

DHV-info Nr.27

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

B 5591 F

Dezember 1984

Alle werden teurer – der DHV nicht

Bei der DHV-Flugunfallversicherung sogar Prämiensenkung um 25 %

Die gesunde Struktur des DHV und die ehrenamtliche Mitarbeit vieler Drachenflugfreunde, denen an dieser Stelle herzlich gedankt sei, haben sich ausgezahlt. Nach fünfjährigem Bestehen hat sich der DHV-Haushalt so gut erholt, daß der Verbandsbeitrag für ein weiteres Jahr stabil bleiben kann. Die Lehrgangs- und Prüfgebühren bleiben bei den seit zwei Jahren geltenden Sätzen.

Für den XC-Cup entfällt künftig die Bearbeitungsgebühr. Die Bewerber um die neugeschaffenen Leistungsabzeichen brauchen nichts zu bezahlen. Die beim DHV anfallenden Unkosten werden aus den allgemeinen Haushaltsmitteln bestritten.

Der kostenlose Versand des DHV-Info an alle Mitglieder läuft unverändert weiter und an den DHV-Packerkursen kann jedes Mitglied gratis teilnehmen. DHV-Mitglieder

sind als Startleiter kostenlos haftpflichtversichert und neuerdings – wenn sie im Auftrag ihres Vereins als Startleiter tätig sind – zusätzlich noch unfallversichert. Die konkurrenzlos günstige Prämie der Drachenhaftpflichtversicherung bleibt unverändert stabil.

Für die Mitgliedsvereine ein besonderes Bonbon: Ab 01.01.1985 sind alle Fluggelände von allen DHV-Mitgliedsvereinen pauschal haft-

pflichtversichert; die bisherige Prämie von DM 120,- pro Gelände fällt weg. Die weiteren Vereinsversicherungen – Vereinshaftpflicht und Vereinsrechtsschutz – laufen unverändert kostenlos weiter.

In der Flugunfallversicherung, die mit einer Grundprämie von DM 60,- schon bisher ein Sonderangebot dargestellt hat, konnte beim Gerling Konzern eine Prämiensenkung um 25 % auf jetzt noch DM 45,- durchgesetzt werden. Und wer für einen Flugunfall nicht das Todesfallrisiko versichern will, sondern nur das Invaliditätsrisiko, hat künftig die Möglichkeit für DM 30,- Grundprämie.

Und für Weltenbummler ist künftig noch besser gesorgt: Die meisten bisher auf Europa begrenzten Versicherungen gelten künftig weltweit. (Einzelheiten siehe DHV-Versicherungsprogramm).



Rückflug nach Aviano. Aufgenommen bei einem Flug zum XC-Cup 1984

Foto: Helmut Denz

Neu für Streckenflieger:

**XC-Leistungs-
abzeichen**

Ausschreibung auf Seite 47

Aus dem Inhalt

5. Deutscher Hängegleitertag	5
Protokoll der 5. Hängegleitertagung	6
Tätigkeitsbericht der Hängegleiterkommission	8
Was wird vom DHV erwartet	12
Hängegleiterklassifikation	13
DHV-Mitgliedsvereine	14
2. Drachenflug-Filmfestival	16
Hängegleiterbetriebsordnung modernisiert	17
Eine Kunstflugstory	20
Solar-Luftschiff Solus	21
Ein Musedrachen wird zum Alptraum	23
Sicherheitsjournal	24
Neue Gütesiegel	25
Briefe	26
Unterrichten will gelernt sein	27
Wächserne Flügel	29

Bärenpokal der Althofdrachen	31
Vorstandstreffen der norddeutschen Drachenflieger	33
DHV bietet an	35
Steckbrief gestohlener Hängegleiter	36
Gebrauchtmarkt	37
Helmut Denz gewinnt den XC-Cup 1984	40
XC-Cup 85	45
Neue Leistungsabzeichen	47
XC-Trainingslager	47
DHV-Versicherungsprogramm	48

Impressum

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V.,
Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund, Telefon 0 80 21 / 81 81
Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich)
Edeltraut Erl, Peter Janssen, Klaus Tänzler.
Satz: Anthofer's Satz + DruckOrganisation, München
Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben.
Auflage: 5 500
Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.

AFRO Fluginstrumente

Fotohalterung DM 49,-
Stabiler Kugelkopf, mit Fotonorm-
gewinde.



Stoppuhr DM 99,-
Markenfabrikat, quarz-
genau bis 10 Std.



Cross-Country Speed-Bar-Cockpit DM 1598,-
Fahrtmesser, Höhenmesser, Vario,
Gleitzahnanzeige, Stop- u. Normal-
zeituhr, Autom. Batteriekontrolle,
Mc-Gready-Ring u. Kartenhalter-
ung in einem Gehäuse von nur
14 x 13 x 5 cm. Höhen-, Temperatur-
u. totalenergiekompensiert,
3-fach modulierter Intervallton.

Owens-Valley-8000 DM 1298,-

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



Kompaß DM 59,-

Flüssigkeitsgedämpft
und kompensierbar.
In allen Fluglagen
ablesbar.



**Fahrtmesser-
Analog
DM 98,-**
Präziser, kompakter Ge-
schwindigkeits-
messer mit
Analoganzeige.

**Vario-Digi-
tial DM 385,-**
Zuverlässiges,
bewährtes Vario-
meter mit außer-
ordentlich hohem
Preis-Leistungs-
Verhältnis.

**Höhenmesser-
Digital
DM 485,-**
Große, ruhige Digital-
Anzeige. Justierung
auf Meereshöhe
oder Landeplatz.

**Fahrtmesser Digital
DM 270,-**
Extrem genauer und
gut ablesbarer Ge-
schwindigkeitsmesser
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

Windenfahrausbildung kein Schreckgespenst

Die zentrale Ausbildung der Windenfahrer hat den Zweck, den jeweils neuesten Stand der Windentechnik und der Sicherheitsprobleme zu vermitteln. In dieser zentralen Ausbildung zu Beginn der Windenfahrerlaufbahn wird nur der Theoriestoff vermittelt, und zwar in konzentrierter Form an **einem** Tag. Die praktische Ausbildung folgt dann dezentral, z.B. auf dem Vereinsgelände des Bewerbers.

Für diese praktische Ausbildung wurde jetzt noch eine Erleichterung geschaffen: Zur Ausbildung sind nicht nur die Schleppfachlehrer berechtigt, sondern auch andere Personen mit Windenfahrberechtigung, wobei vorausgesetzt wird, daß diese anderen Windenfahrer über eine ganz besondere Erfahrung verfügen.

Auch zentrale Theorieausbildung heißt nicht „am Ende der Welt“, sondern es können ein oder mehrere Vereine die Initiative ergreifen und sich wegen der

Durchführung eines solchen Zentrallehrgangs an den DHV wenden. Der neu ernannte DHV-Fachbeirat für Schleppausbildung Arno Gröbner ist „reisebereit“.

Österreichisches Bundesministerium für Verkehr unterstützt deutsche Piloten

Da gegen einzelne Piloten in Österreich Strafverfahren wegen Verstoßes gegen das Österreichische Luftverkehrsgesetz anhängig sind, hatte sich der DHV mit Schreiben vom 27.08.1984 an das Bundesministerium für Verkehr der Republik Österreich mit der Bitte um Einflußnahme auf diese Strafverfahren gewandt.

Das Bundesministerium für Verkehr der Republik Österreich schrieb uns dazu, daß von Seiten des Ministeriums keine direkte Möglichkeit bestünde, diese Strafverfahren zu beeinflussen. Doch falls von der zuständigen Strafbehörde im Zug eines Strafverfahrens Anfragen an das Bundesministerium für Verkehr gerichtet werden, wird das Ministerium – falls die Möglichkeit besteht – für

den Beschuldigten eine positive Stellungnahme abgeben.

Neuer Fachbeirat für Schleppausbildung



Arno Gröbner hat die Nachfolge von Helmut Großklaus als Fachbeirat für Schleppausbildung angetreten. Damit kann sich Helmut Großklaus ganz auf sein Amt als Fachbeirat für Schlepptechnik konzentrieren.

Arno ist 31 Jahre alt, verheiratet, und hat ein Kind. Er ist Diplomsportlehrer, fliegt seit 1975 Drachen und verfügt als Schleppfachlehrer über langjährige Schlepperfahrung, sodaß er die besten fachlichen Qualifikationen für dieses Amt mitbringt.

BMV besteht auf Rettungsschnur

Das Bundesverkehrsministerium war zunächst mit dem DHV-Vorschlag einverstanden, die Rettungsschnur lediglich zu empfehlen. Dies hat jedoch dem General Flugsicherheit nicht ausgereicht. Die Bundeswehr besteht wegen der Gefährdung ihrer SAR-Rettungspiloten bei Baumbergungen von Drachenfliegern darauf, daß jeder Drachenflierer eine Rettungsschnur mitführt und mit Hilfe dieser Rettungsschnur mög-

Ali Schmid Gedächtnis Medaille



Opfer sollen vermieden werden!

Verliehen an Prof. Michael Schönherr und Paul Kofler.

Initiator und Laudatio: Prof. Dr. Karl Nickel.

Bewertungsausschuß: Peter Janssen, Franz Karl, Adi Meierkord, Werner Pfändler, Peter Rieger, Klaus Tänzler.

Preisgeld: DM 5.000,-, von den Preisträgern für weitere Sicherheitsforschung zur Verfügung gestellt.

Neuer Fond-Bestand: DM 1.380,94. Weitere Spenden für die nächste Preisverleihung notwendig und erbeten!

lichst ohne Hubschrauber-Einsatz geborgen werden kann.

Das Bundesverkehrsministerium hat daher den Begriff des „Rettungssystems“, das jeder Pilot mitzuführen hat, erweitert. Künftig zählt nicht nur der Rettungsschirm dazu, sondern zusätzlich noch die Rettungsschnur mit mindestens 30 m Länge.

Steuerfreier Nebenverdienst

Auch Vereine können vom Finanzamt überprüft werden. Einkommen- und Lohnsteuerfreiheit besteht für nebenberufliche Übungsleiter in Sportvereinen mit Einnahmen bis DM 2400,- im Jahr. Wer als Drachenfluglehrer für einen Verein Schüler ausbildet oder Sportflieger trainiert, als Nebentätigkeit und hierfür vom Verein bis DM 2400,- im Jahr erhält, bleibt steuerfrei (gem. § 3 Nr. 26 EStG i.V. mit Erlaß vom 19.6.81, BStBL. I. S. 502 BdF IV B 4 - S. 2121 - 53/81).

Jede Mark mehr führt zum Wegfall dieser Steuerbefreiung. Die Steuerbefreiung ergibt sich auch für nebenberufliche Prüfertätigkeiten. Sie gilt nicht für Entgelte für die Tätigkeiten als Vorstandsmitglied, Vereinskassierer, Gerätewart oder Startleiter. Steuerfreie Spenden und Reisekostenerstattungen bleiben hiervon unberührt.

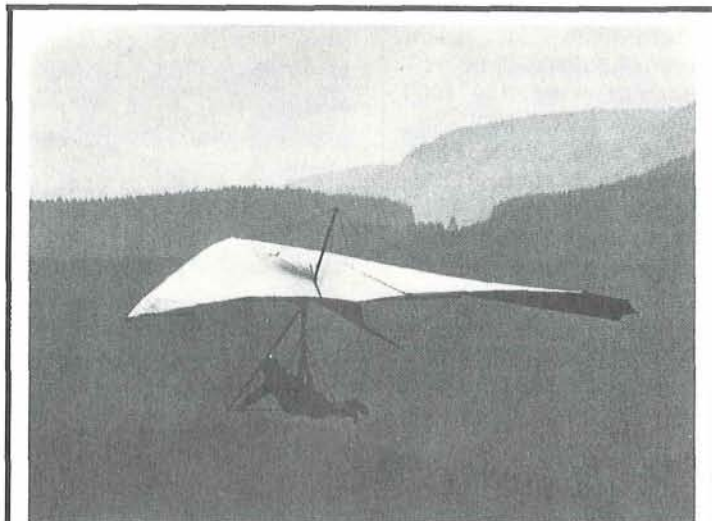
Drachenflugkalender '85 von Uli Blumenthal

Rechtzeitig zu Weihnachten hat Uli Blumenthal seinen imposanten Drachenflugkalender herausgebracht. Die 13 Farbaufnahmen - Schwerpunkt Streckenflug - stammen aus neuester Zeit und haben Dokumentationswert. Wer um den Jahreswechsel verdrießlich den Schneeflocken zuschaut, kann sich an diesem Kalender wieder aufrichten und auf die nächste Flugsaison freuen.

Der Kalender ist zu beziehen bei Drachenflugshop Blumenthal, Uhlandstraße 24 a, 7547 Wildbad. Er kostet DM 24,-

Drachenflieger haben weiterhin Lohnfortzahlungsanspruch

Die Zeitschrift DM hat in ihrer Ausgabe 8/84 berichtet, daß ein beim Drachenfliegen verunglückter Arbeitnehmer keinen Lohnfortzahlungsanspruch habe. Diese Nachricht war gottseidank nur eine „Ente“. Die Berichtigung wurde in mehreren Briefen und Telefongesprächen durchgesetzt. Vielen Dank an Burkhard Schulte, der wegen der falschen Darstellung Alarm geschlagen hat.



Spiel mit dem Wind: Bei einem Unfall Lohnfortzahlung in Gefahr

Landung im Paragrafen-Zaun

Drachenflieger und selbst Segler riskieren beim Spiel mit dem Wind ihre nackte Existenz. Brechen sie sich bei ihrem Sport die Knochen, dann gibt es künftig keine Lohnfortzahlung mehr. So entschied nämlich das Bundesarbeitsgericht (Aktenzeichen: 5 AZR 338/79). Urteilstenor: Wenn ein Arbeitnehmer seine Arbeitsunfähigkeit selbst verschuldet, dann entfällt für den Arbeitgeber die sechswöchige Pflicht zur Lohnfortzahlung. Das gilt selbst dann, wenn ein Hobby-Sportler seine Kräfte und Fähigkeiten überschätzt und deshalb verunglückt.

Sportunfall und Lohn

DM 8/84 - Landung im Paragrafenzaun

Das erwähnte Urteil des Bundesarbeitsgerichts (AZ 5 AZR 338/79) hat einen der Tendenz des Urteils zuwiderlaufenden Eindruck erweckt. Der Deutsche Hängegleiterverband schreibt:

„Das Bundesarbeitsgericht hatte sich mit der Frage auseinanderzusetzen, ob derjenige Arbeitnehmer seinen Lohnfortzahlungsanspruch während der Arbeitsunfähigkeit verliert, der einen Sportunfall beim Drachenfliegen erleidet. Das Gericht hat in diesem Zusammenhang festgestellt, daß Drachenfliegen keine besonders gefähr-

liche Sportart im Sinne des Lohnfortzahlungsgesetzes ist, sofern der Drachenflieger die bestehenden Regeln beachtet. Weiter ist ausgeführt worden, daß die bloße Ausübung des Drachenflugsports kein schuldhaftes Verhalten darstellt, das zum Ausschluß des Lohnfortzahlungsanspruchs führen würde. Im streitigen Prozeß ist der Arbeitgeber in voller Höhe zur Lohnfortzahlung verurteilt worden.“

Peter Jansen, Vorsitzender Deutscher Hängegleiterverband

aus: DM 10/84

5. Deutscher Hängegleitertag in Loffenau

Nun schon zum 5. Mal wurden die Mitglieder des DHV zur Jahreshauptversammlung gerufen. Fünf Jahre DHV, da dachte kaum mehr jemand an die stürmische Gründerzeit und die damaligen Unkenrufe.

Den aus allen Landesteilen angereisten DHV'lern präsentierte sich ein zuversichtlicher Hängegleitertag, in jener wohlthuend lockeren Atmosphäre, die für den Drachenflug so typisch ist.

Auch Petrus schien diesen Tag feiern zu wollen, denn rund um die Stadthalle von Loffenau entfaltete sich in einem prächtigen spätherbstlichen Flugwetter ein reger Flugbetrieb. Man muß es als großes Kompliment an den DHV werten, daß dennoch schon am frühen Nachmittag über 100 Drachenflieger dem Tätigkeitsbericht der Kommission lauschten.

Da die Geschäftsstelle und die Fachreferate des DHV im letzten Jahr wieder ein gewaltiges Arbeitspensum bewältigt haben, hätte ein umfassender Tätigkeitsbericht die gesamte Tagungszeit in Anspruch genommen. Die Hängegleiterkommission beschränkte sich jedoch darauf, einen knappen Überblick zu geben und nur auf wesentliche Punkte näher einzugehen.

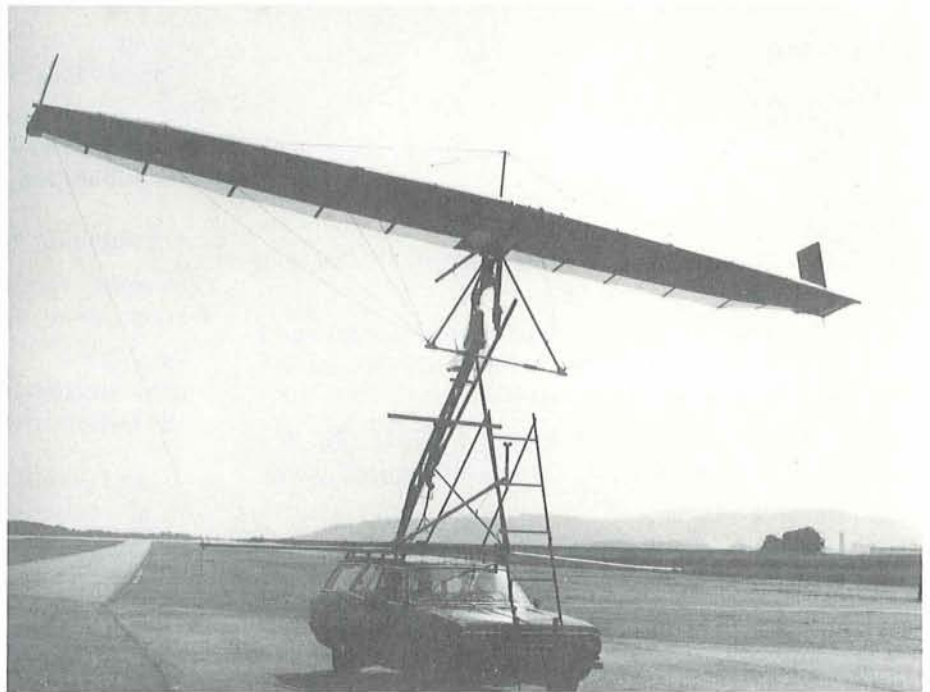
Einen ersten Höhepunkt der Tagung stellte die Siegerehrung des XC-Cup dar. Der Sieger Helmut Denz erhielt großen Applaus für das Traumresultat, das er dieses Jahr erfliegen hat. Unter seinen drei eingereichten Bestleistungen ist ein Weltrekord. Bei dem diesjährigen XC-Cup wurden erstmals große Leistungen im Flachland erfliegen. So holte sich Michael Weingartner den 2. Platz beim XC-Cup durch Flachlandflüge, ausgehend von seinem Hausberg bei Darmstadt. Er und die Nächstplatzierten machten dem Anspruch des XC-Cup, ein dezentraler Wettbewerb zu sein, alle Ehre.

Im Anschluß an die Siegerehrung rief Helmut Denz alle Drachenflieger auf, es den Briten gleichzutun und sich auch mit kleineren Flügeln am Wettbewerb zu beteiligen. Als Anreiz hierzu stellte er die neugeschaffenen Leistungsabzeichen vor. Er betonte, daß es eine ungleich größere fliegerische Leistung darstellt, sich vor dem Flug ein Ziel zu setzen und dieses dann zu erreichen. Und er ermunterte dazu, den kleinen Dokumentationsaufwand in Kauf zu nehmen.

Eine Ehrung ganz anderer Art brachte der Tagung schlagartig ins Bewußtsein, wie sehr die sportlichen Möglichkeiten im Drachenflug von der technischen Sicherheit der Fluggeräte abhängen.

