cumuli über den Zentralalpen in 3500 m Höhe. Helmut ist seinen großen Flug also im Blauen geflogen. Er sagte an diesem Abend: „Bei wirklich gutem Wetter sind hier über 200 km Zielrück drin.“

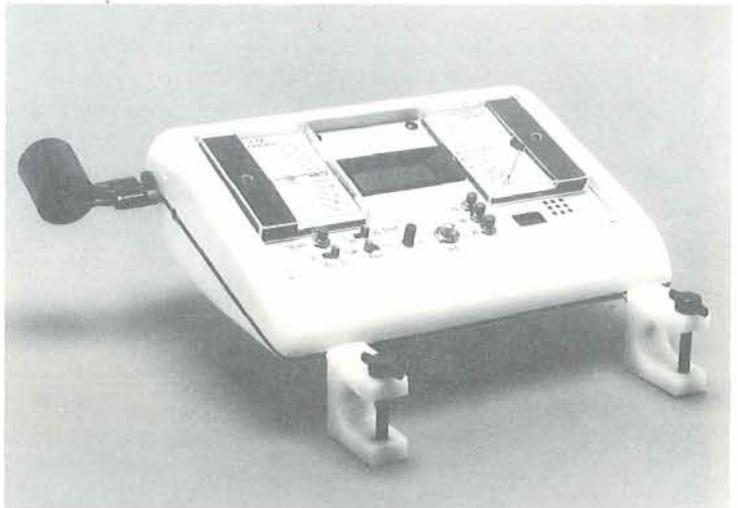
... neu ... neu ... neu ... neu ...

## Delta Tronic stellt vor „Speedboard 8000“

- Analogvario  $\pm 5\text{m/s}$
- Fahrtmesser 20–100 km/h
- Aufnehmer voll gekapselt
- 4 1/2 stelliger Digitalhöhenmesser
- bis 8000 Meter in ein Meter Auflösung ohne umzuschalten
- Funkentstört, crashgeschützt durch Federbügelbefestigung und GFK-Gehäuse
- Auf Wunsch mit Akku und Stoppuhr
- Preis DM 1198,-
- Preis mit mechanischem Höhenmesser DM 798,-
- DELTA TRONIC Varios ab DM 330,-
- Höhenmesser ab DM 55,-
- Fahrtmesser ab DM 80,-
- Alle Preise incl. MwSt.

Probefliegen  
Verkauf

# Saphir



Geeignet zur Befestigung an  
Speedbar und Steuerbügel

Delta Tronic, Makowe & Wangler  
7737 Bad Dürkheim 3, Birkenweg 1  
Telefon: (077 26) 77 59 + 10 25

... Delta Tronic ... Delta Tronic ...

### So schön ist Drachenfliegen

Preis: DM 15,-

### Flugbuch für Drachenflieger

Preis: DM 7,50 + MwSt.

### Humor-Postkarten

16 verschiedene Motive

Preis: DM 6,-

### Anstecknadel

Preis: DM 3,- + MwSt.

Die komplette Geschichte der internationalen Drachenfliegerei, von ihren Anfängen bis zum Jahre 1980, finden Sie in den früheren Jahrgängen des „drachenflieger magazin“.

Komplette Jahrgänge von 1977–80 noch lieferbar.

Preis: DM 40,- pro Jahrgang

### Wohin zum Drachenfliegen

Informativer Wegweiser

Insider-Kennntnis verrät der Wegweiser „Wohin zum Drachenfliegen“: Exakt beschrieben werden in dem 208 Seiten umfassenden Buch denn auch interessante Flugorte in Deutschland und Österreich mit Fluggelände und Anfahrtswegen, mit ihren besonderen Auflagen und mit weiteren Freizeit- und Sportmöglichkeiten. Letzteres wird vor allem die Begleitpersonen der Flieger interessieren, als da sind Familie, Freund oder Freundin, die nicht aktiv in die Luft gehen. Sie finden hier Anregungen, was man in den einzelnen Fluggebieten alles unternehmen kann, wo Kinder gern gesehen sind und wo man prima Urlaub machen kann. Eine Auflistung aller Drachenfliegerclubs und Vereine in der Bundesrepublik, Österreich und in Großbritannien liefert zusätzliche Information.

Preis: DM 32,-

### Aerodynamik des Flugmodells

jetzt in 7. ergänzter Auflage

In einer sich rasch entwickelten Luft- und Raumfahrttechnik findet das Flugmodell wieder ein zunehmendes Interesse, sei es als Hobby oder als Objekt des Physikunterrichts, sei es als Sparte des Aeroclubs oder als „remotely piloted vehicle“, also als unbemanntes Flugobjekt für alle möglichen Anwendungsgebiete.

Umfang: 212 Seiten, DIN A 5, mit 112 Abbildungen und 5 Tafeln im Anhang, Preis: in Linson gebunden DM 42,-

**Vereine und Schulen erhalten 25% Rabatt**

**LUFTFAHRT VERLAG AXEL ZUERL**

D-8031 Steinebach-Wörthsee, Amselweg 6, Postfach, Telefon (081 53) 8066

# 178 km über der Schwäbischen Alb

## Helmut Denz fliegt von Göppingen nach Basel

Am Morgen des 9. Mai 1984 meldet der Segelflug-Wetterbericht „Streckenflüge bis nach Frankreich möglich“. Helmut Denz hat die Wettersituation rechtzeitig erkannt. Schon am Vortag hat er es so eingerichtet, daß er nun gegen Mittag das Büro verlassen kann. Aber auf der Stuttgarter Autobahn sind die üblichen Baustellen mit besonders üblen Staus. Helmut kommt nur im Schrittempo voran, während über ihm die schönsten Wolkenstraßen locken.

Zwei Freunde haben sich bereit erklärt, im Falle eines Falles zurückzuholen, und so sind kurz nach 13 Uhr die Startvorbereitungen abgeschlossen. Helmut hat ein 178 km weit entferntes Ziel angemeldet, Säckingen am Rhein nahe Basel. Doch es ist inzwischen überentwickelt, riesige Wolkenschatten verdunkeln das Gelände. Viel Höhenunterschied steht nicht zur Verfügung und der Hangaufwind flaut in den thermischen Totzeiten ziemlich ab. Rechtzeitig zum Start erscheint jedoch ein Sonnenfenster und nach 10-minütigem Hang-

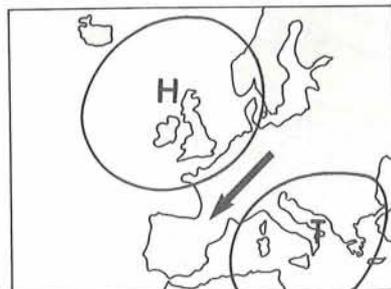
flug mit der Befürchtung abzusaufen, kommt endlich der rettende Bart, der etwas vom Hang entfernt, abgeht. Hin-auf zur Basis. Diese ist schon in 1800 m NN erreicht. Für einen großen Flug etwas niedrig. Zumal der Höhenwind so kräftig gar nicht ist. Mit etwa 20 km/h

Nähe des Segelflugplatzes Klippeneck sinkt Helmut noch einmal bis auf 200 m über Grund ab. Und doch kommt er wieder hoch und dank der Anreicherung von Thermikwolken wieder gut voran. Schwierige navigatorische Aufgaben sind zu lösen, denn nicht nur der Kurs Richtung Zielort muß gehalten werden, was im Flachland ungleich schwieriger ist als in den Alpen, auch EDR-Zonen und ein Nahverkehrsbereich wollen berücksichtigt werden. Einen Vorteil hat der Flug über Flachland jedenfalls: das Landeproblem ist weitaus weniger prekär als bei Alpenflügen.

Im Laufe des Fluges steigt die Basis bis auf 2200 m über NN an. Obwohl Helmut als erfahrener Streckenflieger sicherlich nicht zu dürftig angezogen gestartet ist, wird es ihm jetzt beinahe

### Nordostlage und Ostlage

Diese Großwetterlage stellt meist die günstigste Frühjahrslage für Strecken in Windrichtung dar. Bereits ab Ende März bis Ende Juni kann uns diese Druckverteilung – Hoch über Großbritannien bis Skandinavien und Tief über der (möglichst südlichen) Adria – sehr gute Flugmöglichkeiten beschern. Hierbei wird bei kräftigen Winden Polarluft aus Nordosteuropa herangeschafft, die hohe Labilität und durch das Windprofil meist sogar Straßenthermik hervorruft. Während der Alpenraum und das südliche Deutschland benachteiligt sind, wenn das Tief im Adria-raum zu nördlich „sitzt“, garantiert die früh einsetzende Thermik den übrigen Flachländern und Mittelgebirgsräumen lang anhaltende Thermik.



Nordost-Wetterlage

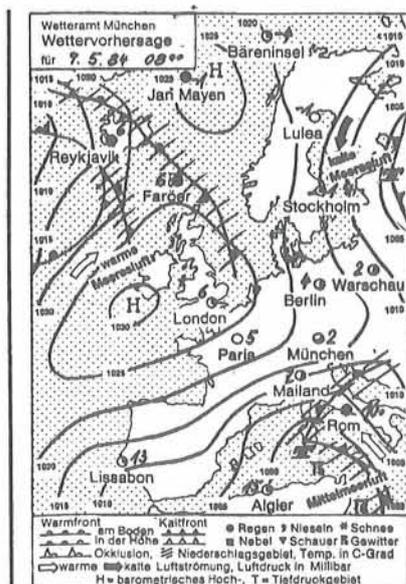
Auszug aus dem im Nymphenburger Verlag erschienen Buch: *Drachenfiegen für Meister*

Rückenwind geht es auf die Reise, die bereits nach 20 km Strecke beendet scheint. Ein abgeschattetes Gebiet ist zu queren. Aufgeregt wie eine Hornisse jagt im Tal bereits ein Segelflugzeug auf der Suche nach Aufwind herum. Vorbei. Es muß landen. Kein ermutigender Anblick für Helmut, der sich lange an einem Nullschieber festbeißt. Solange bis es doch wieder nach oben geht. Während diesem Flug muß Helmut noch oft im schwachen Steigen und in Nullschiebern kämpfen. Noch öfters stehen Segelflugzeuge in Äckern. In der



schlecht vor Kälte. Gegen Abend, als Helmut kaum mehr Steigen findet, hilft ein ersehnter Bart noch einmal ein Stück hoch. Das Überfliegen des östlichen Ausläufers des Schwarzwaldes wird damit möglich und das Rheintal ist erreicht. Nun aber ist noch der Ort zu finden, wo der Rhein die richtige Schleife zieht. Dort, am Ortsrand des Zielpunktes bieten sich große Wiesen an. Die braucht Helmut jetzt auch, nach 5 1/2 Stunden in extremer Kälte. Sogar die Bodenturbulenz hat ein Einsehen und ist weniger schlimm als befürchtet. Um 18 Uhr 30 landet Helmut sicher am Ortsrand des Zielpunktes neben einer Gärtnerei. Müde fragt er den Gärtner, ob dieser die Landung bezeugen wolle. „Noi“, sagt der „dafür habet mir kei Zeit. Da hinne stehe 500 Tomate und hoit abends häts Frost.“

Klaus Tänzler



Wetterlage: Zwischen einem Hoch über den Britischen Inseln und tiefem Druck über Nordosteuropa liegt Deutschland in einer kalten Nordströmung. Eingelagerte Tiefausläufer beeinflussen vor allem das nördliche Deutschland.

Diese Wetterlage verhalf zu dem weiten Flug über's Flachland. An diesem Tag gelang einem Segelflieger ein 1050 km Flug von der Rhön bis nach Bordeaux.



# moyes europe



*macht's möglich:*

*Steigen Sie auf zu den moyes Boys-  
testen und fliegen Sie die neuen*

## MISSILE G.T. 170 190

**Das Gerät des Weltmeisters 1983**

**Ein Gerät, das seinesgleichen sucht!**

**Terminvereinbarung zum Probefliegen:  
Sie rufen uns an – wir kommen zu Ihnen**

**Drachenflug Aichach  
Äußere Feldstraße 2  
8890 Aichach, Tel. 08251/2889-3831**

**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 6 000 m mit 1 m Auflösung ohne Um-  
schaltung – Höhenmesser mit meter-, mbar- und feet-Anzeige, umschaltbar  
– Elektronischer Kompaß und Barografenspeicher.

NEU für alle Geräte ab 3/84 – Schnelladefähig im Kfz. – 48 Stunden Service (ausgen.  
Gehäuseschäden) – CB-Spezialfunkgeräte mit großer Reichweite für Drachenflieger  
– Vario's ab DM 395,- (incl. MwSt.)