Die Ali-Schmid-Gedächtnismedaille wurde erstmals verliehen. Der von Prof. Karl Nickel initiierte Preis ging an Michael Schönherr und Paul Kofler. Damit wurde Michael Schönherr geehrt für die wissenschaftliche Erforschung des Flattersturzes und die Ausmerzung des Flattersturzes durch die Erfindung des Schränkungsanschlages. Zugleich wurde Paul Kofler geehrt für seinen unermüdlichen Einsatz für den Testwagen und dessen elektronische Ausstattung.

Untersuchungen. Man merkte deutlich an der gespannten Aufmerksamkeit in der Stadthalle, wie sehr das Problem des Überschlages bei zu starker Turbulenz alle beschäftigt. Und der starke Beifall für Technikreferent Michael Schönherr und seine Fortschritte bei der Erforschung und Bekämpfung des Tucks zeigte, wie sehr man die Arbeit des DHV-Technikreferates befürwortet. Einen weiteren Höhepunkt der Tagung bildete ein Referat von Helmut Denz über die Streckenflugtaktik. Es wurde keineswegs eine abstrakt theoretische Abhandlung, sondern ein lebendiger Vortrag, der die Tagung mittels eindrucksvoller Dias in gewaltige Höhen



Der erste Testwagen. Testaufbau von Ali Schmid und Paul Kofler Foto: Paul Kofler

Dem Zusammenwirken der Drei, dem Wissenschaftler Michael Schönherr, dem Konstrukteur Ali Schmid und dem Elektroniker und Organisator Paul Kofler verdanken wir den weltweiten Durchbruch hin zur technischen Flugsicherheit. Ein mittlerweile schon historischer Film über die Erstellung der Testwagen und die damit verbundenen Probleme wurde im Anschluß an die Preisverleihung von Paul Kofler gezeigt und moderiert.

Nach diesem Rückblick wurde die Tagung wieder höchst aktuell. Michael Schönherr berichtete anhand von Folien, Dias und Filmdokumentation über den aktuellen Stand seiner Tuck-

auf Strecke entführte.

Dann forderten die Regularien ihr Recht und man ging zurück zur Tagesordnung. Die Hängegleiterkommission wurde bei Punkt „Neuwahl“ bestätigt, es gab keine personellen Änderungen. Aber dann kam es doch noch zur Kampfabstimmung. Dabei ging es um den nächsten Tagungsort. Nachdem Achantal und Waldshut die anderen Mitbewerber ausgestochen hatten, fochten sie es unter sich aus. Den Ausschlag gaben die Norddeutschen, die stimmenmäßig stark vertreten waren. Sie wollten mal wieder in die Chiemseer Alpen, die nächste Hängegleitertagung findet im Achantal statt.

5. Hängegleitertagung am 13. Oktober 1984 in Loffenau

Protokoll

Beginn: 15.10 Uhr

Ende: 20.50 Uhr

Teilnehmer: Gemäß Anwesenheitsliste

Tagesordnung

1. Begrüßung

Peter Janssen begrüßt die anwesenden Mitglieder und als Gäste Peter Rieger vom Luftfahrt-Bundesamt, Professor Dr. Karl Nickel, Paul Kofler, Willi Tacke vom Drachenflieger-Magazin und Bürgermeister Steigerwald. Dem gastgebenden Verein, dem Drachenflugclub Loffenau, dankt er für die Vorbereitung der Tagung.

2. Regularien

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Wolfgang Gerteisen wird zum Protokollführer bestimmt.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Das Protokoll der Hängegleitertagung 1983 in Donzdorf wird genehmigt.

Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Hängegleitertagung 1984 form- und fristgerecht durch Abdruck im Info Nr. 25 den Mitgliedern zugegangen ist.

Anwesend sind 108 stimmberechtigte Mitglieder. 213 Vollmachten wurden vorgelegt. Die Gesamtstimmenzahl beträgt 321.

Beschluß:

Die weitere Tagesordnung wird wie folgt festgelegt:

3. Bericht der Hängegleiterkommission

Die Kommissionsmitglieder berichten über die Arbeit der Geschäftsstelle und der einzelnen Fachbereiche. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Tätigkeitsbericht 1984, der Bestandteil dieses Protokolls ist.

Peter Janssen berichtet über die Einigung mit Österreich wegen Anerkennung der Befähigungsnachweise, über den Sachstand zum Problem Einflug in den kontrollierten Luftraum, über die Änderung der Allgemeinverfügung hinsichtlich Schlepp und über Erfreuliches bei den DHV-Gruppenversicherungen.

Wolfgang Gerteisen berichtet über die Arbeit der Geschäftsstelle.

Klaus Tänzler berichtet über das Ausbildungsreferat.

Peter Urban berichtet über die aktuelle Situation im Hängegleiterschlepp.

Charlie Jöst berichtet über das Sportreferat und nimmt die Siegerehrung für den XC-Cup 1984 vor.

Helmut Denz berichtet über die Neuschaffung des XC-Leistungsabzeichens des DHV.

Klaus Rostan erläutert die Technik-Statistik.

Reinhart Wolfer berichtet über Kontakte zu Behörden und anderen Institutionen.

Franz Karl berichtet über die Arbeit des Sicherheitsreferates und erläutert die Unfallstatistik 1984.

Peter Janssen nimmt die Ehrung für die Preisträger der Ali-Schmid-Gedächtnis-Medaille 1984 vor.

Professor Karl Nickel hält die Laudatio auf die Preisträger Professor Michael Schönherr und Paul Kofler.

Professor Michael Schönherr berichtet über den aktuellen Stand seiner Tuck-Untersuchungen.

Helmut Denz hält einen Vortrag über das Streckenfliegen im Flachland und im Alpenraum.

Sieglinde Hensinger erstattet zugleich im Namen des ersten Kassenprüfers Josef Schumacher den Kassenbericht für das Rechnungsjahr 1983.

4. Entlastung der Hängegleiterkommission

Sieglinde Hensinger stellt den Antrag, die Hängegleiterkommission zu entlasten.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Die Hängegleiterkommission wird entlastet.



Prof. Karl Nickel stellt die Ali-Schmid-Gedächtnis-Medaille vor.

Foto: Claudia Sträche

5. Neuwahl der Hängegleiterkommission

Wahlleiter

Kandidat Dr. Franz Karig; niemand wünscht die geheime Wahl

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Dr. Franz Karig wird als Wahlleiter bestimmt.

Vorsitzender

Kandidat Peter Janssen; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 4 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)

Peter Janssen wird zum Vorsitzenden gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Stellvertretender Vorsitzender

Kandidat Dr. Reinhart Wolfer; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 2 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)

Dr. Reinhart Wolfer wird zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Finanzen

Kandidat Lambert Stäpgens; niemand wünscht die geheime Wahl.

(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)

Lambert Stäpgens wird zum Finanzreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Technik

Kandidat Professor Michael Schönherr; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Professor Michael Schönherr wird zum Technikreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Sport

Kandidat Charlie Jöst; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)

Charlie Jöst wird zum Sportreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Ausbildung

Kandidat Klaus Tänzler; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)

Klaus Tänzler wird zum Ausbildungsreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Sicherheit

Kandidat Franz Karl; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)

Franz Karl wird zum Sicherheitsreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

1. Kassenprüfer

Kandidat Sieglinde Hensinger; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)

Sieglinde Hensinger wird zum 1. Kassenprüfer gewählt. – Sie nimmt die Wahl an.

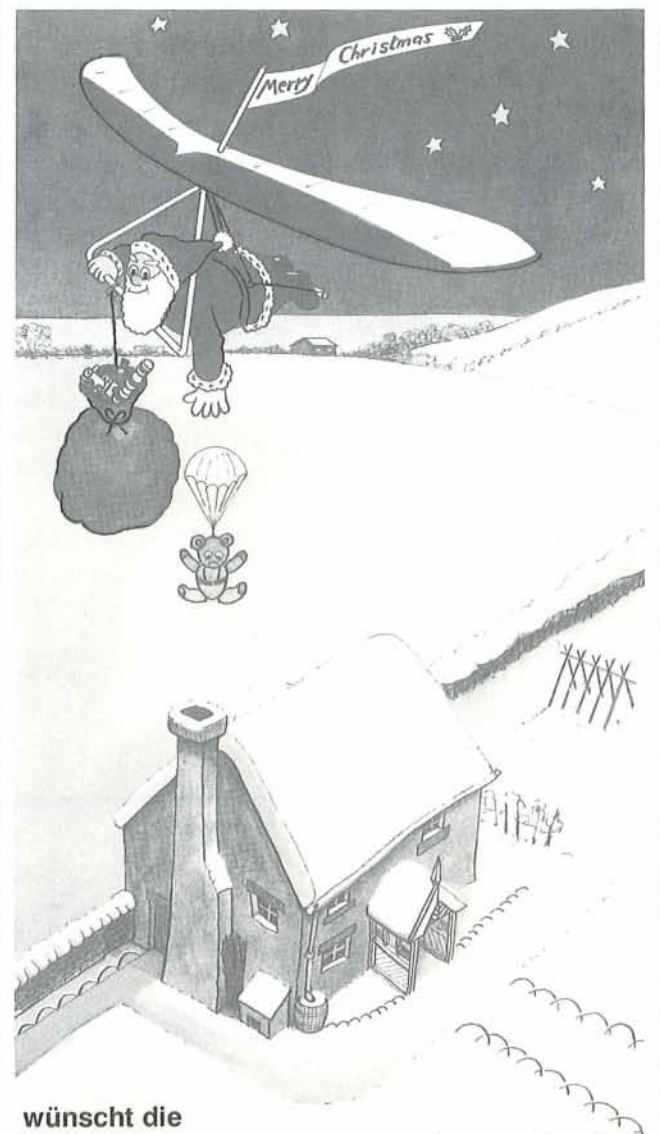
2. Kassenprüfer

Kandidat Andy Frommwieser; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)

Andy Frommwieser wird zum 2. Kassenprüfer gewählt. – Er nimmt die Wahl an.



wünscht die **Münchner Drachenflugschule**

© David Budge 1981

und damit die Winterzeit nicht zu kalt wird,
bieten wir ein heißes Winterprogramm:

- große Drachenflieger-Filmabende
- einen einmaligen Vortrag vom führenden Drachenflug- und Segelflugmeteorologen Manfred Kreipl:
„Ein Spaziergang durch das Leistungsfliegen“
- eine Drachenflugreise nach Lanzarote vom 17.2. – 3.3.85.

Näheres erfahren Sie automatisch, wenn Sie bereits früher zu Filmabenden eingeladen wurden. Ansonsten bitte Information per Postkarte anfordern, bei

**Münchner Drachenflugschule GmbH,
Balanstraße 8, 8000 München 80,
Telefon 089/448 68 48**

6. Anträge

Der Drachenfliegerclub Bayerwald e.V. stellt den Beschlußantrag, den Vorstand und die entsprechenden Kommissionen dahingehend zu beauftragen, sich dafür einzusetzen, daß

1. die Drachenfliegervereine in der ADIZ ohne die lästigen und auch kostspieligen Telefonate zur Flugsicherung einen normalen Platzbetrieb durchführen dürfen;
2. grundsätzlich zumindest an den Wochenenden Streckenflüge in der ADIZ erlaubt werden. Hier würde eine Fluganmeldung durchaus als sinnvoll angesehen werden.

In der folgenden Diskussion verweist Peter Janssen auf den neuesten Bericht aus Bonn und erklärt für die Hängegleiterkommission, daß sie wegen des Fliegens in der ADIZ weiterhin um eine möglichst rasche und praktikable Lösung bemüht ist.

Der DFC Bayerwald zieht in Anbetracht dieser Sachlage den Antrag zurück.

8. Ort der Hängegleitertagung 1985

Vorschläge: DFC Achenal, Bad Herrenalb, Waldkirch, Deggendorf, Aalen.

1. Beschluß:

DFC Achenal 89 Stimmen, Bad Herrenalb 15 Stimmen, Waldkirch 100 Stimmen, Deggendorf 45 Stimmen, Aalen 53 Stimmen.

2. Beschluß:

Zwischen Achenal und Waldkirch findet eine Stichwahl statt.

3. Beschluß:

Achenal 169 Stimmen, Waldkirch 107 Stimmen. Die Hängegleitertagung 1985 findet beim DFC Achenal statt.

4. Beschluß:

Den Tag bestimmt die Hängegleiterkommission. Er soll in den Herbstferien liegen.

7. Verschiedene Anliegen und Fragen aus der Versammlung wurden bei den verschiedenen Tagesordnungspunkten diskutiert und von den Kommissionsmitgliedern beantwortet.

Gmund, den 18. Oktober 1984

Peter Janssen
Vorsitzender

Wolfgang Gerteisen
Protokollführer

Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission 1984

Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein knapp fünfjähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 11.10.1984 gehören dem DHV genau 4.732 Mitglieder an, davon 43 % als Direktmitglieder und 57 % über 77 Mitgliedsvereine. Die Gesamtmitgliederzahl entspricht etwa der Hälfte der aktiven deutschen Drachenflieger.

Die Kommission

Vorsitzender Peter Janssen, stellvertretender Vorsitzender Dr. Reinhart Wolfer, Fachreferent für Sport Karl Jöst, Fachreferent für Sicherheit Franz Karl, Fachreferent für Technik Professor Michael Schönherr, Fachreferent für Finanzen Lambert Stäpfgens, Fachreferent für Ausbildung Klaus Tänzler, Regionalbeirat Mitte Elmar Müller, Regionalbeirat für Bayern Bernd Schmidler, Regionalbeirat Nord Peter Urban, Regionalbeirat für Baden-Württemberg Dr. Reinhart Wolfer, Fachbeirat für Überlandflug Helmut Denz, Fachbeirat für Flugsicherung und Luftraum Günter Dorn, Fachbeirat für Hängegleiterschlepp Helmut Großklaus, Fachbeirat für Pilotenprüfungen Peter Rieger, Fachbeirat für Schiedsrichter Edi Rimmel, Fachbeirat für

Gütesiegel Wilfried Rudolf, Fachbeirat für Flugmedizin Dr. Richard Schader.

Die Geschäftsstelle

Wegen des ständigen Mitgliederzuwachses mußte zusätzlich zu den bisherigen Ganztagskräften, dem Geschäftsführer Wolfgang Gerteisen und der Sekretärin Claudia Sträche, eine weitere Geschäftsstellenmitarbeiterin, Caroline Fürst, angestellt werden. Durch die Schaffung der zusätzlichen Ganztagsstelle konnte die Forderung der Kassenprüfer 1983, die Sekretärin Claudia Sträche in Zukunft von anderen Aufgaben zu entlasten, damit sie die Buchführungsarbeiten während der normalen Arbeitszeit in der Geschäftsstelle durchführen kann, realisiert werden. „Teure“ Aushilfskräfte waren nicht mehr notwendig.

Im einzelnen:

- Mitgliederbetreuung: Namens-, Vereins- und Adressenlisten; Mitgliedsausweise, Verbandsbeiträge.
- Gruppenversicherungen: Versicherungsanträge; Versicherungsprämien, Versicherungsnachweise; Schadensabwicklung.
- Pilotenprüfungen: Prüftermine; Prüfungsunterlagen; Befähigungsnachweise.
- Fluglehrerlehrgänge: Einladungen; Unterlagen; Fluglehrerausweise.
- Gütesiegel: Eingangs- und Schlußbearbeitung; Koordination; Gütesiegelplaketten.
- Kennzeichnung: Anträge; Prüfung; Erteilung; Registrierung.
- Ein- und Verkauf: Lehrbücher; Prüfungenkataloge; Geländekataloge; Gütesiegelforderungen; Flugbücher; Werbematerial; Büromaterial etc.
- Rechnungswesen: Rechnungen; Mahnungen; Buchführung
- Schreibarbeiten: Briefe; Schriftsätze; Protokolle; Listen; Formulare; Tabellen; Einladungen; Rundschreiben.

- Telefondienst; Posteinlauf, -auslauf, -verteilung.
- Kommissionssitzungen: Vorbereitung; Entscheidungsvorschläge; Durchführung der Entscheidungen. Dreierausschußbeschlüsse: Vorbereitung; Entscheidungsvorschläge; Durchführung der Entscheidungen.
- DHV-Info: Manuskript und Versand.
- Filmverleih; Zeitschriftendurchsicht; Beiträge für externe Zeitschriften.
- Und vieles andere ...

Flugsicherheit

Auch 1984 stand die Aufrechterhaltung und Steigerung der Flugsicherheit im Zentrum der Arbeit des DHV. Die Flugsicherheit zieht sich daher wie ein roter Faden durch alle Fachreferate. Die Kommission bemüht sich dabei, durch gezielte Arbeit die Unfallzahlen zu senken, ohne gleichzeitig den Flugbetrieb über das notwendige Maß hinaus zu reglementieren. Die Kommission ist sich bei entsprechenden Maßnahmen darin einig, daß jedes gerettete oder zu rettende Menschenleben es wert macht, allen Beteiligten gewisse Unbequemlichkeiten zuzumuten. Die Flugsicherheit wird deshalb auch in Zukunft kein „Handelsobjekt“ für den DHV sein.

Spezielle Tätigkeiten im Sicherheitsreferat:

- Diverse Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt und für die Luftämter.
- Untersuchung von Unfallgeräten.
- Sicherheitsmitteilungen in Zusammenhang mit den Geräteherstellern.
- Festigkeitsuntersuchung von Fallschirm-Verbindungsleinen.
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland; Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte.
- Experimente für Hubschrauberbergung und Baumlandung.
- Initiative für die Rettungsschnur.
- Überarbeitung der Hängegleiterbetriebsordnung.

Technik

Wesentliche Aufgabe der Flugsicherheit war und ist die Gerätetechnik. Dies allein schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitestgehend vermeidbar sind. Um den hohen Sicherheitsstandard bei Hängegleitern und Rettungssystemen der Entwicklung anzupassen, wurden die Gütesiegelforderungen teils überarbeitet, teils neu gefaßt. Michael Schönherr führte Tuck-

Versuche zur Erforschung und Bekämpfung der Tuck-Gefahr durch. Die Testeinrichtungen wurden modernisiert, ein zusätzliches Zugfahrzeug und eine Winde für Testflüge angeschafft.

Im einzelnen:

- Durchführung der technischen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Rettungsgeräte, Aufhängesysteme, Schleppgeschirre, Startwinden.
- Modernisierung der bestehenden Gütesiegelforderungen.
- Tuck-Versuche mit Hängegleitern.
- 16 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter.
- 5 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter-Rettungssysteme.
- 6 Gütesiegelverfahren für Gurtzeuge.
- 2 Einzelstückzulassungen für Startwinden.
- 3 Gütesiegelverfahren für Schleppgeschirre.
- Zahlreiche Gütesiegel-Änderungsverfahren.
- Zahlreiche Prototypen-Genehmigungsverfahren.
- 4 Anerkennungsverfahren für SHV-, BHGA- und HGMA-geprüfte Hängegleiter.
- Einzelne Abwurftests für Sichtprüfgeräte.
- Verbesserung der Testeinrichtungen.
- Fachvorträge bei mehreren wissenschaftlichen Veranstaltungen (Schönherr).

Ausbildung

Neben der Technik bildet die Ausbildung einen weiteren Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit. Die ständig steigende Zahl der Piloten und der Flugbewegungen und die Erweiterung des Luftraums für uns Drachenflieger erfordern eine angemessene Piloten- und Lehrerausbildung. Aus diesem Grund war auch eine komplette Überarbeitung des Lehrbuches und der Prüffragenkataloge notwendig.

Im einzelnen

- Durchführung der Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr zur Erteilung aller Arten von Befähigungsnachweisen für Piloten und Fluglehrer.
- Überarbeitung des Überland-Fragen- und -Antwortenkatalogs.
- 1 Assistentenlehrgang, 1 Doppelsitzer-Lehrgang, 1 Fachlehrerseminar Luftrecht, 1 Fachlehrerseminar Navigation, 1 Pflichtfortbildungsse-

minar für Schlepp-Fachlehrer.

- 42 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und Überlandflug-Theorie-Ausbildungsstätten.
- 165 Prüfungstermine.
- Ausstellung von 1.200 Befähigungsnachweisen (A-Scheine, B-Scheine, Schleppberechtigungen).
- 4 Packerkurse für Rettungsgeräte.
- Betreuung und Anleitung von Fluglehrern und Flugschulen in Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Drachenfluglehrer VDDL.
- Einigung mit Österreich über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungsnachweisen.