**Pritzel electronic · Wirthstraße 34 · 8200 Rosenheim · Telefon (0 80 31) 6 43 48**

# Baden-Württembergische Meisterschaft 1984

Der Drachenfliegerclub Südschwarzwald als Ausrichter, sowie der DHV und der DAeC als Veranstalter, luden vom 28.04.1984 bis zum 01.05.1984 zur Baden-Württembergischen Meisterschaft 1984 an den Kandel ein.

Vorgesehene Wettkampfaufgaben waren die freie Strecke sowie Mehrfachziel mit Rückkehr und der Dreiecksflug. Da der Kandel unter Streckenpiloten als ausgezeichnetes Streckenfluggebiet bekannt ist, sah man auch diesmal viele bekannte Gesichter der Baden-Württembergischen Wettkampfszene. So erschienen neben dem letztjährigen Baden-Württembergischen Meister Jürgen Seyferle auch WM-Teilnehmer Wolfgang Schott, der Deutsche Meister 1982 Max Schraudolf und viele erfahrene Wettkampfpiloten.

Vorweg sei gesagt, daß die diesjährige Meisterschaft ganz im Zeichen der Teilnehmer des ausrichtenden Drachenfliegerclubs Südschwarzwald stand, die die Szene beherrschten. So fanden sich am Schluß fünf Mitglieder des ausrichtenden Clubs unter den ersten zehn Plätzen.

Leider war auch – wie schon 1982 bei den Deutschen Meisterschaften – der Windgott den Schwarzwäldern nicht wohlgesonnen, sondern blies öfters aus Osten und erschwerte so den Start. Dies war auch mit die Ursache für drei Fehlstarts, die aber glimpflich abliefen. Ein durch Pilotenfehler verursachter Überschlag hatte glücklicherweise nur eine Nierenprellung zur Folge.

## Samstag, 28. April

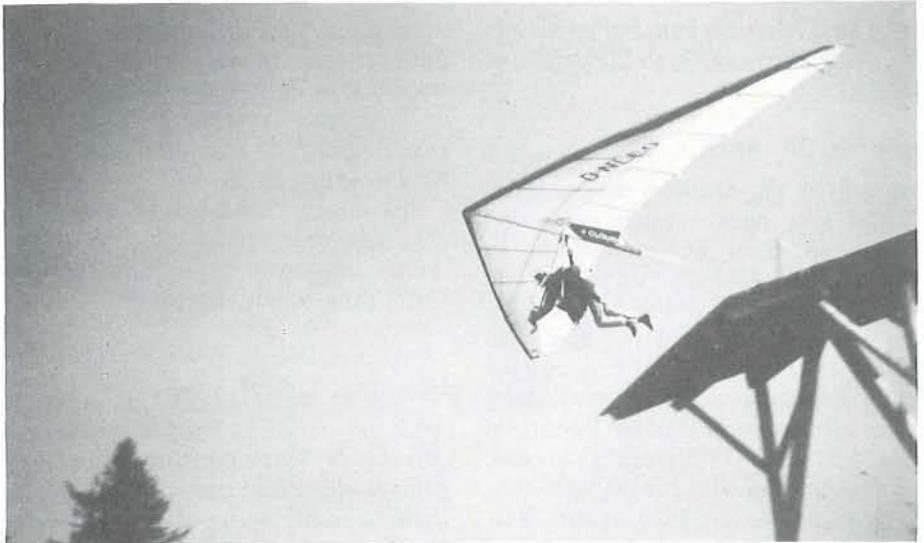
Die Wettkampfaufgabe des ersten Tages bestand entweder aus einem freien Strecken- oder einem Zielrückkehrflug. Erschwert wurde der Zielrückkehrflug dadurch, daß die Piloten, wenn sie beim Rückflug eine bestimmte Linie überflogen hatten, unbedingt das Landefeld erreichen mußten, um in die Wertung zu kommen. So sah der Abend des ersten Wettkampftages viele bekannte Piloten mit einem „Nuller“, weil sie das Landefeld nicht mehr erreicht hatten. Am Ende des ersten Tages führte Thomas Springmann mit über 400 Punkten Vorsprung das Feld an.

## Sonntag, 24. April

Am Sonntag schien „Hardi“ der Windgott verstimmt und blies mit voller



*Früh am Morgen herrscht am Aufbauplatz noch wenig Betrieb*



*Der erste Vorflieger startet und ...*

Fotos: Wolfgang Gerteisen



*... kaum zeigt er die erste Thermik an, drängen sich die Piloten im Startkorridor,*



... während die Cracks noch die beste Route besprechen (in der Mitte Jacky Seibold, rechts Wolfgang Schott)

Kraft aus Osten. So konnten an diesem Tag keine Wertungsflüge durchgeführt werden.

### Montag, 30. April

Am dritten Tag endlich zeigte sich der Kandel von seiner besten Seite und schon bald nach Thermikbeginn sah man die ersten Piloten – angeführt von Jochen Zeyher – dicht unter den Wolken Richtung Osten davonjagen. An diesem Tag flog auch Klaus Amann die größte Zielrückkehr-Strecke und erhielt dafür neben der maximalen Punktzahl auch den DHV-Streckenflugpokal. Thomas Springmann konnte seine führende Position aus dem ersten Wer-

tungsdurchgang knapp verteidigen. In der Zwischenzeit hatte aber auch Jochen Zeyher ein hervorragendes Ergebnis eingebracht und hatte sich auf den zweiten Platz vorgeschoben. Nur noch 72 Punkte trennten ihn von seinem Clubkollegen Thomas, während der Deutsche Meister 1982 Max Schraudolf seinen dritten Platz aus dem ersten Durchgang behaupten konnte.

### Dienstag, 1. Mai

Auch der vierte Tag brachte wieder hervorragende Thermikbedingungen. Angesichts der Zuschauer und aus zeitlichen Gründen wurde für diesen Wer-

tungsdurchgang von Chefschiedsrichter Waldemar Wasmer ein Dreiecksflug angesetzt. Dieser Durchgang wurde wieder von Klaus Amann gewonnen, der damit zwei von drei Wertungsdurchgängen für sich entscheiden konnte. Wäre er nicht im ersten Durchgang wenige Meter vom Landefeld entfernt gelandet, so würde wahrscheinlich das Endergebnis Klaus Amann an der Spitze sehen. Doch so sind nun einmal die Regeln des Wettkampfes, und etwas Glück gehört nun mal auch dazu. Da ihm dieses am ersten Wettkampftag nicht hold gewesen war, schloß Klaus den dritten und letzten Tag mit dem insgesamt sechsten Platz ab. Jochen Zeyher hingegen erzielte das viertbeste Tagesergebnis und konnte sich damit auf den ersten Platz vorschieben. Er wurde mit 6.197 neuer Baden-Württembergischer Meister 1984, dicht gefolgt von Thomas Spring-



Der Baden-Württembergische Meister Jochen Zeyher im Gespräch mit Chefschiedsrichter Waldemar Wasmer

mann mit 6.013 Punkten. Nach Verstreichen der einstündigen Protestzeit konnte gegen 16.45 Uhr unter dem Beifall der zahlreichen Zuschauer die Siegerehrung vorgenommen werden.

Die Baden-Württembergische Landesmeisterschaft hat gezeigt, daß es möglich ist, auch mit einfachsten Mitteln und minimalem Helfereinsatz einen Wettkampf durchzuführen. Vorbei sind die Zeiten, wo sich „Bojen-Wächter“ die Augen aus dem Kopf starren und Schiedsrichter im Zielkreis von Drachen gejagt werden. Der Streckenflug – und das hat sich in den letzten Jahren immer deutlicher herauskristallisiert – hat sich im Wettkampfsport manifestiert. Gedankt sei deshalb noch einmal dem



Jochen Zeyher mit seinem Probe beim Start von der Kandelrampe.

Chefschiedsrichter Waldemar Wasmer für die ausgezeichnete Durchführung des Wettkampfes und seinen wenigen, aber fleißigen Helfern.

Wolfgang Gerteisen

## Ergebnisse der Baden-Württembergischen Meisterschaft 1984

1. Jochen Zeyher, 6191 Punkte, Gerät Probe; 2. Thomas Springmann, 6013 Punkte, Gerät Probe; 3. Max Schraudolf, 5909 Punkte, Gerät Magic; 4. Jürgen Seyferle, 5382 Punkte, Gerät Vampir II; 5. Bernd Schmidberger, 5331 Punkte, Gerät Comet; 6. Klaus Amann, 5000 Punkte, Gerät Vampir II; 7. Thomas Sterzing, 4937 Punkte; 8. Siegfried Keller, 3961 Punkte; 9. Hans-Peter Seibold, 3815 Punkte; 10. Wolfgang Schott, 3617 Punkte; 11. Bernd Weber, 3478 Punkte; 12. Winfried Schwörer, 3432 Punkte; 13. Manfred Walter 3284 Punkte; 14. Albert Wais, 3256 Punkte; 15. Wolfgang Maier, 3209 Punkte; 16. Hans Burk, 3177 Punkte; 17. Ewald Wittenauer, 2646 Punkte; 18. Klaus Wolter, 2628 Punkte; 20. Thomas Scherlinsky, 2588 Punkte; 21. Thoma Michael, 2400 Punkte; 22. Klaus Kienzle, 2349 Punkte; 23. Helmut Hils, 2200 Punkte; 24. Martin Strauß, 2087 Punkte; 25. Paulus Straub, 2016 Punkte; 26. Peter Vieweg, 1942 Punkte; 27. Hubert Reichenbach, 1881 Punkte; 28. Josef



Die Sieger der Badenwürttembergischen Meisterschaft: stehend von links: Klaus Amann, 6. Platz (Gewinner des DHV-Streckenflugpokals); Jürgen Seyferle, 4. Platz; kniend von links: Max Schraudolf, 3. Platz; Jochen Zeyher, 1. Platz; Thomas Springmann, 2. Platz.

Foto: Manfred Kranz

Stellbauer, 1880 Punkte; 28. Josef Stellbauer, 1880 Punkte; 29. Herbert Mackert, 1878 Punkte; 30. Dieter Rebstock, 1636 Punkte.

# Bayerische Meisterschaft

Man konnte zufrieden sein: open window, interessante Streckenflugaufgaben und ganz leidliches Wetter.

Und es herrschte Einigkeit. Während in den vergangenen Jahren der DHV monierte, daß der DAeC den Streckenflug nicht konsequent genug protegierte, gab es diesmal nichts zu beanstanden. Denn die Parole des Wettbewerbsleiters Toni Tehel war: „Kein Durchgang ohne Thermik.“ Seine Aufgaben waren sicher nicht zu klein gestellt, denn bei allen drei Durchgängen schaffte nur ein einziger der knapp 90 Teilnehmer die Aufgabe ganz.

Zweimal war es Otfried Heinelt (Magic), der die Zielrück-Aufgaben 61 km und 91 km erflog. Einmal gelang Josef Guggenmos ein 48 km-Kunststück, aber dazu später.

Der neue Bayrische Meister heißt Otfried Heinelt. Der Münchner hatte erst kurz vor dem Wettbewerb das Spital nach einer Blinddarmpoperation verlassen.

Daß auch die Bayrischzeller den Streckenflug beherrschen, ist kein Geheimnis. Dieser Club wird den siegewohnten Allgäuern noch kräftig zu schaffen machen, denn die Bayrischzeller sind als Gruppe sehr stark. Einer von

ihnen mischt immer vorn mit. Diesmal ist es Johann Kirchberger (Magic), der den zweiten Platz belegt.

Platz drei für den heimischen Olschewsky (Bullet C). Originalton: „Bei der Deutschen hängen wir ein Transparent an den Unternberg: Hier wird den Allgäuern die Lederhose ausgezogen.“

Dann eine Überraschung auf Platz 4. Noch vor Josef Guggenmos plazierte sich der 22jährige Günther Finzel aus

**BM 84 LVB**

**DRACHENFLIEGEN**

**HOCHFELN**

**DURCHGANG: 2.**

**AUFGABE:**

1. Hochries - Bergen
2. minimum Aschau
- 3.

**START: 13<sup>15</sup> bis 17<sup>00</sup>**

Die Tagesaufgabe

Fotos: Klaus Tänzler



*Drangvolle Enge am Start*



*Hans Olschewsky: „Hier wird den Allgäuern die Lederhose ausgezogen“.*



*Pilotenbesprechung*

Bayreuth (Magic). In seiner bescheidenen Art macht er nicht viel Aufhebens von den Streckenflügen, die er bisher im Stillen absolviert hat. 700 km waren es insgesamt letztes Jahr. Gestartet ist er in den Alpen und von Kulmbach aus. Dort war ihm nach 50 km die DDR-Grenze in die Quere gekommen. (Einen wingover am Wachturm konnte er sich nicht verkneifen, dafür ließ dann auch ein bewaffneter Rückholddienst nicht lange auf sich warten.)