Wettbewerbssport

Der 1983 abgeschlossene Vertrag zwischen DAeC und DHV über den Wettbewerbssport wurde 1984 verlängert. So waren an den Landesmeisterschaften gleichermaßen die Mitglieder des DAeC und des DHV zugelassen. Erst wer an der Deutschen Meisterschaft teilnehmen wollte bzw. sich für die Nationalmannschaft qualifizieren wollte, mußte zusätzlich beim DAeC Mitglied sein. Unabhängig von den Meisterschaften wurde auch 1984 wieder der XC-Cup des DHV durchgeführt.

Im einzelnen:

- Verlängerung der Vereinbarung mit dem DAeC über den gemeinsamen Wettbewerbssport.
- Organisation der Baden-Württembergischen Meisterschaft, Ausrichter DFC Südschwarzwald.
- Überarbeitung der Ausschreibung für den XC-Cup.
- Auswertung der Flugdokumentation für den XC-Cup.
- Planung des Trainingslagers für Streckenflieger 1985.

Luftrecht, Luftraum, Versicherung

Die luftrechtliche Position der Drachenflieger wurde weiter gefestigt und stabilisiert. Dennoch mußte an anderen Stellen Einschränkungen entgegengetreten werden (z.B. ADIZ). Verstärkt wurden die Bemühungen um Freigabe für den Einflug in den kontrollierten Luftraum fortgesetzt. Das Bundesverkehrsministerium ließ sich überzeugen, die Gewichtsgrenze für Hängegleiter aufzuheben. Im Bereich Versicherungen wurden wichtige Fortschritte erzielt.

Im einzelnen

- Aufhebung der Gewichtsgrenze für Hängegleiter.

- Fortführung der Bemühungen um eine generelle Einflugerlaubnis für Hängegleiter in den kontrollierten Luftraum.
- Bemühung um eine praktikable Regelung für Hängegleiterflüge in der ADIZ.
- Keine Prämienerrhöhung bei den Gruppenversicherungsverträgen des DHV.
- Verringerung der DHV-Flugunfallprämie um 25 %.
- Erweiterung des DHV-Versicherungsschutzes von Europa- auf Weltgeltung.
- Pauschale Geländehaftpflichtversicherung für alle DHV-Vereine.
- Ausräumung von Unsicherheiten bezüglich des Krankenversicherungsschutzes.
- Beratung und Auskunftserteilung in luft- und versicherungsrechtlichen Fragen.

Hängegleiterschlepp

Der Hängegleiterschlepp hat sich nicht – wie befürchtet – als Problemkind des DHV erwiesen. Die Unfallzahlen zeigen, daß die Sicherheitsbemühungen des DHV gegriffen haben.

Im einzelnen:

- Fachlehrerfortbildung.
- Überarbeitung der Prüfungsfragen für Schleppiloten und Windenfahrer.
- Anpassung der Allgemeinverfügung an neue Schleppentwicklungen.
- Anerkennung von Schleppausbildungsstätten.
- Mehrere Gütesiegelverfahren und Prototypen-Genehmigungsverfahren.
- Zahlreiche Schlepp-Prüftermine und Ausstellung der Befähigungsnachweise.
- Modernisierung der HBO hinsichtlich Schlepp.
- Zusammenarbeit mit dem DAeC in allen Schleppangelegenheiten.

Kontakte zu Behörden und anderen Institutionen

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

mit den entscheidenden Behörden hat sich weiterentwickelt.

Im einzelnen:

- Regelmäßige Gespräche mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums und praxisnahe ministerielle Entscheidungen.
- Regelmäßige Gespräche mit Vertretern des Luftfahrt-Bundesamtes und Beratung durch das Luftfahrt-Bundesamt bei sicherheitsmäßigen technischen Entscheidungen des DHV, Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt.
- Regelmäßige Gespräche mit Vertretern der Bundesanstalt für Flugsicherung, vor allem in Zusammenhang mit ADIZ und Einflug in den kontrollierten Luftraum.
- Zahlreiche Kontakte mit den Luftfahrtbehörden der Ämter.
- Teilnahme am Flugsicherheitshearing des Bundesverkehrsministeriums.
- Unfallbeurteilungen für die Luftämter; gemeinsame Lösung örtlicher Rechts- und Sicherheitsprobleme.
- Zahlreiche Kontakte und Verhandlungen mit dem Deutschen Aero Club.
- Kontakte und Verhandlungen mit dem Österreichischen Aero Club.
- Kontakte mit Behörden, Aero Clubs und Hängegleiter-Verbänden des Auslandes.

Öffentlichkeitsarbeit

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

Im einzelnen:

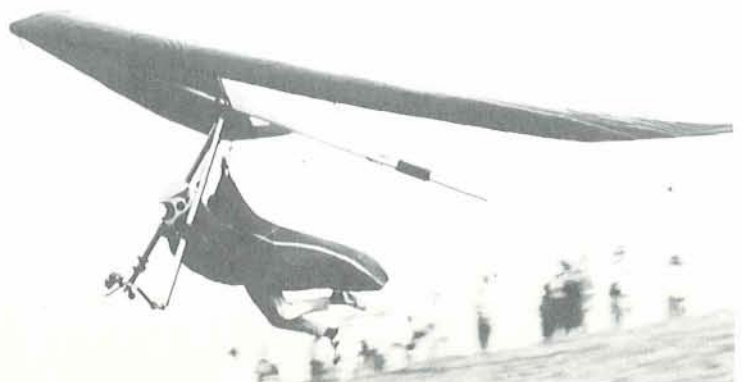
- DHV-Info, bisher 26 Ausgaben; kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder.
- Verteilung des DHV-Infos an die österreichischen, schweizerischen und deutschen Vereine, an die Luftämter und andere interessierte Behörden, im Austausch an zahlreiche in- und ausländische Luftfahrtzeitschriften.
- Verleih des DHV-Films an Vereine, Schulen und andere Interessierte.
- Planung und Produktionsbeginn eines neuen DHV-Films über Hängegleiter-Technik.
- Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge, hauptsächlich über die Sicherheitssituation.
- Mitgestaltung von Sendungen und Presseberichten.

Zusammenfassung und Vorschau

Im Tätigkeitsbericht 1983 heißt es am Ende:

„... Das Jahr 1984 soll das Erreichte weiter festigen und vervollständigen, z.B. durch die generelle Einflugerlaubnis in den kontrollierten Luftraum. Es gilt aber auch, Beschneidungen der drachenfliegerischen Freiheit abzuwenden oder abzuschwächen. Militärischer Tiefflug und militärische Flugüberwachung sind uns nicht immer wohlgesonnen und es gehört zu den Aufgaben des Verbandes, auch in dieser Richtung ein vernünftiges Nebeneinander zu erreichen.“

Diese Aufgabenstellung wird den DHV auch im Jahr 1985 und wohl für alle Zukunft in Anspruch nehmen. Seien wir froh, daß wir Drachenflieger bisher keine durchgreifenden Einschränkungen hinnehmen mußten. Wir sind derzeit die einzigen Luftsportler, deren fliegerische Freiheit sogar noch Fortschritten machen kann – freilich mühsamer als bisher.





Deutsche Hängegleitertagung

Gewählte Kommissionsmitglieder

Vorsitzender Peter Janssen	stv. Vorsitzender Dr. Reinhart Wolfer	Sportreferat Karl Jöst	Sicherheitsreferat Franz Karl	Technikreferat Prof. Michael Schönherr	Finanzreferat Lambert Stäpgens	Ausbildungsreferat Klaus Tänzler
-------------------------------	--	---------------------------	----------------------------------	---	-----------------------------------	-------------------------------------

Ernannte Kommissionsmitglieder Regionalbeiräte und Fachbeiräte

Region Mitte Elmar Müller	Region Nord Peter Urban	Überlandflug Helmut Denz	Schleppausbildung Arno Gröbner	Pilotenprüfung Peter Rieger	Gütesiegel Wilfried Rudolf	Öffentlichkeitsarbeit Klaus Tänzler
Bayern Bernd Schmidtler	Baden Württemberg Dr. Reinhart Wolfer	Luftraum + FS Günter Dorn	Schlepp Helmut Großklaus	Schiedsrichter Edi Rimmel	Flugmedizin Dr. Richard Schader	

Ausführende Stellen

Technische Prüfstellen Aalen, Schongau, Westerrade	Geschäftsstelle Gmund am Tegernsee	Pilotenprüfstelle Wolfschlugen
---	---------------------------------------	-----------------------------------

Was wird vom DHV erwartet?

Im Info Nr. 26 war das Ergebnis der Umfrage aus Info Nr. 25 „Was wird vom DHV erwartet?“ abgedruckt. Leider konnten bei der damaligen Veröffentlichung nur die bis zum 23.08.1984 beim DHV eingegangenen Rücksendungen berücksichtigt werden.

Nach diesem Termin gingen so viele Rücksendungen bei uns ein, daß sich die Info-Redaktion entschloß, noch einmal ein korrigiertes Ergebnis abzudrucken.

Ergebnis der 84er Umfrage aus Info-Nr. 25

Gesamtzahl der Einsendungen 45

Vorjahresergebnisse in Klammer (1980/1981/1982/1983)

	„ich bin dagegen“	„mir liegt nichts dran“	„keine Meinung“	„finde ich ganz schön“	„unbedingt notwendig“
Anschluß an den DAeC?	(33/17/21/37) 28%	(32/42/22/17) 26%	(10/13/17/17) 26%	(10/17/16/ 9) 16%	(10/11/24/20) 4%
DHV-Versicherungen?	(—/—/—/—) —	(4/ 2/ 1/—) —	(7/ 3/ 4/ 3) 2%	(24/32/28/23) 31%	(65/63/67/74) 67%
Pilotenprüfungen durch den DHV?	(—/ 2/ 1/—) 5%	(—/—/—/—) —	(2/—/ 4/11) —	(15/12/10/11) 14%	(83/86/85/78) 81%
Gütesiegelerteilung durch den DHV?	(—/ 2/ 2/—) —	(—/—/—/—) —	(5/—/—/ 3) —	(5/14/ 5/11) 5%	(90/84/93/86) 95%
persönliche Mitgliederbetreuung?	(—/—/ 1/—) 2%	(2/ 2/ 7/ 3) 2%	(7/ 7/ 5/ 9) 10%	(49/44/50/40) 45%	(42/47/37/48) 41%
Werbung weiterer Mitglieder?	(2/ 5/ 1/—) 4%	(4/ 7/12/ 9) 11%	(8/ 9/15/9) 15%	(32/16/21/40) 38%	(54/61/51/42) 31%
Teilnahme an internationalen Wettbewerben?	(2/ 2/ 2/—) 5%	(11/27/27/14) 16%	(8/12/11/11) 14%	(38/32/32/40) 37%	(41/27/28/35) 28%
DHV-Info?	(2/—/—/—) —	(—/—/—/—) —	(—/—/—/—) —	(24/ 7/24/ 6) 16%	(76/93/76/94) 84%
Hängegleiterschlepp?	(—/35/22/ 3) 3%	(—/31/30/17) 18%	(—/ 5/11/ 9) 7%	(—/18/22/31) 36%	(—/11/15/40) 36%
Überlandflüge?	(—/—/—/—) —	(—/ 2/ 1/—) 2%	(—/ 5/—/—) 2%	(—/47/33/40) 49%	(—/46/66/60) 47%
Flugfunk?	(—/—/11/ 3) 7%	(—/—/16/ 3) 10%	(—/—/12/11) 7%	(—/—/37/48) 47%	(—/—/24/35) 29%

75% ich bin reiner Freizeitflieger

2% ich bin Wettbewerbspilot

2% war früher beim DAeC

64% bin beim DHV erstmals in einem Drachenfliegerverband

7% bin Doppelmitglied bei DHV und DAeC

33% gehe mit dem DHV durch dick und dünn

Im übrigen meine ich ...

... Teilnahme an internationalen Wettbewerben nur in Verbindung mit DAeC, dann aber unbedingt notwendig.

... daß der DHV als offizieller Interessenvertreter gegenüber der Bundesluftfahrtbehörde erforderlich ist, um die Belange der Drachenflieger im Interesse der Flugfreiheit und Sicherheit zu vertreten.

... Der DHV muß unabhängig sein vom DAeC und alle Entscheidungen selbst treffen (Informationsaustausch zwischen DHV und DAeC ist auch gut, aber Unabhängigkeit ist noch immer das Beste und Schönste.)

... Der DHV sollte sich in NRW mehr einsetzen, besonders im Raum Ruhrgebiet, Essen, da der DAeC hier mehr tut und Clubgründungen unterstützt.

... Der DHV hat sehr viel erreicht. Wenn wir es nur noch erhalten würden, dürften wir zufrieden sein.

... Der DHV ist solange o.k., solange seine Vorsitzenden gelegentlich auch selbst noch fliegen und nicht nur bloß vom Schreibtisch aus regieren, wie es bei anderen Vereinen häufig der Fall ist.

... zum Thema Ali Schmid Gedächtnis Medaille: Wenn jemand diese Medaille verdient hat, dann ist dies Professor Michael Schönherr auf Grund seines jahrelangen Engagements und seines Erfolges hinsichtlich der Sicherheit im Drachenflug!

... Die Windenfahrerausbildung ist jetzt unzumutbar aufwendig und teuer. Daß man zu den 10 bescheinigten B-Scheinflügen auch noch ein Ausbil-

dungszeugnis benötigt, dient nur der Arbeitsbeschaffung der Drachenflugschulen. Im DHV-Vorstand sind zu viele Drachenfluglehrer, die in Pilotenprüfungsfragen lediglich die Interessen der Schulen vertreten.

... daß man versuchen sollte, alle Drachenfliegerclubs dem DHV anzuschließen.

... Ich halte die Werbung für unseren Sport durch DHV, Flugschulen und Händler für schlecht. Durch die zunehmende Überfüllung des Luftraums werden in Zukunft zunehmend Sicherheitsprobleme entstehen. Wer wirklich fliegen will, kommt von selbst!

... Ul-Schlepp forcieren! Testberichte im DRAMA noch objektiver und ungeschminkter! Mehr Auslandsberichte.

Neu: Hängegleiterklassifikation des DHV

Piloten mit wenig Flugerfahrung und Kontakten stehen hilflos einem für sie unüberschaubaren Geräteangebot gegenüber. Der frühere Versuch mit der Geräteeinstufung durch die Hersteller hat nicht die erhoffte Hilfestellung gebracht.

Gemäß Beschluß der Hängegleiterkommission hat daher der Ausbildungsreferent in Abstimmung mit den DHV-Testpiloten eine umfassende Klassifizierung vorgenommen, unter besonderer Berücksichtigung des fliegerischen Ausbildungsstandes und Könnens.

Die Klassifikation ist lediglich eine Empfehlung ohne Gewähr!

1 = für Drachenfluganfänger und für Drachenflieger, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen.

2 = für Durchschnittspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und das genußvolle Fliegen dem leistungsorientierten Fliegen vorziehen.

3 = für Leistungspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben, regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen sowie fliegerisch talentiert und leistungsorientiert sind.

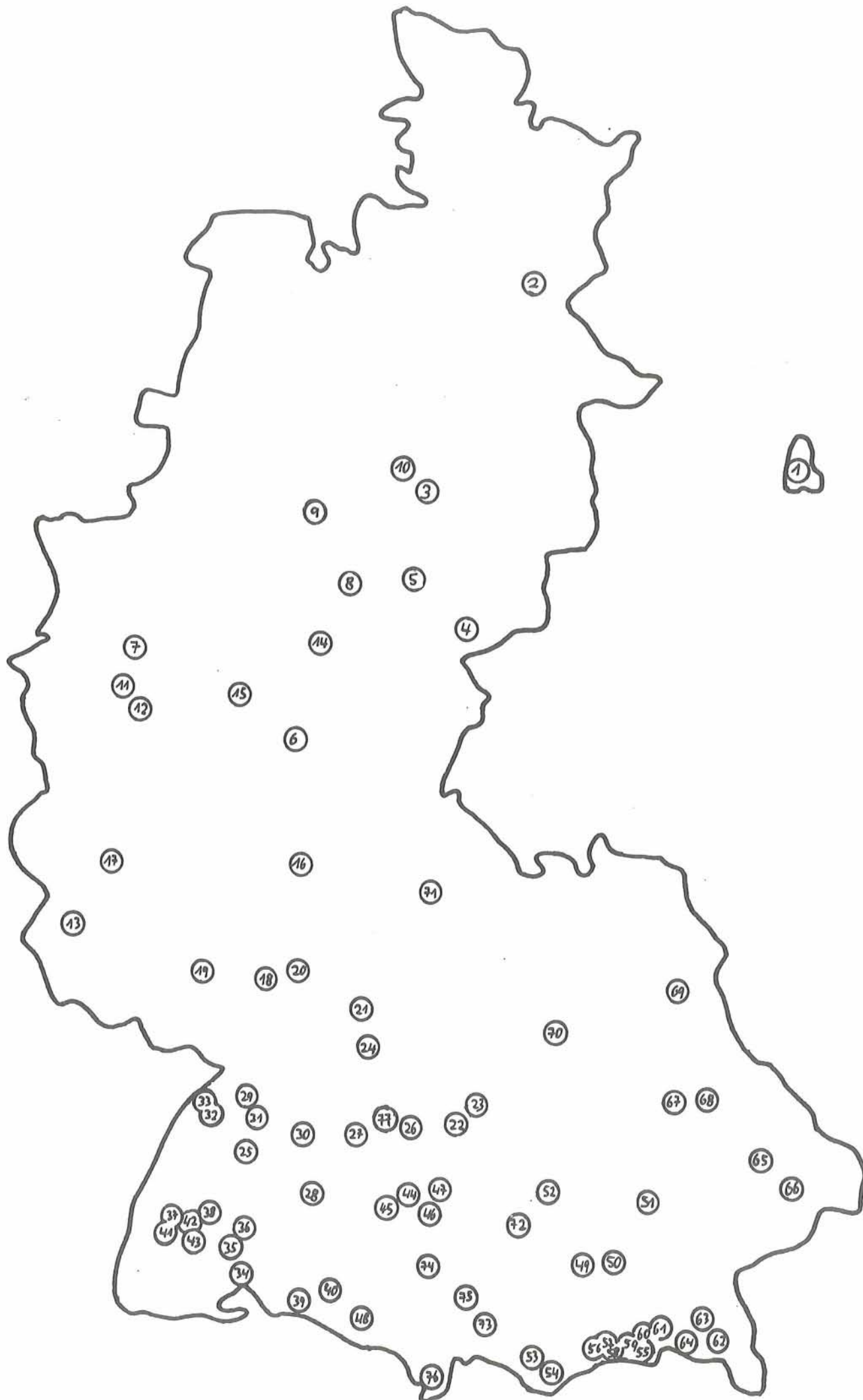
4 = für Leistungspiloten mit spezieller Einweisung, z.B. wegen aerodynamischer Steuerung.

0 = Hersteller hat der Veröffentlichung nicht zugestimmt.