Die Bayerische am Hochfelln, um Himmels willen, wie soll da open window funktionieren, wo nicht einmal genug Aufbauplatz vorhanden scheint? Aber siehe da, es ging. Vor allem deshalb, weil sich nach Öffnen des Fensters stets das gleiche Schauspiel bot: nur sehr zögerlich schwang sich der eine oder andere aus dem am Gipfel hockenden Schwarm hinauf in die Lüfte.

### **Das Liebesdrama in der Schlucht**

Der erste Durchgang am Freitag sah noch nachmittags um drei Uhr über die Hälfte der Piloten am Start. Vormittags waren Cumuli gesichtet worden, die mittags verschwanden. Wegen Abtrocknung, die Thermik tat ganz ergiebig im Blauen weiter. Aber da hatte man so seine Zweifel, zumal schon einige nach dem Start abgesehen waren. Monika Köstlmeier beispielsweise hatte sich zwar schon hundert Meter über den Gipfel gekämpft, dann aber die Höhe wieder verloren. Trotz starkem Nordwest war an dem kegeligen Hochfelln kein Soaring möglich. 100 m unter dem Startplatz entschloß sich Monika aufzugeben und notgedrungen zum Landeplatz Bergen abzufliegen. Durch ein langes schmales Tal. „Das lange schmale Tal als Falle“ überschreibt Helmut Denz ein sehr eindringliches Kapitel seiner Streckenflugtaktik, veröffentlicht im Buch „Drachenfliegen für Meister“ und im DHV-Info. Er warnt vor dem starken Wind, der talaufwärts weht.

Eben dieser Talwind hinderte nun Monika am Vorankommen. Zudem erzeugte der quer zum Tal stehende Nordwest ein Lee, das sich auch noch in der Talmitte auswirkte. Der Freund von Monika, Franz Kreuzschuh, flog nicht viel höher hinter Monika her und machte sich um sie Sorgen. Bald mußte er sich um sich selbst sorgen, denn auch er verlor nun stark an Höhe. Instinktiv flogen die beiden entlang der Talmitte, da dort am meisten Höhe über Grund gegeben war, jedoch auch der stärkste Gegenwind. Die Chancen, das rettende Flachland zu erreichen, schwanden zusehends, gefahrlose Notlandmöglichkeiten gab es auch nicht. Schließlich erreichte Monika knapp über den

Bäumen eine kleine steile Wiese. Gekonnt setzte sie ihr Gerät an den Steilhang. Das aber konnte Franz nicht sehen, denn eben hatte er ein Stück weiter eine steile Hangfläche im Auge. Ihm gelang ebenso eine sichere Bergauflandung. Nur hatten die beiden dann eine bange Zeit durchzustehen, da jeder nicht wußte, was aus dem anderen geworden war.

### Das große Absaufen im Achental

Die Tagesaufgabe des ersten Durchganges hatte es in sich. Nicht nur Monika, die immerhin 6 Jahre Flugerfahrung aufzuweisen hat, auch andere Piloten gerieten in ernste Schwierigkeiten. Zogen sie mit zu geringer Startüberhöhung gegen den starken Wind in Richtung Wendepunkt los, mußten sie in verwegener Manier auf Hochalmen niedergehen. Es wollten erst mal vorgelagerte Bergrücken bezwungen sein, bevor man das breite Achental angehen konnte. Für alle, die statt der Thermik, die die Schlucht zwischen Hochfeln und Hochgern hochgeblasen hatte, den thermischen Abwind abkriegt, wurde der erste Wettbewerbtage zum Wandertage. War das Achental erreicht, stellte sich die entscheidende Frage: Wie kann man bei Nordwestwind die Hochplatte anfliegen?

Nach der extrem weiten Talquerung kamen die Piloten, wenn überhaupt, sehr niedrig an Steffls Hausberg an. Dieser bot eine Flanke, die dem Achentalwind auf seinem Weg ins Gebirge entgegensteht. Sie lag im Schatten und wie sich bald zeigen sollte, etwas im Lee des überregionalen Nordwest. „20 Stückweise sind wir abgesoffen“ kommentierte einer der enttäuschten Piloten. Otfried Heinelt hatte im Training bereits den Südbart der Hochplatte entdeckt. Ohne viel Federlesens flog er nun trotz Nordwestwind in die Südseite der Hochplatte, machte tatsächlich Höhe bis zum Grat, wurde dann aber auf derselben Seite vom Lee wieder hinunter gespült, bis auf 150 m über Grund. Und was hast Du dann gemacht? fragte ich ihn. „Wieder aufgemörtelt!“ war die lapidare Antwort. Andere wollten es ihm nachtun und saßen am Boden.

An diesem Tag war es wohl richtig, mit dem Start zu warten, bis die Nordwesthänge ausreichend thermisch aktiv wurden. Am frühen Nachmittag schickten dann auch die kleinen Orte im Achental Thermik hoch, die beim Talqueren half, vorausgesetzt man nahm sie nicht zu lange mit. Sonst wurde man beim Kreisen so weit versetzt, daß man nicht mehr gegen den Wind voran kam.

Nördlich der Hochplatte verlaufen Hü-

gel ins Flachland. Aus den windgeschützten Mulden zwischen den Ausläufern stieg immer wieder Thermik auf. So konnte man sich von Buckel zu Buckel gegen den Wind vorkämpfen, bis man schließlich von einem starken 4-Meter-Bart empfangen wurde. Die Sorgen fielen nach unten weg, die Landschaft erweiterte sich zusehends, die Welt stand wieder offen. War dann die



*Ausfüllen des run-reports*

Kampenwand erreicht, ging es mit Rückenwind zum Hochstaufen. Nur wenige kamen zur Kampenwand, die meisten waren zu früh oder zu spät gestartet oder hatten einfach Pech, weil halt die Thermik an der Stelle, wo sie anderen weiterhalf im entscheidenden Moment streikte.

### Ärger

Am nächsten Tag war einiges Murren im Pilotenlager zu vernehmen, weil die

Aufgabe gegen den Wind gestellt worden war. Toni Tehel verwies gelassen auf Otfried Heinelt, der die 67 km Aufgabe in einer Flugzeit von 6 Stunden geschafft hatte. Unter den Gewinnern war auch der Ruhpoldinger Horst Schaffner. Er flog seinen alten Demon 50 km weit. Meine Freude darüber, auch mal unter den Erstplatzierten zu sein, währte genau so lange, bis der Film vom Entwickeln kam. Meine Agfa Compact, obwohl neu und eben vom Reparieren zurück, tat nur so als würde sie fotografieren. Die Blende hatte geklemmt: Null Punkte. Da half auch keine Bestätigung der Umrundung durch andere Piloten. Josef Guggenmos: „Ich fliege immer mit zwei Kameras.“

Obendrein war nun das Wetter schlecht. Gipfel in Wolken. Dabei blieb es bis Sonntagmittag. Kaum war der Durchgang am Sonntag abgesagt, klarte der Himmel auf. Für einen Trainingsausflug zur Hochries reichte es allemal.

### Josef Guggenmos zeigt auf

Am Montag sollte man an der Hochries wenden und dann heim nach Bergen fliegen. Schon im Anflug auf die mir vertraute Hochries, wußte ich was jetzt gleich kommen würde. Bei dem herrschenden Ostwind lag sie im Lee. An der Gipfelstation wenden und gegen den Wind anstehen, hieß absaufen. Ich zerbrach mir den Kopf, wie dem Verhängnis zu entgehen sei. Südseite? Dort ist der gleiche Leekessel. Was würde Helmut Denz jetzt tun? Der würde einfach nicht dahin fliegen, jedenfalls nicht mit der gegebenen Höhe. Irgendwo Höhe machen. Noch mehr als ich mir an der Kampenwand zusammen gebettelt hatte, war einfach nicht drin. Na dann, dem Pulk hinterher und das Schicksal teilen. Später kommen welche, die zwar



*Landegaudi*

vom Start weg Unbill erdulden mußten: starke Böen, Schneegestöber, aber Steigen! Soviel, daß die Höhe nun gerade ausreichte, gegen den starken Ostwind knapp über Bäume und Grat hinweg, aus dem ungastlichen Lee der Hochries zu fliehen. Im Aschauer Tal war dann Endstation. Für alle bis auf einen. Josef Guggenmos erwischte an der Kampenwand einen Leebart bis hinauf zum Grat. Aber es wurde nichts draus. Ein Lee ist halt ein Lee, im Nu war er wieder unten. Er rettete sich jedoch über das Aschauer Tal zurück auf die Luvseite, um dort aus 100 m über Grund wieder „aufzusoaren“. Und um zu warten. Gegen Abend ließ der Gegenwind nach, zugleich produzierten die Moore am Rand der Hochplatte eine wunderbare Abendthermik. Im Triumph flog Josef Guggenmos spät abends in 2000 m Höhe über Grund nach Hause!

Dabei hätten ihm an diesem Tag seine navigatorischen Fähigkeiten beinahe einen Streich gespielt. Dazu muß man wissen, daß von Josef Guggenmos früher schon mal Funksprüche empfangen wurden, etwa in der Art: „Ich überfliege gerade einen Fluß, wo bin ich?“ oder „Jetzt kommt schon wieder so ein See daher“. Bei der Bayrischen aber war Funk nicht zugelassen. Da ist Jos über der Hochplatte gekreist und hat die Bergsteiger am Gipfel gefragt: „Wo ist die Hochries?“ Die haben dann die Karte rausgeholt und schließlich achselzuckend gewunken. Also ist Jos weiter, Jürgen Rohrmeier kam des Weges, Guggenmos attackierte und fragte: „Wo ist die Hochries?“ Da wies Jürgen Rohrmeier nach vorn und alles war klar.

Abends gab es oft viel Gelächter. Ein Unglücksrabe hatte tatsächlich statt der Hochries die Kampenwand fotografiert und sich dann zufrieden auf den Heimweg gemacht. Er hatte sich einfach in der Aufgabe geirrt.



Newcomer Günther Finzel

## Brutale Thermik und ein Überschlag

Entgegen allen Wettervorhersagen wurde der 1. Mai gut. Der dritte Durchgang konnte beginnen. Über Ruhpolding und Rauschberg hinweg mußte der Zwiesel und anschließend der Hochstaufer bezwungen werden, wollte man nicht in Bad Reichenhall bleiben, sondern sich auf den Weg zur Hochries machen, um dann nach Bergen heimzuffliegen. Ab Mittag schirmte mittelhohe Bewölkung die Sonne ab. Eile war geboten. Die schwierigste Passage war zugleich die gefährlichste. Parallel zum Hochstaufer wehte der Wind ins Gebirge, an der Nordseite des Staufer ebenso wie an der Südseite. Gelang es nicht oberhalb des Grates vom Zwiesel zum Staufer zu flie-



Sieger Otfried Heinelt

gen, wurde man in ekelhaft zerrissener Thermik an der Felswand herumgeschleudert. Viele Piloten gaben auf und landeten bei Bad Reichenhall. Die Glücklichen, die dieses Gebiet in großer Höhe überfliegen konnten, erzählten abends über die thermischen Verhältnisse des Tages: „Ich habe mich heute während der ganzen Zeit mit aller Kraft an der Basis festgehalten.“

Für den Vollmylar-Sierra von Bruno Hartmann war am Zwiesel Endstation. Nach der Wende am Hochstaufer flog Bruno eigenen Angaben zufolge an der Nordwestseite des Zwiesels etwa 10 m über dem Grat. Er spürte die Thermik, ging in eine leichte Schräglage und flog, ehe er sich versah, eine Rolle. Bruno dachte, jetzt gut festhalten, aber es zog ihm die Finger auf, er durchschlug Kielrohr und Segel und fand sich neben dem Turm wieder. bevor er den Schirm ziehen konnte, mußte er sich erst einmal befreien. Dann ging der Schirm auf, Bruno kam 150 m unterhalb des Grates

in einem Baum zu hängen. 2 1/2 Stunden lang hielt er sich dort fest, knapp über dem Abgrund, während das Gerät ihn ständig vom Baum ziehen wollte. An ein Messer im Gurtzeug kam er nicht heran. Die von mitfliegenden Piloten alarmierte Bergwacht befreite ihn schließlich aus seiner mißlichen Lage. Abends unverseht im Pilotenlager zurück, wurde Bruno herzlich empfangen. Seine ersten Worte waren: „Wenig Punkte.“