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller / Musterbetreuer	Klasse	GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller / Musterbetreuer	Klasse
001-79	Taifun	Zetka	2	054-82	Cloud III	Thalhofer	2-3
002-79	AAR	Zetka	2	055-82	Puma	Agur/Kaspeitzer	3
003-79	Stratos B	Schmidtler + Schmidtler	3	056-82	Firebird CX 15	Firebird Leichtflugzeugbau	3
004-79	Superfex II Nylon/Mod. 81	Finsterwalder	1-2	057-82	Bullet 16,6	Guggenmos	3
005-79	Cloud Flamingo	Thalhofer	1-2	058-82	Piranha	Rithner/Zipfel	3
006-79	Junior Flamingo	Thalhofer	1-2	059-82	Libre II	Hauser	3
007-79	Superfex II Dacron/Mod. 81	Finsterwalder	1-2	060-82	Moyes MK III	Moyes/Förster	0
008-79	Super-Scorpion C/C+	Hiway/Bader	2	061-82	Hornet 150	Steger/Seyferle	3
009-79	Super-Scorpion B	Hiway/Bader	2	062-82	Arrow	Bichlmeier	3
010-79	Jet-Atlas 14/16/18	La Mouette/Kaspeitzer	0	063-82	Firebird CX 17	Firebird Leichtflugzeugbau	3
011-79	Firebird II	Firebird Leichtflugzeugbau	1-2	064-82	Ranger Spezial	Schmidtler + Schmidtler	2
013-79	Ranger A	Schmidtler + Schmidtler	2	065-82	Scout A	Schmidtler + Schmidtler	1-2
014-79	Bergstar II maxi	Bichlmeier	1-2	066-82	Vampir II, 14,2 qm	Pacific Wings	3
015-79	Ikarus 700	Lieb	2	067-82	Bullet Racing 14,4	Guggenmos	3
016-79	Concord	Steger/Seyferle	3	068-82	Bullet Racing 15,2	Guggenmos	3
017-79	Concord SC	Steger/Seyferle	0	069-82	Azur 17	La Mouette/Kaspeitzer	3
018-79	Fledgling II b	Manta/Olschewsky	4	070-82	Spot	Steinbach/Fischer	3
019-79	Iser Futura Compact	Iser	2	071-82	Fun-D	Meyer/Fischer	3
020-79	Jetfex	Finsterwalder	3	072-83	Vampyre I	Eichhammer/Schönleber	3
021-79	Lady hot	Schmidtler + Schmidtler	2	073-83	Saphir	Bautek	3
022-79	Bergfalke	Hangglider Products/Bader	1-2	074-83	Hi-Dream	Engel	0
023-80	Falcon 5	Wasp/Steffl	1-2	075-83	Ikarus 900	Lieb	3
024-80	Gryphon 160 DS	Wasp/Steffl	3	076-83	Hornet 170	Steger	3
025-80	Windspiel	Schäfer	4	077-83	Focus 17	Eichhammer/Schönleber	3
026-80	Ranger HS	Schmidtler + Schmidtler	2	078-83	Vampir II 15,7 qm	Pacific Wings	3
027-80	Firebird C II	Firebird Leichtflugzeugbau	2	079-83	Sierra	Firebird Leichtflugzeugbau	3
028-80	Firebird C 12	Firebird Leichtflugzeugbau	2	080-83	Milan	Gerlich	2
029-80	Cyclone Döst	Steger/Seyferle	3	081-83	Profil 17	La Mouette/Kaspeitzer	3
030-80	Worldcup	Firebird Leichtflugzeugbau	1-2	082-83	Vega 84	Wierzbowski	3
031-80	Gryphon 180 DS	Wasp/Steffl	3	083-83	Probe	Skytrek Europe	2-3
032-80	Laser	Wasp/Steffl	2	084-83	Profil 15	La Mouette/Kaspeitzer	3
033-80	Super-Gryphon	Wasp/Steffl	3	085-83	Explorer 155	Hiway	4
034-80	Ikarus 800	Lieb	3	086-83	Rival	Fulmar	3
035-80	Super-Wing	Guggenmos	3	087-84	Bullet C	Guggenmos	3
036-80	Gryphon-Sierra	Wasp/Steffl	3	088-84	Cloud IV	Thalhofer	3
038-81	Falke 5	Hanggliding Products/Bader	3	089-84	Minifex	Finsterwalder	0
040-81	Moyes Mega	Moyes/Förster	2-3	090-84	Sierra 155	Firebird Leichtflugzeugbau	3
041-81	Fuga AC 5	Agur/Kaspeitzer	1-2	092-84	Spider	Bichlmeier	3
042-81	Ladas	Baumgartner	2	093-84	Focus 18	Schönleber	3
043-81	Windfex	Finsterwalder	2-3	094-84	Delta 16	Polaris	1-2
044-81	Helios	Schmidtler + Schmidtler	4	095-84	Uno mit starrem Gelenk	Firebird Leichtflugzeugbau	1-2
045-81	GS Concord II	Steger/Seyferle	0	095-84	Uno mit schwimmender Querstange	Firebird Leichtflugzeugbau	2
046-79	Wings/Wings Comp. 17,0	Guggenmos	2	096-84	Nimbus 62 mit starrem Gelenk	Lauk	1-2
047-79	Wings/Wings Comp. 15,6	Guggenmos	2	096-84	Nimbus 62 mit schwimmender Querstange	Lauk	2
048-81	Fafnir	Bautek	3	097-84	VK 3 Rebell	Wujasin	2
049-81	X-Ray	La Mouette/Kaspeitzer	3	098-84	Libre I	Hauser	1-2
050-81	Euro III	Steinbach/Fischer	2	099-84	Master	Rithner/Zipfel	2
051-79	Wings/Wings Comp. 17,2	Guggenmos	2				
052-82	Dream III	Engel	2-3				
053-82	Super-Dream	Engel	0				

DHV-Mitgliedsvereine

- 1 Condor Club Berlin e.V.
Martin-Luther-Straße 84
1000 Berlin 62
- 2 Hamburger Drachenflierer
Erikastraße 119
2000 Hamburg 20
- 3 DFSC Weserbergland
Mittelstraße 6
3013 Barsinghausen 11
- 4 Drachenflugverein Göttingen e.V.
Schulstraße 3
3402 Löwenhagen
- 5 Drachenflierer-Club Höxter
Hermannstraße 41
3470 Höxter
- 6 Drachenfliererclub Ederbergland e.V.
Burgbergstr. 14
3559 Battenberg/Eden
- 7 Drachenflierer Insul/Sierscheid
Am Wehrhahn 2
4000 Düsseldorf 1
- 8 Drachenfliererclub Paderborn
Drosselweg 9
4791 Hövelhof
- 9 Delta-Club Teutoburger Wald
Hägerstraße 6
4806 Werther
- 10 Delta Club Wiehengebirge e.V.
Postfach 22 24
4950 Minden
- 11 Drachenfliererclub Köln-Düren
Feldhuhnweg 14
5010 Bergheim 3
- 12 Delta Club Rheinland e.V.
Zum Donnerbach 17c
5040 Brühl
- 13 DIG
Im Rosenburgert 37
5501 Waldrach
- 14 Drachenfliererclub Elpe
Am Bruch 35
5787 Olsberg 3
- 15 Drachenfliererclub Kreis Olpe
Hohe Straße 28
5960 Olpe-Dahl
- 16 Lufthansa Sportverein
Lufthansa Basis FRA KD 11/LSV
6000 Frankfurt/Main 75
- 17 Delta-Club Falke Idar-Oberstein
Haselweg 8
6580 Idar-Oberstein 3
- 18 1. Pfälzer Drachenfliererclub
Karolinenstraße 30
6700 Ludwigshafen
- 19 Drachenflugclub Saar
Alte Brücke 4
6750 Kaiserslautern
- 20 Bergsträßler Drachenflierer
Arnikastraße 8
6940 Weinheim
- 21 Delta-Club Mosbach
Pfalzgraf-Otto-Straße 109
6950 Mosbach
- 22 DHC Aalen
Schumannstraße 50
7080 Aalen
- 23 Drachenfliererclub Bopfingen
Vohlbühlweg 20
7085 Oberdorf/Ipfl
- 24 Drachenflug Unterland
Sülmerstraße 56
7100 Heilbronn
- 25 Drachenflug-Verein Baiersbronn/Schwarzwald
Finkenstraße 33
7292 Baiersbronn
- 26 Drachenflierer-Club Staufon Donzdorf
Rosenweg 1
7345 Deggingen
- 27 Deutscher Drachenfliererclub Stuttgart
Auf dem Steinenberg 16
7440 Nürtingen
- 28 Drachenfliererclub Sonnenbühl/Starzeln
Obere Markthalde 29
7470 Albstadt 2
- 29 Die Althofdrachen e.V.
Moosbronner Straße 4
7506 Bad Herrenalb 3
- 30 Hamburger Delta-Krähen
Silcherstr. 11
7531 Neuhausen-Hamberg
- 31 Drachenflug-Club Loffenau
Grünlingstraße 26
7562 Gernsbach 5
- 32 Delta Team Hornisgrinde
Bälgenstraße 4
7591 Sasbach
- 33 Drachenflug-Club Windeckfalken
Junkerwald 2
7591 Lauf
- 34 Delta-Club-Hegau
Alemannenstraße 12
7702 Gottmadingen
- 35 Drachenflugverein Blumberg-Immendingen
Alpenstraße 5
7712 Blumberg 5
- 36 Drachenflierer Club Döggingen-Fürstenberg
Epfentalstraße 4
7730 VS-Marbach
- 37 Drachenflierer Oberes Elztal
Schmiedgasse 8
7807 Elzach
- 38 Drachenfliererclub Drei-Kreis-Eck
Friedhofweg 1
7745 Schonach
- 39 Delta Club Konstanz
Konturweg 29, Beuttler
7750 Konstanz
- 40 Drachen-Flierer-Club Seeadler e.V.
Bahnhofstraße 10
7762 Bodman-Ludwigshafen
- 41 DFC Südschwarzwald
Friedrichstraße 2 a
7808 Waldkirch-Kollnau
- 42 D'Wälder Drachenflierer
Friedrich-Ebert-Platz 6
7820 Titisee-Neustadt
- 43 Delta Club Condor (Wehr)
Letzbergstr. 6
7869 Schönaun
- 44 Deutscher Hängegleiterclub Ulm/Neu-Ulm
Erlenstraße 1
7900 Ulm-Söflingen
- 45 TSV Seissen, Drachenflugabteilung, Ott W.
Friedenstr. 2
7902 Blaubeuren-Seissen
- 46 d'schwoba schwäbische Drachenflierer
Ziegeleistraße 16
7904 Erbach
- 47 DHC Sektion Heidenheim
Wiederholdstraße 6
7920 Heidenheim
- 48 Drachenflierer-Club Friedrichshafen
Henry-Dunant-Str. 14, Reischman
7990 Friedrichshafen
- 49 Drachenfliererclub Kampenwand
Kellerstr. 15
8000 München 80
- 50 MBB-Sportfachgruppe, Sparte Hängegleiten
Plettstraße 59
8000 München 83
- 51 Albatros Wartenberg
Leipziger Straße 7 b
8052 Moosburg
- 52 Drachenfliererclub Ingolstadt
Römering 10
8072 Manching/Oberstimm
- 53 WDCW Garmisch-Partenkirchen
Burgstr. 5 c/o Holzer
8100 Garmisch-Partenkirchen
- 54 Drachenfliererclub Mittenwald
Im Gries 50
8102 Mittenwald
- 55 Drachenfliererclub Bayrischzell e.V.
Großseeham 35
8153 Weyarn
- 56 Drachenfliererclub Isarwinkel
Dorfstraße 30
8170 Wackersberg
- 57 Drachenfliererclub Tegernseer Tal
Prinz-Carl-Allee 4
8180 Tegernsee
- 58 Verband Deutscher Drachenfluglehrer
Südliche Hauptstraße 12
8183 Rottach-Egern
- 59 Bergdohlen – DFC Brannenburg
Wirtstraße 34
8200 Rosenheim-Pang
- 60 Drachenfliererclub Hochries-Samerberg
Samerstraße 4
8201 Samerberg
- 61 Drachenfliererclub Achental
Greimelstraße 3a
8212 Übersee
- 62 Allg. Sicherungs- u. Funkstaffel Traunst.
Post Weibhausen
8221 Selberting 3
- 63 Squadra Delta Inzell
Bichlstraße 43
8221 Inzell
- 64 Delta Club Bavaria Ruhpolding
Hochfellnstraße 6
8227 Siegsdorf
- 65 Drachenfliererclub Bayerwald
Gasthof Peter Raith
8351 Kerschbaum
- 66 DFC Dreiländereck
Kollersberger Straße 44
8395 Germannsdorf
- 67 1. Oberpfälzer Drachenfliererclub
Marienstraße 5
8400 Regensburg
- 68 Drachenfliererclub Regental
Vorderbuchberg 1
8446 Mitterfels
- 69 Schleppdrachen- und HG-Verein Oberpfalz
Max-Reger-Straße 8
8480 Weiden



Fortsetzung DHV-Mitgliedsvereine

70 Fränkische Drachenflieger Nürnberg
Waldstraße 18
8560 Lauf/Pegnitz

71 Drachenfliegerclub Hammelburg
Dalbergstraße 9
8783 Hammelburg

72 Augsburger Drachenflieger-Club
Euler-Chelpin-Straße 10
8900 Augsburg

73 Drachenflieger Bayer. Rigi Hohenpeißenberg
Gartenstraße 19
8922 Peiting

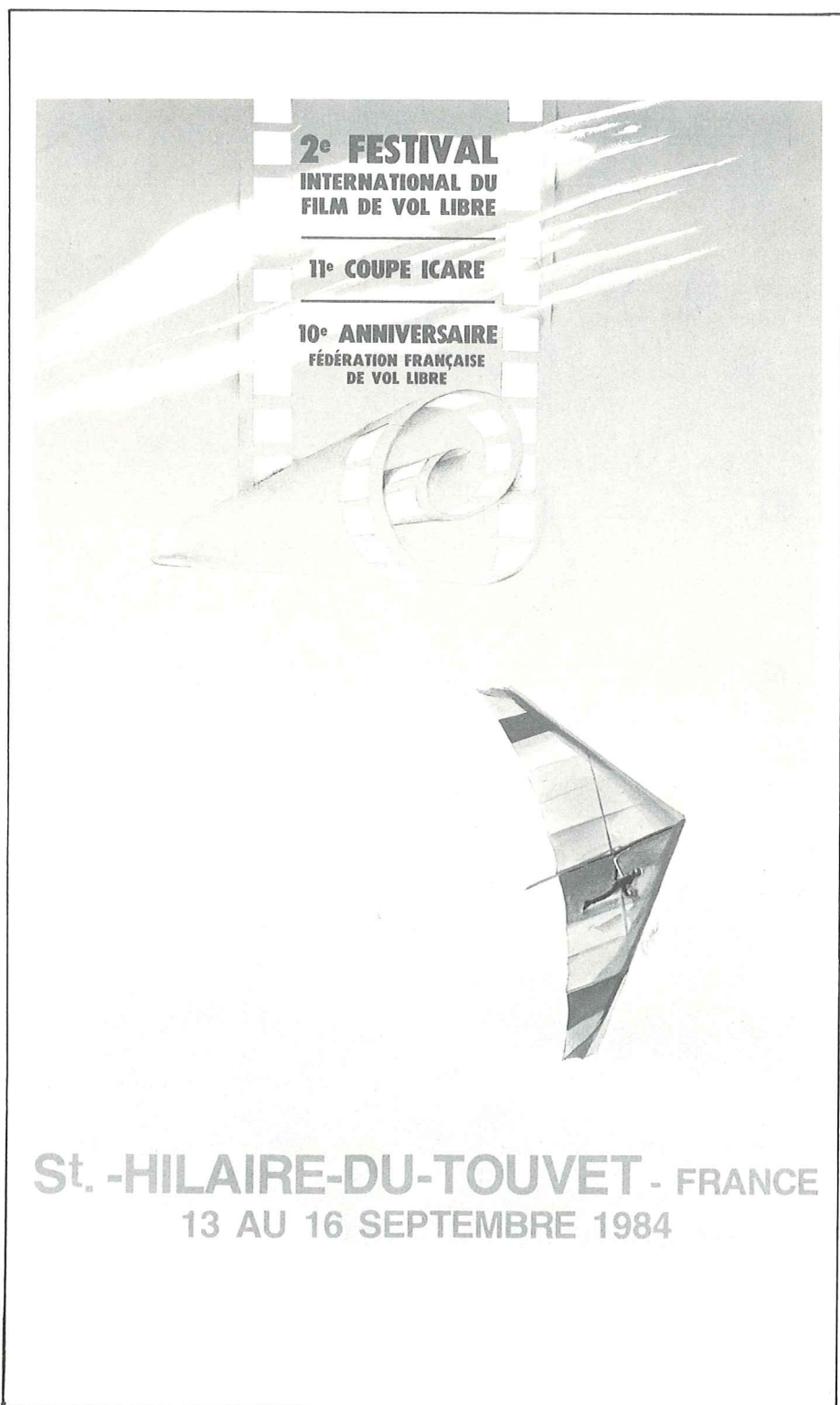
74 1. Delta-Club Memmingen
Benninger Straße 2
8941 Hawangen

75 Ostallgäuer Drachenflieger Marktoberdorf
Zeppelinstraße 3
8952 Marktoberdorf

76 Oberstdorfer Drachenflieger e.V.
Soldanellenstraße 18
8980 Oberstdorf

77 Drachenfliegerclub Albsegler Berghülen e.V.
Hohensteinstr. 16
7320 Göppingen

2. Internationales Drachenflug-Filmfestival



Vom 13. bis 16.09.1984 fand in St. Hilaire das 2. Internationale Drachenflug-Filmfestival statt.

Über 2.500 Besucher waren in fünf Vorstellungen von 13 Filmen aus neun Ländern.

Die Jury wurde dieses Jahr gebildet von Ann Welch (Großbritannien), Präsidentin des englischen Hängegleiterverbandes, Philippe Galy (Frankreich), Gründer und 1. Präsident des französischen Hängegleiterverbandes, Michele Mazeran (Frankreich) vom französischen Ministerium für Freizeit, Jugend und Sport, Jean-Jacques Bernard (Frankreich, Vertreter der französischen Presse und Pierre Simonie (Schweiz), Produzent beim schweizerischen Fernsehen und Präsident des Berg-Filmfestivals von Les Diablerets.

Folgend nun die Siegerliste:

Großer Preis des Festivals:

„Icarus“ von Manfred Vorderwülbecke/Deutschland

Großer Preis der Öffentlichkeit:

„Vertiges“ (Taumel) von Georges Morel/Frankreich

Großer Preis der Kritik:

„Ces Droles d'Oiseaux“ (Diese seltsamen Vögel) von Jacques Laine/Frankreich

Großer Preis für den besten Super-8-Film:

„Vol Bi“ von Paul Carlier/Belgien

Besonderer Preis der Jury:

„Vertiges“ von Georges Morel/Frankreich

Preis für die beste Berichterstattung:

„Ces Droles d'Oiseaux“ von Jacques Laine/Frankreich

Sonderehrung:

„Bird Sail“ von Guy Prouin/Frankreich.

Das 3. Internationale Filmfestival wird vom 12. bis 15.09.1985 wieder in St. Hilaire du Touvet stattfinden. Wie Charly Jöst versprochen hat, wird der DHV dann auch wieder mit ein oder zwei Filmen vertreten sein.

Hängegleiterbetriebsordnung modernisiert

Änderungen der Allgemeinverfügung, Trennung von Ultraleichtfliegern und Drachenfliegern, neue Schleppverfahren sowie Forderungen des Bundesverkehrsministeriums haben eine Überarbeitung der Hängegleiterbetriebsordnung (HBO) erforderlich gemacht. Die wesentlichen Änderungen sind im Text der HBO durch Kursivdruck hervorgehoben.

Anforderungen an den Betrieb von Hängegleitern und Gleitflugzeugen (Hängegleiterbetriebsordnung – HBO –)

In der Hängegleiterbetriebsordnung (HBO) sind die Anforderungen an die Durchführung des Betriebes von Hängegleitern und Gleitflugzeugen auf Grund der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr vom 15.05.1982 mit dessen Zustimmung festgelegt. Die Hängegleiterbetriebsordnung ist für jeden Führer eines Hängegleiters oder Gleitflugzeuges in der Bundesrepublik Deutschland verbindlich. Die gesetzlichen Vorschriften, die behördlichen Regelungen sowie die Bestimmungen des Deutschen Hängegleiterverbandes (DHV) und des Deutschen Aero Club (DAeC) bleiben unberührt und sind einzuhalten.

Abschnitt I: Flugvorbereitung

1. Vor jedem Flug ist eine Flugvorbereitung durchzuführen.
2. Der Flug ist unter Beachtung der Witterungs-, Wind- und Geländeverhältnisse und unter besonderer Berücksichtigung von Hindernisplätzen und Notlandeflächen zu planen, bei Überlandflügen an Hand der neuesten ICAO-Luftfahrtkarte 1:500 000.
3. Der Pilot hat vor jedem Start zu überprüfen
 - die Montage seines Gerätes
 - die Funktionstüchtigkeit aller beweglichen Teile
 - die Funktionstüchtigkeit des notwendigen Zubehörs und gegebenenfalls zusätzlich
 - das Schleppgeschirr
 - die mitzuführenden Nachweise und Ausweise.
4. Unmittelbar vor dem Start hat der Pilot zu überprüfen
 - Vollständigkeit und Sitz der Ausrüstung
 - Verbindung Gurtzeug/Fluggerät/Rettungssystem
 - Windrichtung, Windstärke, Sichtverhältnisse
 - Startstrecke und Luftraum und gegebenenfalls zusätzlich
 - Einstellung des Höhenmessers
 - Einstellung der Trimmung
 - Freigängigkeit der Ruder
 - Verbindung Fluggerät/Schleppseil
 - Schleppseilauslegung
 - Sprechverbindung zur Startwinde.
5. Bei Flügen mit einem ständigen Abstand von weniger als 50 m über Grund braucht ein Rettungsgerät nicht mitgeführt zu werden.
6. *Der Start darf nur erfolgen, wenn Windrichtung und Windgeschwindigkeit einen gefahrlosen Flug zulassen. Ein Start darf nicht erfolgen, wenn die höchste Windgeschwindigkeit am Startplatz 2/3 der höchsterfliegbaren*

oder höchstzulässigen Geschwindigkeit des Hängegleiters übersteigt.

Die Windverhältnisse müssen erwarten lassen, daß der Pilot den nächstgelegenen ordnungsgemäßen Landeplatz (nicht Notlandefläche) zuverlässig erreicht. Dabei sind die Geländeverhältnisse, das Fluggerät und das Leistungsvermögen des Piloten zu berücksichtigen. Bei stark turbulenten Windverhältnissen darf nicht gestartet werden. Je höher die Windgeschwindigkeit ist, desto turbulenzfreier muß die Flugstrecke sein.

7. Während des gesamten Fluges müssen die Sichtflugregeln der Luftverkehrsordnung eingehalten werden können.

Abschnitt II: Startleiter

1. Der Startleiter wird vom Flugplatzhalter (Geländehalter) bestellt.
2. Der Startleiter muß den Befähigungsnachweis für Hängegleiter oder Gleitflugzeuge besitzen, bei Schleppstart die Schleppstartberechtigung.
3. Der Startleiter ist für das gesamte Fluggebiet zuständig, also auch für verschiedene Startstellen am gleichen Flugplatz (Fluggelände). Seine Entscheidungen sind vorrangig.
4. Wenn ein Startleiter anwesend ist, so darf nur nach ausdrücklicher Startfreigabe durch den Startleiter gestartet werden.
Wenn ein Startleiter nicht anwesend ist und mindestens zwei Piloten am Startplatz sind, so darf nur gestartet werden, wenn ein Pilot – z.B. der nachfolgende – als Startleiter den Start ausdrücklich freigibt.
Wenn ein Startleiter nicht anwesend ist und nur ein einzelner Pilot sich am Startplatz befindet, so kann dieser Pilot ohne Startleiter starten. Dies gilt nicht für Schleppstart, bei dem stets ein Startleiter zusätzlich zum Windenfahrer anwesend sein muß.
5. Erläßt der Startleiter ein generelles Startverbot, so darf auch bei seiner Abwesenheit niemand starten, solange der Grund für das Startverbot fortbesteht.
6. Der Startleiter **soll** unmittelbar vor dem Start
 - Pilotenaufhängung (Haupt- und Doppelaufhängung) kontrollieren
 - Vollständigkeit der Grundausrüstung feststellen (Helm, Rettungsschirm)
 - Windrichtung, Windstärke und Sichtverhältnisse prüfen
 - kontrollieren, ob Startstrecke und Luftraum frei sind und gegebenenfalls zusätzlich
 - das Schleppseil einklinken
 - die Schleppseilauslegung überprüfen.

7. Der Startleiter **kann** zusätzlich prüfen
 - Aufbau des Fluggeräts
 - Betriebstüchtigkeitsnachweis und Zustand von Fluggerät und Ausrüstung
 - Befähigungsnachweis
 - Versicherungsnachweis
 - Flugvorbereitung
 - geländebezogene Voraussetzungen, z.B. Einweisungsflug gemäß örtlicher Regelungen.
8. Wenn vor oder beim Start mit anderen Personen Sprech- oder Zeichenverbindung zu bestehen hat, so hält der Startleiter diese Verbindung für den Piloten aufrecht.
9. Die Startfreigabe durch den Startleiter entbindet den Piloten nicht von seiner persönlichen Sorgfaltspflicht. Der Pilot startet auf eigene Gefahr und in eigener Verantwortung.
10. Weitergehende Auflagen von Behörden und Geländehalter sind vorrangig.

Abschnitt III: Allgemeine Flugregeln

1. Als senkrechter und waagrechter Sicherheitsmindestabstand ist einzuhalten
 - 100 m zu Autobahnen;
 - 50 m zu allen anderen Straßen mit Fahrverkehr und zu Eisenbahnlinien
 - 50 m zu Skipisten, Liften und Bergbahnanlagen, sofern diese in Betrieb sind.
 Diese Mindestabstände gelten auch für die Landung. Weitergehende Abstandsvorschriften sind vorrangig.
2. Kunstflug ist nicht erlaubt. Kunstflug beginnt bei einer Neigung um die Querachse mit mehr als 30 Grad und um die Längsachse mit mehr als 60 Grad.
3. Reklameflüge sind nicht erlaubt. Reklameflüge sind nur solche Flüge, bei denen die Werbung den Hauptzweck darstellt. Dies ist nicht der Fall bei bloßer Werbeaufschrift auf dem Segel.
4. 180-Grad-Kehren im Hangbereich erfolgen stets vom Hang weg. Vor der Einleitung der Kehre ist besonders darauf zu achten, daß keine anderen Luftfahrzeuge auf demselben Kurs und in derselben Höhe nachfolgen.
5. Bei einer Begegnung am Hang ist der Pilot, der den Hang zur rechten Seite hat, vorflugberechtigt.
6. Anfliegende, abfliegende, oder kreuzende Fluggeräte weichen den Fluggeräten aus, die sich im Hangaufwind oder im Thermikkreis befinden.
7. Die Drehrichtung in der Thermik wird von dem Fluggerät bestimmt, das sich zuerst in der Thermik befindet.
8. Das langsamer steigende Fluggerät weicht dem schneller steigenden aus.
9. Der Landeanflug setzt sich zusammen aus Gegenanflug, Queranflug und Endanflug, eingeordnet in den übrigen Flugbetrieb.
10. Vorbestimmbare Landungen auf Flugplätzen mit Mischbetrieb sind dort anzumelden und der Pilot hat sich über die dortigen Regelungen des Flugplatzverkehrs zu informieren.
11. Gelände- und flugplatzbezogene spezielle Flugregeln sind zu beachten.
12. *Überlandflüge sind Flüge, die über die Umgebung des*

Fluggeländes hinausgehen. Umgebung des Drachenfluggeländes ohne behördlich vorgeschriebene Platzrunde ist der Gleitwinkelbereich um den Startplatz, bei Schleppstart um den Ausklinkpunkt.

13. Überlandflüge sind mit dem besonderen Befähigungsnachweis des DHV oder des DAeC im Rahmen der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehrs, der Hängegleiterbetriebsordnung des DHV/DAeC und der sonstigen Bestimmungen unter Beachtung folgender Einschränkungen erlaubt:

Während der Tag-Tiefflugzeiten (vgl. Luftfahrthandbuch, Teil I, RAC) sind Flüge

 - a) in den 250 ft-Tieffluggebieten (siehe ICAO-Karte 1 : 500 000) in Höhen unterhalb 1500 ft GND zu meiden und
 - b) im Höhenband von 500 ft bis 1500 ft GND möglichst zu meiden.



Abschnitt IV: Schleppbetrieb

1. Es dürfen nur Schleppverfahren angewendet werden, die gemäß Anhang zur HBO gestattet sind.
2. *Zwischen Startstelle und Startwinde müssen Sichtverbindung und sichere Sprechverbindung bestehen. Zusätzlich muß zwischen Startwinde und Hängegleiterpilot Sprechverbindung bestehen, wenn das Erkennen der optischen Zeichen gemäß unten Ziffer 15 nicht zuverlässig gewährleistet ist.*
3. Sind mehrere Startstellen in Betrieb, so muß eine eindeutige Verständigung möglich sein, insbesondere über die Startreihenfolge. Parallele Startvorgänge zu gleicher Zeit sind unzulässig.
4. Die in Betrieb befindliche Startwinde ist durch eine gelbe Rundumleuchte zu kennzeichnen. Das Fluggerät ist mit Steuerbügelrädern und einem Höhenmesser zu versehen.
5. Das Schleppseil ist geradlinig, hindernisfrei und ohne Schlaufenbildungen und Seilüberlagerungen auszulegen.
6. Der Windenfahrer muß vor Beginn des Schleppbetriebes überprüfen
 - den betriebssicheren Zustand der Startwinde einschließlich Schleppseil
 - die Funktionstüchtigkeit der Kappvorrichtung

- die Erdung der Startwinde
- die Hindernisfreiheit der Schleppstrecke
- bei Publikumsverkehr die Absperrung und vor jedem einzelnen Start
- die Auslegung des Schleppseils
- die Schleppstrecke und den Luftraum

7. Das Schleppseil darf erst eingeklinkt werden, wenn das Fluggerät startklar der Pilot startbereit und die Schleppstrecke frei sind.

8. Der Windenfahrer muß den Startvorgang in einer Gefahrensituation unterbrechen.

9. Die größtmögliche Steigfluglage darf nur allmählich eingenommen werden. Im Steigflug ist die vom Hersteller des Fluggerätes angegebene Schleppgeschwindigkeit einzuhalten.

10. Die Startwinde und deren Seitenbereiche dürfen nicht mit eingeklinktem Schleppseil überflogen werden.

11. Während des gesamten Schlepp- und Seileinholvorgangs muß die Berührung des Schleppseils mit einem Hindernis ausgeschlossen sein.

12. Richtungsänderungen mit eingeklinktem Schleppseil sind nur zulässig, wenn das angewendete Schleppverfahren gemäß Anhang zur HBO Richtungsänderungen vorsieht und eine Sicherheitsmindesthöhe von 150 m GND eingehalten wird.

13. Durchsagen von der Startstelle an den Windenfahrer	Antworten des Windenfahrers an die Startstelle
Gerätemuster Pilot	Jeweils Wiederholung der Durchsagen
Sonstige Information	

14. Kommandos von der Startstelle an den Windenfahrer	Antworten des Windenfahrers an die Startstelle
1. „Pilot und Gerät startklar“	„Winde startklar“
2. „Pilot eingehängt“	„Pilot eingehängt“
3. „Seil anziehen“	„Steil straff“
4. „Fertig Start“	keine Wiederholung – Hörbereitschaft – Startdurchführung

Im Notfall

5. „Halt Stop“ (mehrmals)	keine Wiederholung – Gas weg – notfalls kappen
---------------------------	--

15. Zeichen des Piloten an den Windenfahrer	
Grätschen der Beine (anhaltend)	soll heißen „langsamer“
Radfahrbewegung (mehrmals)	soll heißen „schneller“
Grätschen der Beine (mehrmals)	soll heißen „Gas weg zum Ausklinken“

16. Erfolgt der Schleppbetrieb einschließlich Schleppausbildung auf einem auch für andere bemannte Luftfahrzeugarten zugelassenen Flugplatz, so muß der Pilot des geschleppten Fluggerätes die theoretische Prüfung zum Befähigungsnachweis für Überlandflug abgelegt haben.

17. Bei Verwendung mobiler Startwinden gelten die Ziffern 1–16 entsprechend.

Dabei können die Kommandos bei Ziffer 14 durch folgende Zeichen ersetzt werden:

- | | |
|--------------------|----------------|
| 1. Kelle oben | Bremslichter |
| 2. Kelle waagrecht | Hand waagrecht |
| 3. entfällt | entfällt |
| 4. Kelle unten | |
| 5. Kelle schwenken | |

Abschnitt V: Ordnungsmaßnahmen und Schlußbestimmungen

1. Bei Mißachtung der Hängegleiterbetriebsordnung sowie bei anderen Verstößen gegen Vorschriften, Regelungen und Bestimmungen, die der Sicherheit des Flugbetriebes dienen, können – entsprechend dem Schweregrad – der Geländehalter dem Piloten auf Zeit oder Dauer örtliches Flugverbot erteilen und/oder der DHV bzw. DAeC den Befähigungsnachweis auf Zeit oder Dauer für ungültig erklären. Dem Betroffenen ist die Möglichkeit zur vorherigen Stellungnahme zu geben. Die Maßnahmen erfolgen unabhängig von behördlichen Maßnahmen.

2. Diese Hängegleiterbetriebsordnung tritt sofort in Kraft und löst die entsprechenden früheren Bestimmungen des DHV und DAeC ab.

Anhang 1 zur HBO

Als Schleppverfahren sind gestattet

1. Schlepp ohne Richtungsänderung;
2. Stufenschlepp, wenn die Konstruktion des Hängegleiters ein Verhängen des Schleppseils am Flügel bei der Richtungsänderung ausschließt und die Startwinde und das Schleppgeschirr gemäß Betriebstüchtigkeitsnachweis für Stufenschlepp geeignet sind.

AEROCOM

Meßgeräte von höchster Präzision

Kleinstes und leichtestes Kombivario zum Superpreis



Höhenmesser digital, kompensiert bis 7000 m, Auflösung 1 m – 10 m.

Mit 9 V Batterie ca. 70 Std. Betrieb

Vario mit Akustik (Intervallmoduliert) und sehr kurzer Ansprechzeit.

Vario-Anzeige umschaltbar $\pm 2,5$ m/s und ± 5 m/s.

Mit Sinkwarnton ab -4 m/s

Befestigung mit Kugelkopfhalter wahlweise seitlich

oder an der Basis

Gewicht nur ca. 130 g (ohne Batterie + Halter)

Abm. 140 x 60 x 34

ab **DM 597,-** (inkl. MwSt.)
ohne Halter

Vertrieb und Service

S. Stock, Pfarrer-Birnhammer-Str. 10 b, 8208 Kolbermoor
Tel. (0 80 31) 9 36 63

Eine Kunstflugstory

Beim DHV-Assistentenlehrgang vom 01.10.1984 bis 07.10.1984 in Inzell hat der Lehrernachwuchs auch das Thema Kunstflug mit Hängegleitern angesprochen. Es gab Befürworter, die sich auf Kunstflug mit Segelflugzeugen beriefen und auf Hängegleiter-Kunstflug im Ausland.

Den Befürwortern wurde von den erfahrensten in den eigenen Reihen gleich mal der Kopf gewaschen. Peter Wolfensberger, bekannt als „Bopfi“, forderte energisch die Beibehaltung der Verbote für Loopings und negative Wingover. Man könne einem Piloten diese Figuren nicht gefahrlos beibringen. Die Figuren seien bereits beim geringsten Flugfehler lebensgefährlich und die Gefahr könne auch nicht durch anschließende geschickte Steuerung beseitigt werden. Der Pilot sei dann eben hilflos. Dagegen stellte Bopfi das Flachtrudeln mit einem Hängegleiter als harmlose Kunstflugfigur dar, die jedoch spektakulär anzusehen sei. Bei Verwendung speziell verstärkter Steuerbügelrohre sei keine Gefahr gegeben, weil der Pilot mit Kraft den Drachen zum Flachtrudeln zwingen – sobald der Pilot diese Steuerbewegung beende, höre auch das Flachtrudeln auf.

Am 14.10.1984 fand dann in Loffenau die turnusmäßige Lehrerfortbildung

des DHV statt, an der über 70 Fluglehrer aus allen Landesteilen Deutschlands teilnahmen. Auch dort wurde eine Kunstflug-Problematik kurz aufgegriffen, da eine dort anwesende Fluglehrerin ein Kursangebot für „Aerobatik“ publiziert hatte.

Als Vertreter des Luftfahrtbundesamtes war Peter Rieger anwesend, um sich über die Fluglehrerfortbildung zu informieren. Peter Rieger verfolgte diese Debatte eine Weile und meldete sich schließlich mit der Bemerkung zu Wort: „Wenn ich hier höre, daß Kunstflug mit Hängegleitern überhaupt auch nur in Betracht gezogen wird, sträubt sich mir das Gefieder!“

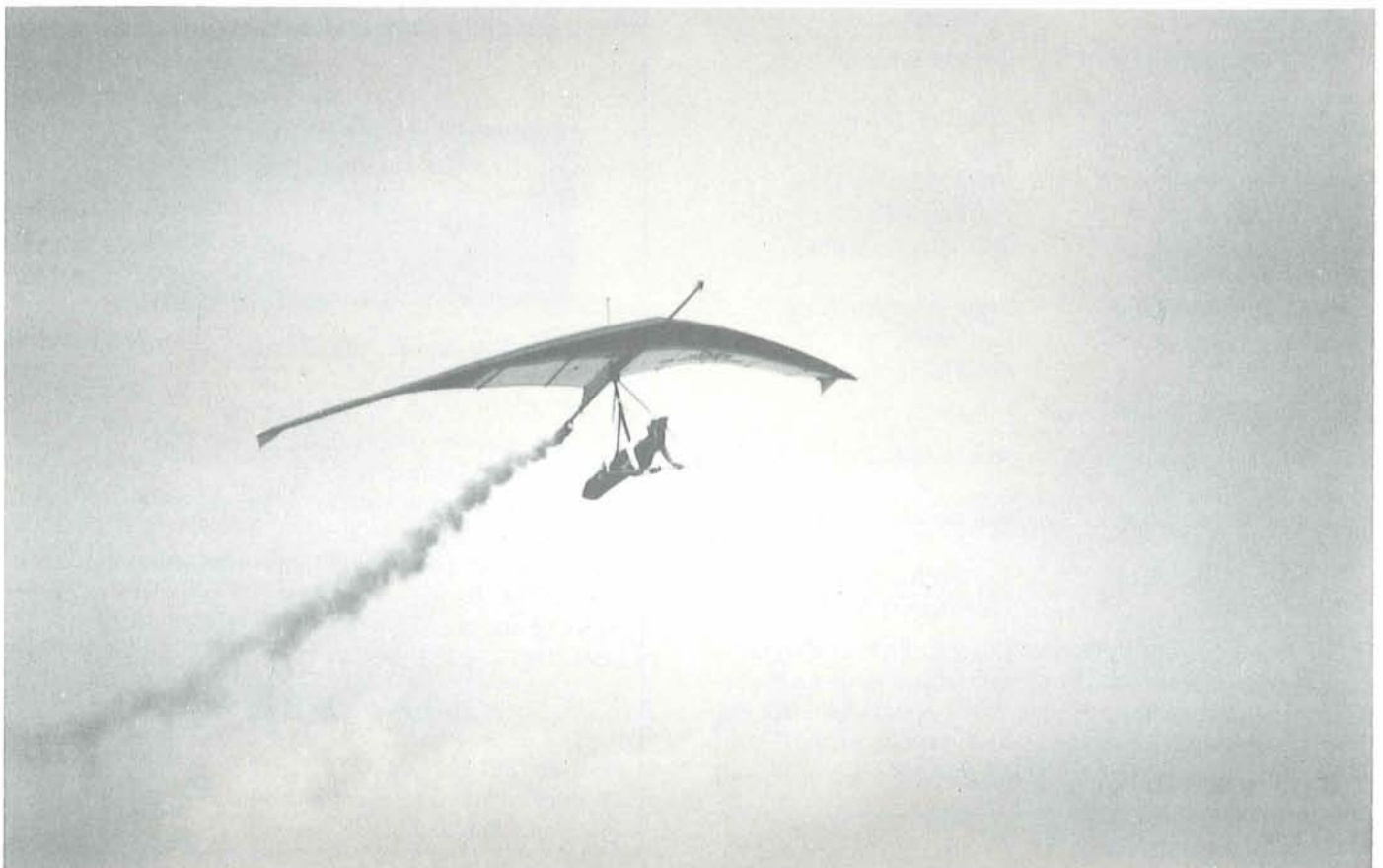
Weiter stellte Peter Rieger dar, daß selbst beim Segelflug, wo Kunstflug in engen Grenzen zugelassen sei, mit speziell konstruierten Kunstflug-Maschinen und eigens dafür im Doppelsitzer ausgebildeten Piloten, die Gefährlichkeit des Kunstflugs außerordentlich hoch sei. Eben sei er mit einer Unfalluntersuchung befaßt: Beim Training für

eine Kunstflug-Meisterschaft hatten zwei Segelflugzeuge in der Luft abmontiert.