## Resümee

Die Piloten zeigten bei der Bayrischen eine Leistung, an die noch vor kurzem keiner geglaubt hätte. In Wettersituationen, in denen man sich normalerweise fragt, lohnt es sich überhaupt zu starten, wurden für den Alpennordrand beachtliche Flüge gemacht. Dennoch sind Zweifel angebracht, ob die DAeC-Nationalmannschaft bald wieder Anschluß an den internationalen Leistungsstandard finden wird. Der Aero Club wäre sicher gut beraten, den zentralen Streckenflugwettbewerb des DHV als Qualifikationskriterium für die Deutsche Meisterschaft mit heranzuziehen. Auch sollte bei der Deutschen Meisterschaft der Zeitfaktor eine Rolle spielen. Sonst sagt bei der nächsten WM Rich Pfeiffer wieder: „Say to Guggenmos he should not be sad, today I go really fast!“

Klaus Tänzler



Der Bayerische Vizemeister Johann Kirchberger

## Ergebnisse der Bayerischen Meisterschaft 1984

1. Heinelt Otfried, 2553 Punkte; 2. Kirchberger Johann, 2413 Punkte; 3. Olschewsky Hansi, 2154 Punkte; 4. Finzel Günther, 1953 Punkte; 5. Guggenmos Jos, 1858 Punkte; 6. Baier Bob, 1634 Punkte; 7. Sebralla Peter, 1505 Punkte; 8. Ziege Detlev, 1484 Punkte; 9. Schaff-

ner Horst, 1457 Punkte; 10. Schmaderer Karl, 1446 Punkte; 11. Rauch Ludwig, 1418 Punkte; 12. Aumer Rudi, 1388 Punkte; 13. Rohrmeier Jürgen, 1377 Punkte; 14. Klafsky Theo, 1353 Punkte; 15. Petek Stanko, 1306 Punkte; 16. Genghammer Wolfi, 1304 Punkte; 17. Penzkofer Bernhard, 1292 Punkte; 18. Guggenmos Willi, 1277 Punkte; 19. Reigl Oskar, 1238 Punkte; 20. Lotte Friedhelm, 1236 Punkte; 21. Kravanja Manfred, 1234 Punkte; 22. Fritz Lorenz, 1234 Punkte; 23. Fließ Manfred, 1206 Punkte; 24. Bunz Friedhelm, 1201 Punkte; 25. Bär Robert, 1085 Punkte; 26. Neuhofer Wolfgang, 1059 Punkte; 27. Fröhler Michael, 1045; 28. Pantenburg Willi, 1039 Punkte; 29. Zeininger Rudi, 1027 Punkte; 30. Rimpfl Franz, 1014 Punkte; 31. Rackl Walter, 998 Punkte; 32. Weinzierl Georg, 984 Punkte; 33. Brams Franz, 965 Punkte; 34. Cornely Lothar, 951 Punkte; 35. Mayer Bernhard, 949 Punkte; 36. Netzer Bernhard, 939 Punkte; König Wolfgang, 933 Punkte; 38. Schulze-Kadelbach Wolfgang, 932 Punkte; 39. Netzer Ventur, 918 Punkte; 40. Schmidt Lothar, 874 Punkte; 41. Böhm Heino, 850 Punkte; 42. Altmannshofer Max, 830 Punkte; 43. Richter Rudolf, 830 Punkte; 44. Pletzer Winfried, 830 Punkte; 45. Liedl Toni, 818 Punkte; 46. Kober Hans, 817 Punkte; 47. Buchert Jürgen, 813 Punkte; 48. Fischer Sybille 810 Punkte, 49. Salwiczek Joachim, 809 Punkte; 50. Nitsche Mathias, 791 Punkte; 51. Mayer Alfons, 778 Punkte; 52. Netzer Adalbert, 775 Punkte; 53. Haindl Hans, 774 Punkte; 54. Köhler Ernst, 774 Punkte; 55. Schmid Hans, 745 Punkte; 56. Tänzler Klaus, 743 Punkte; 57. Dandl Simon, 713 Punkte; 58. Berktold Erwin,

692 Punkte; 59. Baumann Klaus, 692 Punkte; 59. Müller Willi, 659 Punkte; 60. Hartmann Bruno, 649 Punkte; 61. Schäfer-Lenze Bernd, 644 Punkte, 62. Pöpl Reinhard, 637 Punkte.

Die Ergebnisse der Blockmeisterschaft und der Hessischen Meisterschaft, sowie die aktuelle Rangliste, waren bis Redaktionsschluß am 17.5.84 vom DAeC nicht erhältlich.

## Dabeisein ist alles

„Ich würde gern bei der Deutschen mitfliegen“; mit diesem Wunschgedanken fing alles an. Die Bayrische hatte Spaß gemacht, man lernt eine Menge dazu, wenn mehrere gleichzeitig an einem Streckenflugproblem knabbern. Und nun die Deutsche in Ruhpolding, da kann höchstens noch die Schafskälte dazwischen kommen.

Aber da hatte ich etwas zu weit gedacht. Denn erst mal muß man sich anmelden. Und dazu muß man Mitglied im DAeC sein. Der läßt einen sonst nicht mitfliegen. Um dem DAeC beizutreten, muß man erst mal dem regionalen Landesverband beitreten. Um dem beitreten zu können, muß man erst mal einem Verein des Landesverbandes beitreten. Gottseidank gibt es den DDC im LVB des DAeC, ein Sammelbecken für solche Schafe wie für mich.

In der LVB Geschäftsstelle hatte ich großes Glück, denn die tüchtige und kompetente Schriftführerin des DDC, die Frau von Toni Tehel, bearbeitete meinen Fall. Nicht etwa, daß sie vom LVB für ihre Vereinsarbeit bezahlt würde, sie saß ehrenamtlich im Büro und half mir. Beim Ausfüllen. Eines Antrages auf Beitritt in die oben genannten Vereine und Verbände. Eines Antrages auf Ausstellung einer FAI-Lizenz, sonst keine Teilnahme an der

DM. Und eines Antrages auf Verleihung des Internationalen Leistungsabzeichens für Hängegleiter, sonst keine Teilnahme an der DM.