Diese eindeutigen Aussagen von Peter Rieger fanden ungeteilten Beifall und auch die angesprochene Fluglehrerin betonte, daß es sich bei ihrem Kursangebot im Grunde nur um ein Sicherheitstraining handle, das Kunstflugverbot würde nicht verletzt, sie habe den Namen „Aerobatik“ gewählt, weil die Bezeichnung „Sicherheitstraining“ nicht so zugkräftig sei.

In der darauffolgenden Woche schließlich, beim DHV-Fluglehrerlehrgang, brachte Michael Weingartner neueste Erkenntnisse aus Amerika mit: Der angesehene Akro-Pilot Eric Raymond, der noch vor kurzer Zeit das Flachtrudeln mit Hängegleitern vorführte, hält diese Kunstflugfigur mittlerweile für besonders gefährlich und rät jedem dringend davon ab. Der Grund – er erlitt beim gewollten Flachtrudeln einen heimtückischen Überschlag mit Gerätebruch und konnte sich nur mit dem Fallschirm retten.

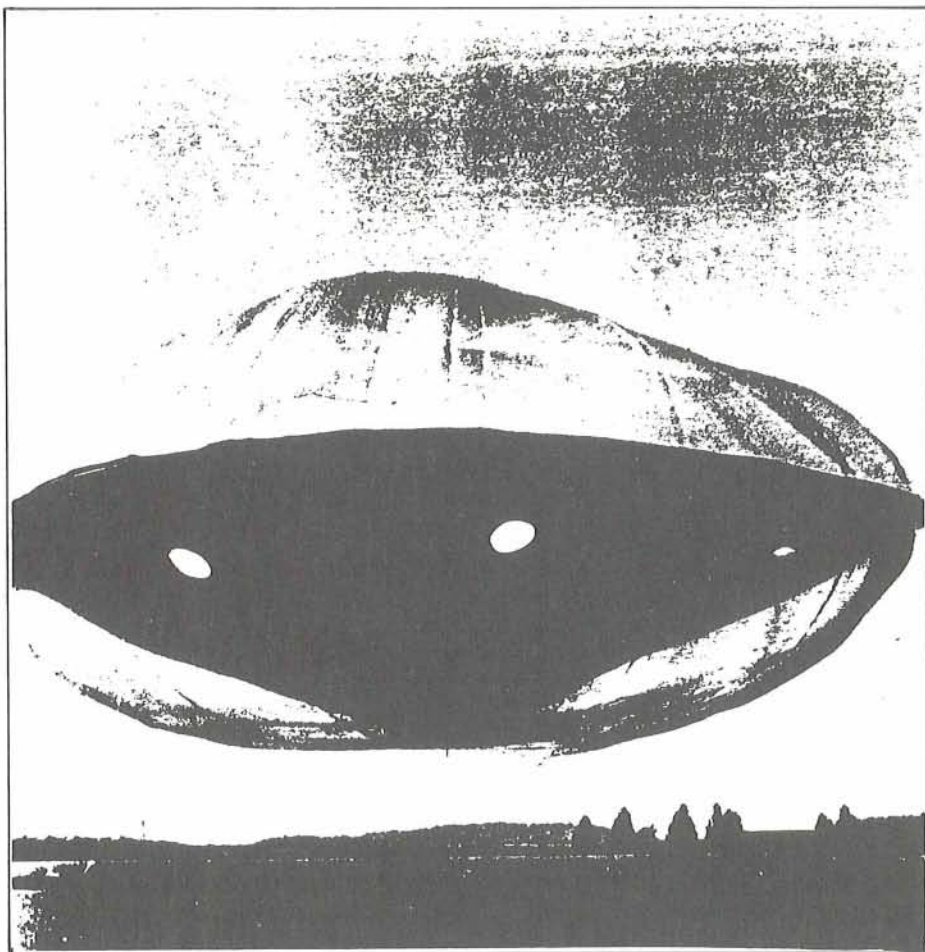
Veranlaßt durch verschiedene Veröffentlichungen hatte sich die DHV-Hängegleiterkommission bei ihrer Sitzung am 12.10.1984 erneut mit dem Thema Kunstflug befaßt und ihre früheren Beschlüsse bekräftigt: Kunstflug – nein danke.



Solar-Luftschiff Solus

Wird das Solar-Luftschiff „Solus“ Hängegleiter und Ultraleichtflugzeuge verdrängen?

Auf ihrem 30. Jubiläumskongress in Garmisch-Partenkirchen vom 01.10. bis 04.10.1981 stellte die Hermann-Robert-Gesellschaft mit dem unten abgedruckten Artikel das Projekt des Solar-Luftschiffes Solus von J. Kleinwächter und H. Weisert vor. Leider ist seither nichts mehr über die Verwirklichung dieses Projektes bekanntgeworden. Trotzdem scheint die Idee Solarluftschiff als Sportgerät äußerst interessant.



5 m Solus Funktionsmodell

Rund 20% der gewaltigen, von der Sonne auf die Erde einstrahlenden Energiemenge von $1,49 \times 10^{18} \text{ kWh/Jahr}$ dienen dem Antrieb der globalen „Wettermaschine“. Dabei werden riesige Volumina von Meerwasser verdunstet und treiben als vieltausend Tonnen schwere Solarluftschiffe um den Globus. Es liegt daher nahe, in einer technischen Ausführungsform Solarluftschiffe mit künstlicher Umhüllung zu schaffen, die im Gegensatz zu den bekannten Montgolfière-Ballons Warmluft nicht durch Verbrennung fossiler Energieträger, sondern durch direkte Absorption des Sonnenlichtes erzeugen. Wahrscheinlich bauten bereits die Inkas vor einigen hundert Jahren solche Solarballons

aus geschwärztem leichten Leinewebe. Mit der heutigen Technik ist es möglich, durch Verwendung geeigneter Polymer-Materialien sehr leichte Hüllen zu schaffen, die außerdem eine ideale Strahlungsfalle darstellen. Es genügt hierzu, die der Sonne zugewandte Fläche des Auftriebskörpers mit einer transparenten Fläche zu versehen und die darunter liegende Fläche schwarz absorbierend auszuführen. Die sich bei Einstrahlungsleistung von ca. 800 W/m^2 einstellenden Gleichgewichtstemperaturen im Inneren eines solchen Ballons erzeugen Auftriebskräfte pro m^3 in der Größenordnung von 150 p. Je größer die Abmessungen des Auftriebskörpers, desto günstiger wird

hierbei das Verhältnis von Volumen zur Oberfläche, sodaß bei Auftriebskörpern mit einigen 10 m Durchmesser Lasten einiger 10 Tonnen transportiert werden können.

Durch Kombination dieses Auftriebsprinzipes mit einer aerodynamischen Formgebung des Flugkörpers kann ein voll-lenkbares solares Luftschiff (Solus) aufgebaut werden. Dies wird dadurch erreicht, daß außer dem statischen Auftrieb auch ein dynamischer Vortrieb erzeugt wird, da die Form des Auftriebskörpers so optimiert wird, daß sie bei größtmöglichem Innenraum in waagerechter Richtung einen kleineren Luftwiderstand als in senkrechter Richtung besitzt. Bringt man die Nutzlast verschiebbar an, sodaß der Körper einen positiven oder negativen Anstellwinkel erhalten kann, so kann in Verbindung mit Klappenöffnungen zum ganzen oder teilweisen Ersetzen der Luftschiff-Innenluft durch kühle Außenluft eine volle Manövrierfähigkeit in den drei Koordinaten des Luftraumes erreicht werden.

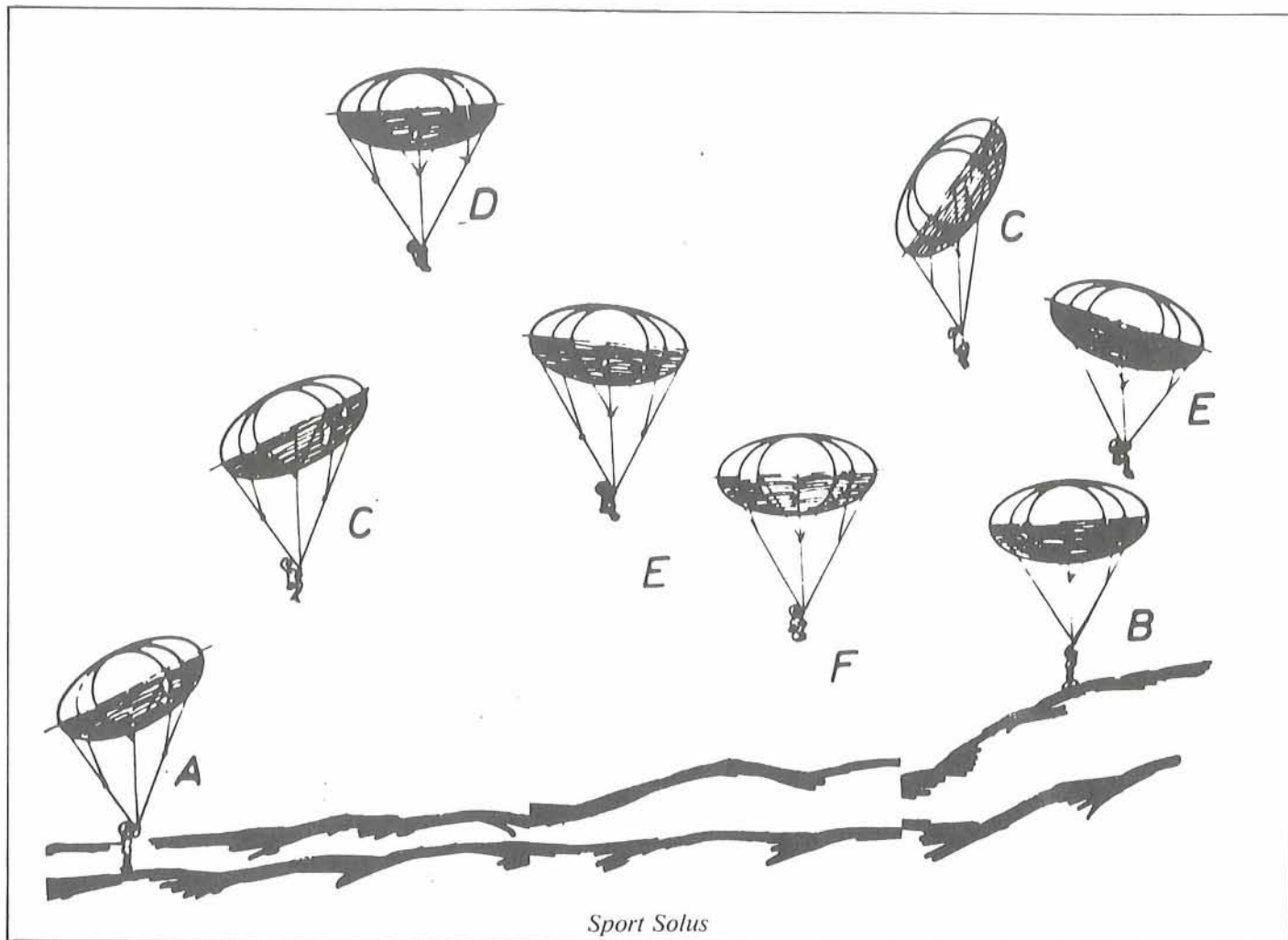
Drei Hauptklassen von Solus-Luftschiffen zeichnen sich ab:

1. Ein relativ kleines Sportgerät, ähnlich den Flugdrachen, zum Transport von 1 oder 2 Personen;
2. Großvolumige Transport-Luftschiffe zum Befördern schwerer Güter in sonnenreichen Ländern;
3. Bis in die Stratosphäre vordringende Stratosphären-Solus-Luftschiffe zum Transport wissenschaftlicher Instrumente.

Durch Kombination mit Dünnschicht-Solarzellen oder Leichtbau-Sonnenkonzentrationsspiegeln können Solus-Luftschiffe zusätzliche Antriebsleistungen solaren Ursprungs beziehen.

Anstatt, wie neuerdings üblich, solare Flugzeuge mit Solarzellen-angetriebenen Propellern herzustellen, scheint es wesentlich sinnvoller, die nötigen Auftriebskräfte nach dem beschriebenen Prinzip zu erzeugen und allenfalls zusätzliche Vortriebskräfte mittels Solarzellen oder anderen Solar-Umwandlungsaggregaten herzustellen. Für solche Geräte zeichnet sich neben der grundsätzlichen Realisierbarkeit auch ein interessanter Markt ab.

bitte umblättern



Sport Solus

Sprüche

aufgefangen beim Lehrer-Lehrgang

„Ich geh ins Owens Valley. Weil – ich hab Angst vor Baumlandungen.“

„Darf ich hier drachenfliegen?“ – „Ja, wenn die Schnur nicht länger als 100m ist!“

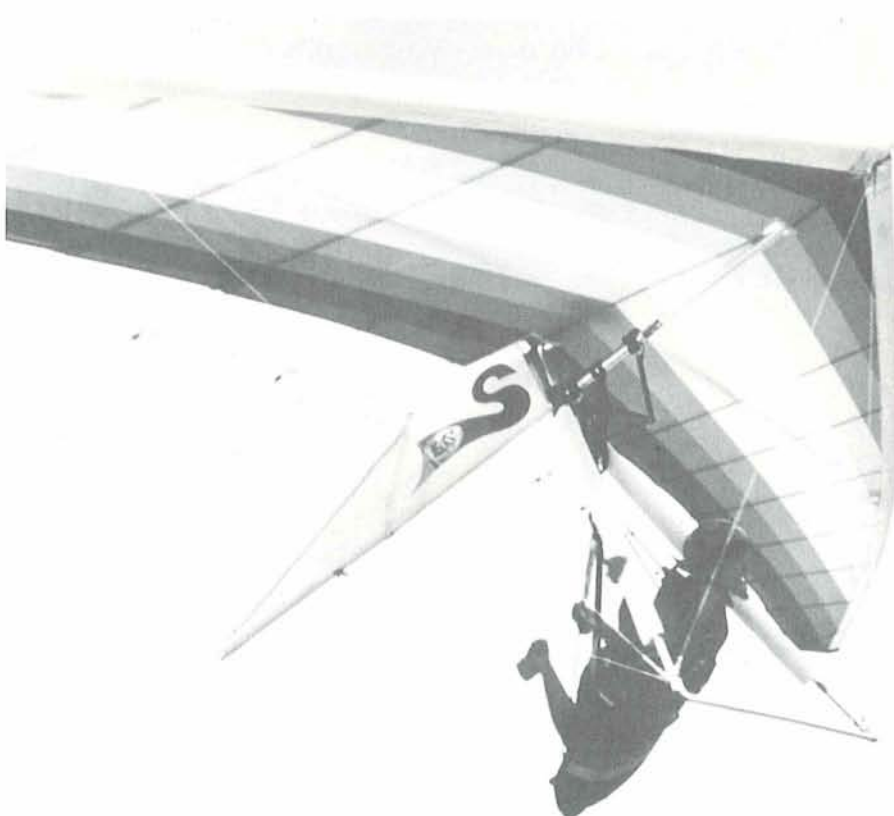
„Grüß Gott!“

„Tut mir leid, so hoch fliegen wir nicht!“

„Bei Frauen und Cirren,
kann man sich leicht irren.“

Bumerang ...

Der Oberstdorfer Drachenflieger Armin Riedel, der vor einem Jahr mit dem Drachen einen 500-m-Absturz über eine Schnee- und Felswand glimpflich überstanden hatte, suchte sich zum Ausgleich einen harmlosen Nebensport: Bumerangwerfen. Offensichtlich hat er's gelernt: Er hat jetzt eine Narbe am Kopf.



Ein „Mausedrachen“ wird zum Alptraum

Eigentlich begann die Geschichte ganz harmlos. Wie immer, so war ich auch an jenem herrlichen Sommertag am Brunsberg in Höxter, um als aktiver Drachenflieger das schöne Flugwetter auszunutzen, als ein Ehepaar etwas schüchtern mit folgendem Anliegen auf mich zukam: Es habe vor einigen Monaten einen Drachen geschenkt bekommen und sei nun ziemlich ratlos über dessen Verwendung. Von beiden habe in Zukunft keiner die Absicht, dieses Gerät, von dem man nicht einmal die Bezeichnung wisse, zu fliegen. Man trage sich mit dem Gedanken das Gerät zu verkaufen.

Das Ergebnis unserer Unterhaltung war, daß der Drachen seine Unterkunft wechselte. Er mußte sich den Platz mit noch drei anderen Drachen in meiner Garage teilen und wartete nun auf einen neuen Besitzer.

Nach dem ersten fachmännischen Blick handelte es sich um einen alten, jedoch sehr gut erhaltenen „Worldcup 90“, allerdings ohne Gütesiegel.

Interessenten kamen und gingen. Langsam wurde es ruhig um den Fremdling in meiner Garage. Mittlerweile war ich es leid, das Aufbauen und Abbauen, und alles aus freundlichem Entgegenkommen für andere Leute. Das fehlende Gütesiegel erwies sich als Handicap für einen möglichen Verkauf.

Nach Wochen sollte der „Worldcup 90“ noch einmal – das letzte Mal – aufgebaut werden.

Was war geschehen? Ein hungriges Mäuschen hatte sich ausgerechnet diesen Drachen als Verpflegung ausgesucht. Ein ca. 12 cm großes Loch im Segel war das Resultat. Warum die anderen Drachen keine Beschädigung aufwiesen ist nicht zu erklären. Jedenfalls zeigten die Eigentümer dafür kein Verständnis. Vom Zufall wollte niemand etwas hören, von mangelnder Sorgfaltspflicht war nunmehr die Rede. Um den Schaden gut zu machen, sollte ich einen Schadenersatz von DM 1500,- zahlen. Meiner Weigerung folgten dann bald die ersten bösen Briefe des Anwalts der Eigentümer. Wie das so ist, mit der Anzahl der Briefe wuchs auch die Höhe der Geldforderung an mich. Da eine gütliche Einigung offensichtlich nicht mehr möglich war, habe ich mir ebenfalls Rechtsbeistand gesucht. Das kleine Loch verursachte nunmehr seitenlange

Briefe von beiden Parteien, bis es dann im Juni 84 zum ersten Gerichtstermin kam. Obwohl ich meiner Sache ziemlich sicher war, ging ich doch mit gemischten Gefühlen in die Verhandlung, da mir klar war, daß keiner außer mir im Gerichtssaal über den notwendigen Sachverstand verfügte.

Ich versuchte dem Gericht und allen anderen zu erklären, daß der Drachen ohne Gütesiegel in der Bundesrepublik nicht geflogen werden dürfe. Somit sei das Gerät für den Flugbetrieb wertlos. Das Loch im Segel wäre durchaus mit einem Flicken zu reparieren. Meine Erläuterung reichte dem Gericht jedoch nicht.

Ein neuer Termin wurde anberaumt.

Nun wurden Sachverständige und Zeugen geladen. Zudem durfte ich jetzt auch noch DM 1000,- Vorschuß für den Sachverständigen und DM 100,-

für jeden Zeugen an die Gerichtskasse zahlen. Bei einem Streitwert von DM 3500,- angekommen, frage ich mich allmählich, ob das alles Wirklichkeit oder vielleicht ein Alptraum sei.

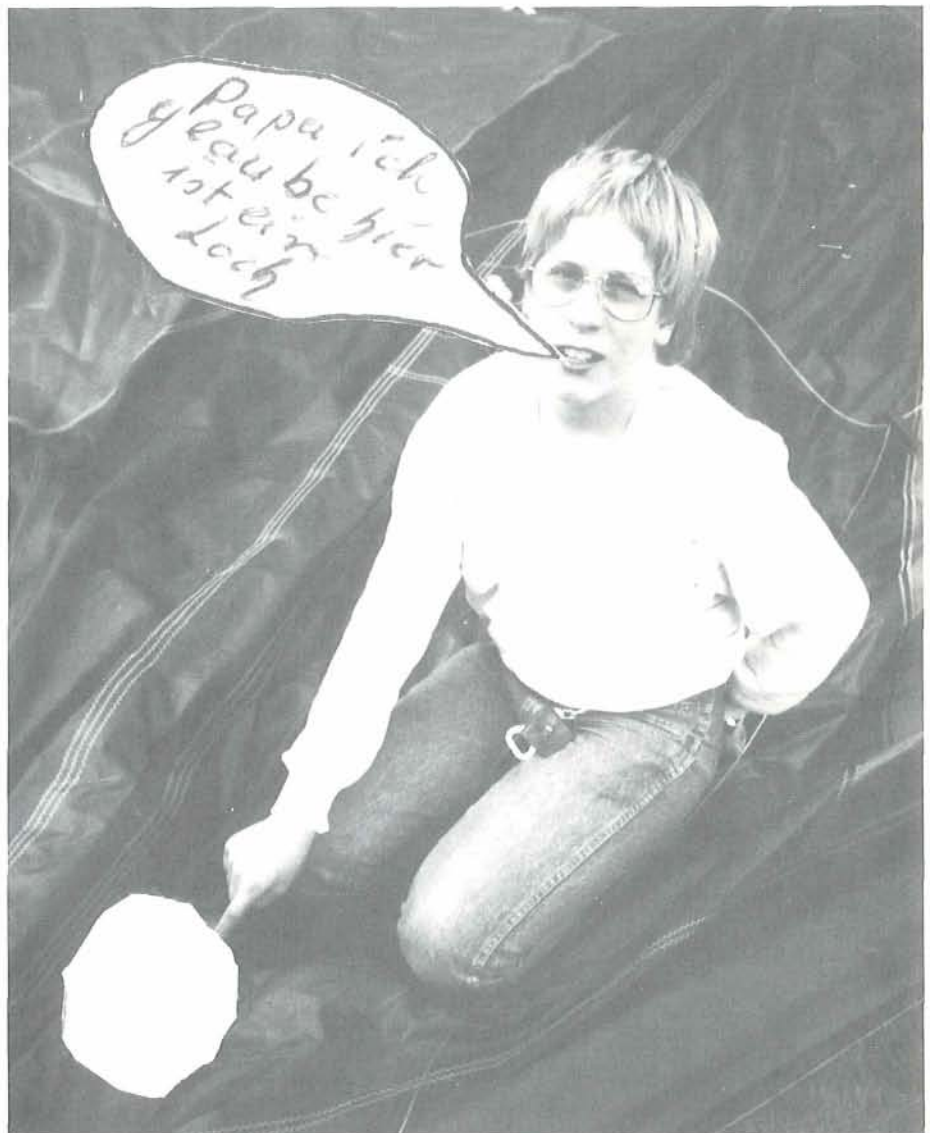
Der zweite Termin war am 14.9.84.

Nach zweistündiger Zeugenvernehmung war man immer noch nicht weiter. Das Gericht entschloß sich dann für eine Tatortbesichtigung. Alle Beteiligten, Zeugen, Zuhörer, die Richterin, die Anwälte und ich begaben sich in die Hermannstraße zu meiner Garage. Der Drachen und seine Lagerstätte sollten an Ort und Stelle besichtigt werden.

Noch einmal wurde der Drachen aufgebaut und nach seiner Beschaffenheit und Sauberkeit geprüft.

Nach einigem Hin und Her entschied das Gericht, die Klage wird abgewiesen. Die Kosten gehen zu Lasten des Klägers.

Detlef Gehrmann



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 nicht erwähnt sind.

Gütesiegelforderungen für Rettungssysteme neu formuliert

Die Gütesiegelforderungen für Rettungssysteme waren die ersten technischen Qualitätsanforderungen im Drachenflugsport. Seit 1976 wurde mit diesen Gütesiegelforderungen, die zunächst sehr eng an die Lufttüchtigkeitsforderungen für Personenfallschirme angelehnt waren, von den Herstellern und von den Prüfern des DHV gearbeitet.

Die erste Fassung wurde zwar immer wieder aktualisiert, die nunmehr achtjährige Anwendung hat jedoch eine ganze Reihe von Erfahrungen gebracht, die sich durch bloße „Ausbesserungen“ nicht mehr unterbringen ließen. Also wurden die Gütesiegelforderungen neu geschrieben.

In der Neufassung sind die speziellen Bedingungen des Drachenfluges und der Drachenflugrettung stärker in den Vordergrund getreten. Dies zeigt sich vor allem in den verschärften Festigkeitsforderungen und in den verschiedenen Einzelforderungen für die Funktionalität.

Beispiele:

- Für die Prüfung der Festigkeit, der Sinkgeschwindigkeit und der Entfaltungshöhe ist künftig eine Last von 125 kg (bisher 100 kg) zugrunde zu legen, für Doppelsitzer 200 kg.
- Für die Verbindungsleine wurde eine Bruchlast von 2400 kp in verarbeitetem Zustand vorgeschrieben. Die Bruchfestigkeit der verarbeiteten Leine ist durch Reißversuche nachzuweisen.
- Umformuliert wurde die vor zwei Jahren neugeschaffene Forderung für die Öffnungskraft. Sie lautet jetzt: Die Öffnung des Rettungssystems muß mit einer Hand in einem Zug in einer Zugrichtung anatomisch günstig erfolgen können. Die Zugkraft muß mindestens 5 kp und darf höchstens 12 kp betragen. Beim Versuch muß die Versuchsperson sich in betriebsgerechter Position befinden.
- Das Fehlöffnungsproblem ist durch folgende Formulierung eingedämmt: Das an einer Puppe angebrachte Rettungssystem darf sich bei einer in Öffnungsrichtung wirkenden

schlagartigen Belastung von 600 kp nicht selbständig öffnen.

Die neuen Gütesiegelforderungen sind gültig für alle neu zu erteilenden Gütesiegel.

Die Umrüstung von Alt-Rettungssystemen auf Verbindungsleinen nach neuer Norm setzt wegen möglicher Auswirkung auf die Festigkeit der Kappe voraus, daß entweder anhand der Kennblätter nachgewiesen ist, daß die Festigkeit des neuen Materials gleich oder größer ist als die des alten Materials oder daß neue Abwürfe für die Festigkeitsprüfung durchgeführt werden.

Den Herstellern von Rettungssystemen, für die bereits ein Gütesiegel erteilt ist, wird die Verfahrensweise des obigen Ansatzes empfohlen. Den Benutzern dieser Rettungssysteme wird nach Abwicklung dieses Verfahrens die Umrüstung empfohlen.

Achtung! Stärkere Verbindungsleinen, die ohne vorheriges Prüfverfahren eingebaut werden, können die fatale Folge haben, daß Kappenmaterial oder Fangleinen beim Entfaltungsstoß mangels Dehnfähigkeit der Verbindungsleine überlastet werden und zerreißen.

Sicherheitsmitteilung der Firma Brüggemann & Brand

„Leider mußten wir wiederholt feststellen, daß die Plomben der Packer am Verschlusstift der Äußeren Packhülle teilweise mit einem falschen Sicherungsfaden abgebunden werden.

Als Sicherungsfaden für Plomben darf für das Brüggemann & Brand Rettungsgerät P/N 901024-11 **nur der rote 3 kp Sicherungsfaden DFL-5003** eingesetzt werden.

Wir bitten alle Besitzer eines Brügge-

mann & Brand Rettungsgerätes, dies zu überprüfen und gegebenenfalls vom entsprechenden Packer austauschen zu lassen.“

Minifex mit Turmaufhängung schleppuntauglich

Die Firma Finsterwalder teilt mit, daß der Minifex mit Turmaufhängung nicht geschleppt werden darf. Beim Schleppen mit Turmaufhängung kann es durch die sensible Steuerung unter Umständen zu einem gefährlichen Aufschaukeln des Gerätes kommen.

Dennoch brauchen Minifex-Besitzer auf das Schleppen nicht zu verzichten, wenn sie statt der Turmaufhängung die normale Kielstangenauflösung benutzen. Mit der Kielstangenauflösung weißt der Minifex ein unproblematisches Schleppverhalten auf.

Tödlicher Absturz in Buchern

Buchern/Geddelsbach – Am 20.10.1984 stürzte Rolf Straub tödlich ab.

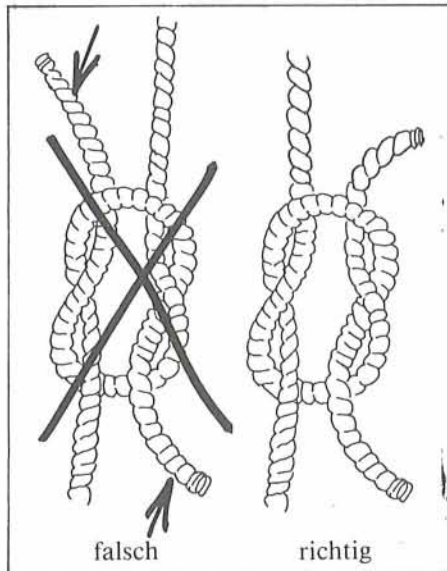
Der Unfall ereignete sich gegen 16.00 Uhr, als Rolf Straub nach einstündigem Soaring-Flug eine Toplandung versuchte. Die Windgeschwindigkeit betrug zur Unfallzeit ca. 25 bis 30 km/h. Geländebedingt – vor dem geplanten Landepunkt befindet sich eine Baum- und Buschreihe, das Landegelände fällt parallel zur Windrichtung leicht ab – hatte sich an dem vorgesehenen Toplandepunkt eine starke horizontale Walze ausgebildet. Dies wurde von Rolf Straub nicht bemerkt. Verstärkt wurde der Walzeneffekt noch dadurch, daß Rolf Straub im Langsamflug versuchte, überflüssige Höhe durch Kreisen abzubauen. Strömungsabrisß in der Kurve und einseitiges Abrutschen über die Fläche, des von Rolf Straub geflogenen Falke V, waren die Folge. Der Pilot zog sich beim Aufprall tödliche Verletzungen zu.

DHV-Sicherheitsreferent Franz Karl teilt zu diesem Unfall mit, daß die Bege-

hung des Geländes am Dienstag nach dem Unfall bei gleichen Windverhältnissen ergeben hat, daß die Wirkung der Horizontalwalze bis zu einer Entfernung von 100m von der Hangkante ausgehend festgestellt werden konnte. Im gesamten Walzen-Bereich war ein um 180 Grad verdrehter Wind feststellbar. Es kann nur davor gewarnt werden, bei starkem Wind eine Toplandung vorzunehmen, wenn nicht absolut sichergestellt ist, daß an dem vorgesehenen Landeplatz keine Verwirbelungen zu erwarten sind.

Sicherheitsmitteilung zum Lehrbuch „Drachenfliegen“, Nymphenburger Verlagshandlung

Die Zeichnung „Weberknoten“ Seite 34 ist zu berichtigen:



München – Juli 1984 – Autoren und Verlag

NACHRUF

Wir nehmen Abschied von unserem Clubkameraden

Oddy Heist

Er hat sein Leben der Weiterentwicklung des Drachenflugsports gewidmet. In Ausübung seines Berufs als Testpilot ist er am 3. 10. 1984 tödlich verunglückt.

Viele von uns kannten ihn als Fluglehrer und Freund. Wir trauern um ihn. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Drachenfliegerclub Südschwarzwald e. V.

Wozu die Rettungsschnur?

Bei einer Baumlandung können sich Drachen und Pilot so unglücklich im Geäst verfangen, daß ein Absteigen des Piloten ohne Hilfsmittel und umgekehrt eine Bergung vom Boden aus nicht möglich sind. In schwer zugänglichem Gelände können keine fahrbaren Leitern eingesetzt werden und an glatten Baumstämmen bedeuten Abstiegs- oder Aufstiegsversuche für Pilot bzw. Retter höchste Gefahr. Dies nur als Beispiele.

Mit Hilfe der Rettungsschnur, die der Pilot zu den Helfern am Boden herabläßt, kann der Pilot Seil oder Strickleiter zu sich heraufziehen. Dies ist der Hauptzweck der Rettungsschnur, die

zum Abseilen des Piloten völlig untauglich ist!

Um die Rettungsschnur auch durch dichtes Geäst herablassen zu können, muß das untere Ende beschwert sein, aber bitte nicht mit dem Helm, der bleibt auf dem Kopf! Das Gewicht sollte möglichst kleinvolumig und glatt sein, damit es sich nicht verfängt.

Für Flüge in einsamen Gegenden, wo der Pilot bei einer Baumlandung nicht mit Hilfe rechnen kann, empfiehlt es sich, ein stärkeres Seil mitzunehmen, das genügend Tragfähigkeit für die Selbstrettung des Piloten hat.

Noch etwas: Auch der Fallschirm und die Fallschirmleine können notfalls verwendet werden, sei es als Verlängerung für die Rettungsschnur oder sei es zum Abseilen.

Hängeleiter-Startwinden mit Gütesiegel

Stand: 29.06.1984

05-001-82	Startwinde HGW 2	Fa. Großklaus
05-002-83	Startwinde KE-HY	Fa. Engesser

Hängeleiter-Startwinden mit Einzelstückzulassung

Stand: 29.06.1984

05-E 01-82	Startwinde HGE Serien Nr. 001 - Einzelstück -	Fa. Engesser
05-E 02-83	Startwinde DSG I - Einzelstück -	Fa. Frank
05-E 03-84	Startwinde TP 1288518 K - Einzelstück -	Fa. IG Drachenschlepp
05-E 04-84	Startwinde HGE Serien Nr. 002 - Einzelstück -	Fa. Engesser
05-E 05-84	Startwinde HGS DR 01 - Einzelstück -	Fa. Diederichs
05-E 06-84	Startwinde - Einzelstück -	Fa. Wendeler

Neue Rettungsgeräte mit DHV-Gütesiegel

02-016-84	FDS-2	Fa. Autoflug
02-017-84	Parasail IV	Fa. Huber
02-018-84	Parasail V	Fa. Huber
02-019-84	Streamlight PSR DC 350	Fa. Rademacher
02-020-84	HRS 10	Fa. Stölinger

Neue Hängeleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 31.10.1984

087-84	Bullet C	Fa. Guggenmos
088-84	Cloud IV	Fa. Thahofer
089-84	Minifex	Fa. Finsterwalder
090-84	Sierra 155 (incl. Harryco)	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
091-84	Spirale 23	Fa. Mallinoud/Holzner
092-84	Spider	Fa. Bichlmeier
093-84	Focus 18	Fa. Schönleber
094-84	Delta 16	Fa. Polaris
095-84	Uno	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
096-84	Nimbus 62	Fa. Lauk
097-84	VK 3 Rebell	Fa. Wujasin
098-84	Libre I	Fa. Hauser
099-84	Master	Fa. Rithner/Zipfel

**Betrifft: DHV-Info Nr. 26, S. 32
„Weltcup in Ager“**

Liebe Info-Macher,
insbesondere lieber Klaus!

Vorab möchte ich doch klarstellen, daß meines Erachtens das DHV-Info gut gemacht und auch sehr interessant ist. Auch der Artikel „Die Verantwortung des Drachenfliegers“ ist genau ein solcher Punkt, den Ihr gar nicht genügend ansprechen könnt, um auch weiterhin eine gewisse Sicherheit in unserem Sport zu erreichen.

Was mir jedoch unverständlich erscheint, ist der einige Seiten weiter abgedruckte Beitrag über den Weltcup in Ager. Gut, über dieses wohl als negativ zu bezeichnende Ereignis zu berichten, ist an und für sich richtig. Allerdings hat sich der Klaus im Ton geirrt. Für mich als einfachen Leser erschien es schon fast, als wollte der Klaus den „Wagemut“ der sogenannten Profis noch unterstreichen. Hier gehört schon eine Portion Irrsinn dazu, um wegen ein paar Prämien vorsätzlich Kopf und Kragen zu riskieren. Mit dem Hinweis, daß ein Toter kein Wettbewerbspilot war, nach dem Motto: auch kein Profi oder so ähnlich, kann man die Sache nicht abtun.

So waren ja auch die Profis von Unfällen nicht verschont geblieben. Im Sinne der Verantwortung der Drachenflieger und deren Verbandes wäre ein kleiner Hinweis zumindest vonnöten gewesen, sich von derart verrückten Wettbewerben zu distanzieren. Denn die Verantwortung der Wettbewerbspiloten gegen sich und auch als Vorbilder für „Normalpiloten“ sollte mindestens gleich hoch eingeschätzt werden.

Hier wäre doch eine Aufgabe des DHV zu sehen, daß Wettbewerbe bei miesen Startbedingungen auch nicht gestartet werden. Viel zu oft wird unter Bedingungen gestartet, bei denen ein vernünftiger Normalflieger nie an den Start gehen würde. Oder ist das Wetter und die Widrigkeiten für Wettbewerbsflieger anders?

Mit freundlichen Grüßen
Jogi Obermeier

Sehr geehrte DHV-Info
Redaktion.

wenn ich den Beitrag in dem letzten DHV-Info über den Wettbewerb in Ager lese, so frage ich mich, wie so etwas möglich ist. Da ändert ein Pilot seine Starttechnik, weil sein Vorflieger tödlich abstürzt. Ein anderer überlebt zwei Abstürze und probiert's gleich ein drittes Mal – ein Opfergang von Mensch und Materie.

Man könnte ja der Ansicht sein, daß es niemanden sonst etwas angeht, außer den risikofreudigen Fliegerkameraden selbst. Aber andererseits müssen wir uns doch im Klaren darüber sein, daß wir in der öffentlichen Meinung ohnehin nur eine Handvoll Spinner sind, die ihr Leben riskieren, und daß jeder Unfall unseren Sport zusätzlich diskreditiert. Und Unfälle passieren genug, ohne daß die Ursache wäre, daß die Betroffenen das Schicksal jedesmal herausfordern; da können wir eigentlich auf vermeidbare Unfälle gut verzichten. Denn die Rechnung bezahlen am Ende alle Drachenflieger, beispielsweise dadurch, daß es zunehmend schwerer wird, neue Gelände zu erschließen oder dadurch, daß Unfall- und Lebensversicherungen mit einem Risikozuschlag belegt werden.

Angeichts dieser Umstände fehlt mir offengestanden das Verständnis für das Treiben unserer tollkühnen Kamikaze-Kollegen.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Jochen Winkler

Überhebliche Informationen in Aerodynamik Literaturhinweis DHV-Info Nr. 26, Seite 24

Sehr geehrter Herr Janssen!

Schlichting/Truckenbrodt eigent sich auf keinen Fall für den einfachen Luftfahrzeugführer. Welchen Flugzeugführer interessiert es, aerodynamische Erscheinungen mathematisch festzuhalten oder zu beweisen. Für den Drachenflieger sind diese zwei Bände inso-

fern bedeutungslos, weil sie auf die Aerodynamik des Flugzeugs eingehen und Themen behandeln, wie:

Aerodynamik der Tragflügel-Rumpf-Anordnung, der Leitwerke, sowie Ruder und Klappen; Verhalten, Eigenschaften und Vergleich inkompressibler und kompressibler Strömung; schallnahe Strömung, Über- und Hyperschallströmung, Verdichtungsstoß und dergl. mehr.

Entweder soll man nach Euerer Vorstellung als Drachenflieger ein Studium in Strömungslehre oder ein vergleichbares Studium abgeschlossen haben, denn zu diesem einzigen Zweck ist Schlichting/Truckenbrodt gedacht oder, und so kommt es mir auch vor, wollt Ihr Eure Mitglieder als dumm verkaufen, ihnen klarmachen, daß Aerodynamik nichts für sie ist. Zeigen Sie mir den Drachenflieger, der für 260,- DM zwei Bände kauft, die er nicht lesen und verstehen kann. Ihr jagt uns mit solcher Literatur und Eueren primitiven und chaotischen Schmierereien wie z.B. auf Seite 23 nur Angst ein. Da vergeht so manchem das Interesse an der Flugphysik seines Drachens. Man vertraut lieber wieder auf die Götter, oder besser auf das Schicksal.