Nun mußte nur noch errechnet werden, was das alles kostet, denn es gibt ja einen DAeC-Anteil, einen LVB-Anteil, einen Sparten-Anteil incl. Flugunfall-Versicherung... nein! Die, werde ich aufgeklärt, wurde eben seitens der Versicherung gestrichen, weil zu viel passiert sei. Nicht beim Drachenfliegen, sondern bei den anderen. Und dann gibt es noch einen Zeitungsanteil für eine Zeitung, die über den Luftsport allgemein in Bayern berichtet (LVB Nachrichten). Und einen BLSV-Anteil, sowie den DDC-Anteil. Eigentlich günstig, wenn man bedenkt. Dazu kommen Bearbeitungsgebühren für den Antrag auf Erteilung der FAI Lizenz und auf Verleihung des Internationalen Leistungsabzeichens für Hängegleiter in Bronze. Die 120 Mark Meldegebühr für die Deutsche Meisterschaft kommen dann erst bei der Anmeldung zur Deutschen dazu. Das macht dann alles in allem: ...

Ja eben, das weiß ich jetzt nicht mehr und deswegen muß ich nochmal anrufen. Weil, ich war ein bißchen durcheinander, als ich ging.

Klaus Tänzler

## Ausschreibung zur

# Deutschen Meisterschaft

(Ranglistenwettbewerb vom 9.-17.6.84 in Ruhpolding)

**Veranstalter:** Deutscher Aero Club e.V.  
**Ausrichter:** DDC-München/Deltaclub-Bavaria (Ruhpolding)  
**Fluggelände:** Unternberg/Ruhpolding  
**Teilnahmevoraussetzung:** — Sportlizenz 1984  
 — gültiger Versicherungsnachweis  
 — Fluggerät mit Kennzeichen  
 — Aufhängesystem und Rettungsgerät (Gütesiegel)  
 — Helm und doppelte Einhängeschlaufe  
 — Fotoapparat (Kleinbild 24×36 schwarz-weiß), Filme im Wettkampfbüro vorrätig  
 — nur beschädigte Fluggeräte dürfen mit einem typengleichen Gerät, bei Zustim-

mung des Flugleiters, gewechselt werden.  
 — Funk ist nicht erlaubt. Ballast (Sand/Wasser) ist erlaubt.

**Meldung:** Schriftlich an DDC/LVB, Postfach 647, 8000 München 33 bis 30.05.1984

**Nachmeldung:** Wettkampfbüro/Ruhpolding bis Freitag, 8.6.84 – 18 Uhr

**Startgeld:** DM 120,- mit Scheck bei Anmeldung oder Überweisung auf DDC-Konto Nr. 687 015 3935 bei der Bayerischen Hypobank München, BLZ 700 200 01 (Bitte Überweisungsauftrag mit DM im Drachenfliegen 1984 kenntlich machen)

# Wettbewerbskalender 1984

Haupt-Termin	Ausweich-Termin	Gelände	Wettbewerb	Ausrichter / Auskunft / Anmeldung
01.03. – 30.09.		Europa	Deutscher XC-Cup 1984	Deutscher Hängegleiterverband, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund am Tegernsee
01.01. – 31.12.			Schwarzwälder Vereinscup	Günter Finkbeiner, Waldkirchner Straße 20, 7800 Freiburg oder Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe
20.04. – 30.09.		Sillian	Cross Country Sillian	Pepi Gasteiger A-9920 Sillian 172, Tel. 0043 - 48 42 - 62 71
08.06. – 15.06.		Unternberg / Ruhpolding	Deutsche Meisterschaft	DFC Ruhpolding, Hochfellnstr. 6, 8227 Siegsdorf oder über DHV
15.06. – 17.06.	23.06. / 24.06.	Teufelsmühle / Loffenau	Teufelspokal	Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7 7500 Karlsruhe
27.07. – 05.08.		Vaga / Norwegen	Europameisterschaft	Nur Nationalmannschaften
25.08. – 26.08.		Althof Bad Herrenalb	Bärenpokal	Ellen Weißenburger Am Kindergarten 2/1, 7518 Bretten 2
01.09. – 02.09.		Battenberg	Eisenbergpokal	Manfred Knabe, Fliederstr. 17 3559 Battenberg
01.09. – 02.09.	08.09. / 09.09.	Teufelsmühle	Herbstflugtage	Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe

## AFRO Fluginstrumente

**Fotohalterung DM 49,-**  
Stabiler Kugelkopf, mit Fotonormgewinde.



**Stoppuhr DM 79,-**  
Markenfabrikat, quartzgenau bis 10 Std.



**Cross-Country Speed-Bar-Cockpit DM 1482,-**  
Fahrtemperatur, Höhenmesser, Vario, Gleitzahlanzeige, Stop- u. Normalzeituhr, Autom. Batteriekontrolle, Mc-Gready-Ring u. Kartenhalterung in einem Gehäuse von nur 14 x 13 x 5 cm. Höhen-, Temperatur- u. Totalenergiekompensiert. 3-fach modulierter Intervallton.

**Owens-Valley-8000 DM 1285,-**

Das Kombi-Instrument für den anspruchsvollen Piloten. Elektronische Präzision steuert in einem Gehäuse: Variometer (Analog), Fahrtmesser, Höhenmesser, Stoppuhr. Mc-Gready-Ring für optimale Flugeschwindigkeit. Totalenergiekompensiert.



**Kompaß DM 59,-**

Flüssigkeitsgedämpft und kompensierbar. In allen Fluglagen ablesbar.

**Vario-Analog DM 485,-**

Kompaktes, temperaturstabilisiertes Variometer mit 270° Analog-Anzeige, Mc-Gready-Ring, veränderbare Ansprechverzögerung. 3-fach modulierter Intervallton.



**Fahrtmesser-Analog DM 90,-**

Präziser, kompakter Geschwindigkeitsmesser mit Analoganzeige.

**Vario-Digital DM 375,-**

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

**Höhenmesser-Digital DM 460,-**

Große, ruhige Digital-Anzeige. Justierung auf Meereshöhe oder Landeplatz.

**Fahrtmesser Digital DM 270,-**

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



Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial.

A. Frommwieser, AFRO-Fluginstrumente, Bahnhofstraße 37, D-8219 Rimsting/Chiemsee, Telefon 08051 / 61249