Wie ich sehr oft feststellen mußte, fehlt bei den meisten Fliegerkameraden das gesunde Grundgerüst in diesem Bereich. Es hat große Lücken und bricht bei geringer Überbelastung zusammen. Befaßt Euch in den nächsten Ausgaben mit aerodynamischen Themen, die für uns leichtverständlich und von großer Bedeutung sind. Vorschläge:

Kräfte und Momente am Tragflügel; Umschlagpunkt: Laminare und turbulente Strömung; Entstehung der Wirbel; verschiedene Widerstandsarten und ihre Entstehung; Grenzschicht am Tragflügel, Beeinflussung der Grenzschicht; Lilienthalsches Polardiagramm, das vollkommenen Aufschluß über unser Tragflächenprofil am Drachen gibt, sowie über das Verhältnis Auftrieb/Widerstand; Druckpunktwanderung; Schränkung des Tragflügels (aerodynamisch und geometrisch); Steuer- und Bremshilfen; ...

Mit freundlichen Grüßen
Franz Thoma

Unterrichten will gelernt sein

Ein Bericht über den diesjährigen DHV-Fluglehrerassistentenlehrgang in Inzell

von Bernhard M. Schnekenburger

Aerodynamik steht auf dem Lehrplan. Der Lehrer sitzt da, viele Augenpaare schauen ihn erwartungsvoll an. Er senkt den Blick, räuspert sich ausführlich. Dann zieht er ein großes Taschentuch hervor, reinigt umständlich seine Brille. Und während er anschließend das Tuch wieder sorgfältig wegsteckt, beginnt er langsam und kaum hörbar zu murmeln. Seine Augen blicken unverwandt auf seine Schuhspitzen. 'Ja, ähm, also ...' Seine Finger verknoten sich ineinander. 'Ja, es tut mir leid, aber ich, ähm, ich bin der Karl-Otto' (Name erfunden). Die Schüler brüllen los vor Lachen. Der Lehrer sinkt noch mehr auf seinem Stuhl in sich zusammen, scheint sich aber redlich Mühe zu geben. 'Die Aerodynamik also... 'Halt, gut, das reicht' wird er da unterbrochen. Auch der Ausbilder lacht Tränen, 'großartig!'

Was da abläuft, ist kein Schauspielunterricht sondern eine Lektion im 'Microteaching' beim diesjährigen Lehrgang für Fluglehrerassistenten des DHV. Die zukünftigen Drachenfluglehrer sollen auch lernen, wie sie es nicht machen dürfen. Also wird geübt, was es bedeutet, wenn der Lehrer zu schüchtern ist. Jeder kommt mal dran und in jeder Runde wird etwas gespielt: z.B. ob es gelingt, die 'Schüler' für ein Thema zu interessieren, ob der Lehrer alle in den Unterricht mit einbezieht usw. Es ist wirklich erstaunlich, was die Lehrgangsteilnehmer alles vom Ausbilder Klaus Tänzler lernen können. Der Sozial-Pädagoge und langjährige Drachenfluglehrer hat kräftig in der Trickkiste der Pädagogen gekramt und bringt den angehenden Assistenten die Methodik nicht nur theoretisch bei, sondern demonstriert an seinem eigenen Unterrichtsstil, wie man es macht. Und der Erfolg gibt ihm recht: Alle sind den ganzen Lehrgang über voll bei der Sache.

Auch die Referate über die einzelnen Sachgebiete kamen gut an. Da stand z.B. Sportbiologie auf dem Programm, anschaulich unterrichtet vom drachenfliegenden Arzt Dr. Richard Schader und Wetterkunde vom wohl berühmtesten 'Segelflugwettermacher' Manfred Kreipl. Auch für Luftrecht ist der sicher

kompetenteste Mann auf diesem Gebiet mit von der Partie: Peter Janssen. Er ist nicht nur Rechtsanwalt, sondern hat als Vorsitzender des DHV jede Menge Erfahrung im Umgang mit Behörden, Gerichten und Versicherungen. Und wer den DHV-Film kennt, der weiß, daß er auch schon seit jener Zeit drachenfliegt, an die wir nur mit Schauern zurückdenken.



Die Teilnehmer am Assistentenlehrgang 1984. In der ersten Reihe links Ausbildungsreferent Klaus Tänzler und ganz rechts in der ersten Reihe Referent Günter Dorn.

Wie er, so konnte auch Bernd Schmidtler eine Reihe von Fragen beantworten, über die man in keinem Buch etwas lesen kann. Und wie Peter Janssen, so konnte auch Bernd Schmidtler nicht nur durch Sachkompetenz beeindrucken, sondern auch durch seine kameradschaftliche Art und sein Geschick, seinen Lehrstoff verständlich zu machen. Er behandelte interessante Fragen der Aerodynamik und der Gerätekunde und schnell kam man natürlich auf das heiße Thema Aerobatic. Und da stand nicht nur ein Theoriefachmann am Pult, sondern da saß ein erfahrener Testpilot und Kunstflieger in den Reihen der Kursteilnehmer. Auf Grund eigener Erfahrungen und von dem, was er von bekannten Kollegen weiß, konnte er berichten, warum er zum Beispiel einen

Looping für unberechenbar hält. Ein wirklich guter Drachenflieger würde deshalb so etwas nie machen, würde er alleine und ohne 'Druck' von Arbeitgeber oder Zuschauern fliegen.

Interessant dazu auch ein Berechnungsbeispiel von Bernd Schmidtler: Ein schneller Drachen, sagen wir mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und 30 km/h Stallgeschwindigkeit müßte

bei einem extremen Abfangmanöver aus der Höchstgeschwindigkeit heraus oder bei einer entsprechend harten Turbulenz (Thermik) über 10 g Belastung aushalten können. Da wurde klar, warum der DHV auch gegen alle Angriffe an der 80 km/h Höchstgrenze festhält...

Solche Themen machten den Unterricht spannend und entsprechend rege wurde diskutiert. Zündstoff genug gab es auch bei Volker Rademachers Ausführungen über Technik und Funktion der Rettungssysteme. Erfreulich war, daß diesmal fast alle Piloten beim Probewurf ihr Rettungsgerät problemlos auslösen konnten, während beim letzten Lehrgang 35 % der Flieger ihren Lebensretter nicht vom Gurtzeug wegbrachten (!). Einen deutlich besseren Ausbildungs-

stand als bisher konnte auch Günther Dorn den 31 Piloten und der einen Pilotin bescheinigen. Denn Fragen der Luftraumgliederung scheinen inzwischen doch bekannter zu sein. Dennoch war es für alle interessant dem Stuttgarter Fluglotsen und Drachenflieger zuzuhören, war es doch eine einmalige Gelegenheit, Luftraumfragen mit einem echten Profi zu besprechen.

Auch im Fach Navigation unterrichtete einer, der sich auskennen muß: Peter Cröniger, der nicht nur Drachenflieger, sondern auch Berufspilot bei der Luft-hansa ist.

Es war wirklich erfreulich, daß in jedem Fach ein Spezialist unterrichtete und bis auf Manfred Kreipl alle Referenten selbst aktive Drachenflieger sind. Daß es diese Fachleute gibt, ist indes nicht nur für einen solchen Lehrgang wichtig, sondern auch für die Drachenfliegerei allgemein. Das Vertrauen, das Behörden und Regierungen zum DHV haben, beruht nicht zuletzt auf diesen und allen anderen Fachleuten, die sich für uns einsetzen. Und was diese Leute mit ihren Beziehungen und ihrer Arbeit sonst noch alles für uns Drachenflieger schon erreicht haben, kann man nur ahnen. Daß an diesem Lehrgang 32 Piloten teilnahmen war übrigens ein Rekord. Schade, daß nur eine Frau dabei war. Die Teilnehmer kamen erstaunlich gleichmäßig aus dem ganzen Bundesgebiet. Auch die Berufe waren so unterschiedlich wie die Herkunft. Vom Student bis zum Lehrer und vom Lehrling bis zum Firmenchef war alles vertreten. Auch Profis waren dabei: zwei Hubschrauberpiloten, ein Drachen-Testpilot und ein Drachenhersteller.

Der recht große und bunt zusammengewürfelte Haufen überraschte durch eine echte kameradschaftliche Atmosphäre. Und dies gleich am ersten Tag, als es nachmittags auf den Rauschberg zum Vorfliegen ging. Da drängten sich über dreißig Piloten auf einem Aufbauplatz, der gerade sechs Geräte auf einmal verkraften kann – und selbst das auch nur, wenn einer halb im Gestrüpp und ein anderer dicht an der Felskante steht. Die Drachen waren so verschachtelt, daß ohne gegenseitiges Belästigen gar nichts ging. Und während sich die ersten so abmühten, drängten die anderen nach, denn sie wollten auch noch vor Sonnenuntergang raus. Doch der vorderste auf dem Weg zur Rampe kam nicht weiter. An seinem Gurtzeug schien nichts zu stimmen, der Pilot mußte immer wieder neu überprüfen und einstellen. Und hinter ihm warteten

die 32 Kameraden. Die Zeit drängte, der Platz war knapp und ein gewisser Prüfungsstreß beschäftigte die Flieger zusätzlich. Doch das in solchen Fällen sonst oft übliche Fluchen und Stänkern blieb aus. Die Leute waren ruhig und halfen sich gegenseitig so gut es ging. Und tatsächlich gelingt es allen noch raus zu kommen. Wolfgang Gerteisen, der die Aufgabe hatte, die Flugvorbereitungen und Starts zu beobachten, landete beim 'letzten Büchsenlicht'. Die Starts waren, bis auf einige Ausreißer, gut verlaufen, die ungünstigen Windverhältnisse machten jedoch das Anvisieren des Landepunktes schwierig. Ein einigermaßen sauberer Landeanflug sollte aber schon möglich gewesen sein und das wollte Klaus Tänzler ja auch sehen. Aber das schien nicht bei allen so recht klappen zu wollen. Sagen wir es einmal so: wäre die Wiese nicht so riesig gewesen und hätten manche Piloten nicht so viel Glück gehabt, dann wären einige Landungen in die Bäume gegangen. Ein Zuschauer meinte, hier fände wohl eine Anfängerschulung statt...

Aber Landen kann man üben. Viel wichtiger sei etwas anderes gewesen, meinte Klaus voll des Lobes am nächsten Tag. Die Ruhe, die am Startplatz geherrscht hätte, wäre einmalig gewesen. So gesehen wäre das Vorfliegen ein voller Erfolg gewesen und wir hätten gezeigt, daß wir von daher den Fluglehreraufgaben gewachsen seien. Man müsse

sich nämlich einmal vorstellen, was es für einen Schüler bedeutet, wenn er nervös vor seinem ersten großen Flug auf dem Berg steht und sein Lehrer fängt an zu toben, weil ihn ein anderer Flieger stört.

Und da dämmerte es langsam: war es vielleicht gar kein Zufall gewesen, daß der erste Pilot so lange gebraucht hatte um sich startklar zu machen? Warum kommt er gerade zu so einem Flug mit einem unbekannten Gurtzeug? Zumal wenn er so viel Erfahrung hat wie dieser, es war nämlich Klaus Tänzler.

Zufall oder nicht, auf jeden Fall kam ihm die Sache sehr gelegen, um unsere Nerven zu testen. Von da ab wußten wir, daß unser Ausbilder eine Menge von seinem Fach versteht.

So war dieser Lehrgang bei aller Arbeit doch ein Vergnügen und ich war beeindruckt von dem Ausbildungsstand, den man heute von einem Fluglehrer erwartet. Im Gegensatz zu dem, was man so an 'Lehrern' teilweise sieht, kann man doch sagen, daß im Drachenfliegen inzwischen eine gute und sichere Schulung aufgebaut wird. Wer heute Fluglehrer werden möchte, muß schon was bringen und die Durchfallquote ist hoch. Wem die Sache aber wirklich liegt, der hat eine echte Möglichkeit für sich selbst, für die Kameraden und natürlich für die Schüler eine Menge zu lernen, von einem sehr guten Lehrteam in einer unkomplizierten, kameradschaftlichen Atmosphäre.



Bernhard Schnekenburger (links) bei der abendlichen Siegerehrung zum Papierflieger-XC-Cup. Bopfi gratuliert Waldemar Obergfell zu seinem überragenden Papierflieger Waldemar.

Foto: Peter Achmüller

Wächserne Flügel

von Raimund Rud

08.07.1984. Es ist ein schöner, nicht zu warmer Nachmittag. Ich wundere mich über den krummen Bart, in dem ich mich mit 2 Metern in den blauen Himmel über dem Zettersfeld kurble. Nun, ein bißchen habe ich damit gerechnet, denn obwohl im Lienzer Talkessel ein SO-Wind weht, ziehen hohe Wolken ziemlich rasch von NW über das Tal. In 2400 m NN ist Schluß und es beutelt und bockt – ich bin in der Windscherung.

Das erinnert mich an den gestrigen Tag. Der Höhenwind war fast derselbe, nur die Thermik war besser. Ich hatte mir eine Strecke von Lienz in die Steiermark ausgedacht und in den Kopf gesetzt. Doch an der Grenze zur Steiermark, am Katschberg, war Schluß. Immer wieder bin ich ins Lee geraten und einmal hatte ich solche Angst, daß ich laut gebetet habe. Dafür gibt es heute natürlich keinen Grund.

Die Lienzer Dolomiten auf der gegenüberliegenden Talseite tauchen ihre bizarren Felstürme in den wolkenlosen Himmel und ich erinnere mich, welchen gewaltigen Eindruck diese Felsszenerie vor zwei Tagen auf mich machte, als ich dort überm Spitzkofel geflogen bin.

Jetzt mache ich mich aber auf den Weg hinaus übers Tal, denn am Landeplatz warten ein paar nette Leute auf mich und ich möchte sie nicht zu lange warten lassen. Noch ist der Hang unter mir und das Vario zeigt schon wieder 1 1/2 Meter. Ich denke mir, diesen Bart nehme ich noch mit, denn momentan herrscht wahrscheinlich am Landeplatz ein starker böiger Wind.

09.07.1984. Der Mann steht vor mir, weißhaarig, er lacht mich an, sein Gesicht drückt Freude aus. „Grüß Dich, Raimund“. Ich schaue ihn vermutlich lange und verständnislos an. Wer mochte es sein? Ich versuche mich zu konzentrieren, schaue ihn nur an. Ich habe kein Zeitgefühl. Sein Lächeln wird etwas schwächer und ich sehe die Sorgen in seinen Augen.

Er wiederholt meinen Namen: „Raimund“. Allmählich fällt es mir ein, natürlich, Rudi Girstmair. Er merkt an meinem Gesicht, daß ich ihn erkannt habe und streckt mir seine Hand entgegen. Ich will seine Hand nehmen und da

merke ich, daß ich in einem Bett liege. Ich schaue mich um. Links und rechts von mir ein Bett und gegenüber weitere drei. „Du hattest Schwierigkeiten beim Landen gestern, Du bist im Krankenhaus in Lienz. Wie geht's Dir denn?“

Wie's mir geht. Ich versuche etwas zu sagen, aber da ist nichts, kein Gedanke, kein Gefühl. Wie um mir den mich behindernden Nebel vom Gesicht zu wischen, fahre ich mit der Hand über mein Gesicht. Da spüre ich ein Pflaster auf der Nase und so etwas wie Fäden und dasselbe über beiden Augenbrauen.

„Du hast Dir die Nase gebrochen und auch sonst hat man Dir Dein Gesicht zusammengeflickt.“ „Du bist bewußtlos gewesen.“ „Wie – was ist jetzt?“ Es fällt mir schwer, meine Frage zu formulieren. „Wir haben Montagnachmittag“, sagt Rudi sanft. Es ist eine Weile still und ich versuche krampfhaft, mich an etwas Bestimmtes zu erinnern.

Langsam, wie wenn man ein altes Röhrenradio einschaltet, fällt mir eine Szene ein. Ich fliege in großer Höhe über dem Landeplatz. Ja, ich erinnere mich, wie ich auf meine Instrumente schaute: 2100 m NN, Geschwindigkeit und Sinken normal, nur der Boden unter mir bewegte sich kaum. Offensichtlich Gegenwind. Ich zog meinen Vogel voll durch und der Zeiger meines Geschwindigkeitsmessers kletterte über die 80 km/h auf die 0 zu. Ich ließ den Bügel etwas kommen, flog eine 180 Grad Kurve und machte dasselbe nun mit dem Wind. Es dauerte nur ein paar Augenblicke und der Landeplatz war hinter mir.

Und dann? Wie habe ich die restliche Höhe abgebaut und wie bin ich gelandet? Nichts. Ich versuche verschiedene Variationen, aber es kommt mir nichts passend vor. Rudi merkt wohl mein Problem und versucht mich nicht zu stören. Ich werde müde und schlafe ein. Am Abend wache ich wieder auf. Ich stehe auf und suche nach einem Örtchen. Die Bewegungen scheinen mir etwas unbeholfen, aber es geht, ich habe keine Schmerzen. Wieder im Bett überlege ich mir, daß ich eigentlich bald wieder fliegen könnte.

Ich warte auf das aufbauende Gefühl, das ich bei diesem Gedanken immer

spüre, aber da ist nur Leere. Nun ja, denke ich mir, in diesem Augenblick ist das normal. Fast unbewußt versuche ich es mit anderen Vorstellungen wie Klettern, Radfahren ... und plötzlich merke ich mit vollem Bewußtsein und glasklarem Verstand, daß es etwas wie Vorfreude für mich nicht mehr gibt.

10.07.1984 und danach. Ob meine wächsernen Flügel geschmolzen sind, weil ich der Sonne zu nahe war? Ich blicke am Morgen aus dem Fenster und es scheint mir diesig, obwohl einige Anzeichen dagegen sprechen. Im Laufe des Tages kommt Bernhard, um mich zu besuchen. Seine bescheidene, nette Art hatte ihn mir sympathisch gemacht. Er stand seitlich von meinem Bett und nur seine Stimme kam mir bekannt vor. Erst allmählich kam die Erinnerung zurück.

Ich versuchte ihm zu erklären, wie es mir ging und fragte ihn auch, ob es wirklich diesig sei. Zögernd verneinte er. Ich hatte große Schwierigkeiten, auch nur für simple Zusammenhänge die richtigen Worte zu finden und wenn ich ein Wort dann gefunden hatte, wußte ich nicht mehr, in welchem Zusammenhang ich es gesucht hatte. „Glaubst Du, daß ich deppert bleiben werde?“ fragte ich ihn zum Schluß.

Ich versuchte den Neurologen zu sprechen der mich behandelte. Auch Rudi unterstützte mich dabei. Nach vier Tagen kam er kurz an mein Bett, sagte mir, daß mein EEG nicht in Ordnung sei und ein Computertomogramm gemacht werden müßte und verschwand wieder, bevor ich Luft holen konnte, um ihm meine Probleme kurz zu schildern.

Ich entschloß mich, dieses Krankenhaus so schnell wie möglich zu verlassen, notfalls wollte ich nach München trampeln. Auch jetzt war es wieder Rudi Girstmair, der mir half. Er vermittelte ein Telefongespräch mit einem Freund in Bayern, und der holte mich ab und brachte mich nach Großhadern in München.

Der apparative Aufwand, der hier betrieben wurde um mich zu untersuchen, war vermutlich optimal. Der Apparat um meine subjektiven Probleme zu verstehen, scheint allerdings noch nicht gefunden zu sein. Vielleicht lag das auch

an mir. Wie soll ein Adler, der plötzlich die Thermik nicht mehr spürt, einem anderen Adler erklären, was ihm fehlt? Ich hatte mir vorgenommen, erst wieder zu fliegen, wenn ich Lust dazu verspürte. Doch dann kam für mich ein Tag, der war grau, und jede Hoffnung schien vergeblich, darauf zu warten, daß es nochmals hell wird, und so beschloß ich wieder zu fliegen. Der Tag war gut und ich kreiste an der Hochries die Bärte aus, die da waren, doch ich tat es wie ich es eben gelernt hatte. Plötzlich sah ich von weit her einen Bussard auf meinen Bart zufliegen. Er kurvte unter mir ein und sowohl seine Drehrichtung als auch

sein Radius stimmte mit mir überein. Ich war zum ersten Mal nach meinem Unfall wieder fasziniert. Er war in der Luft zuhause und ich nur ein Eindringling, aber es schien mir, als habe er mich als Gleichwertigen angenommen. Hätte ich sein \Gespür gebraucht an jenem Nachmittag? Obwohl viele kompetente Zuschauer anwesend waren, kann keine eindeutige Aussage gemacht werden, was die Ursache meines Unfalles war. Eindeutig ist nur, daß SO-Wind mit etwa 30 bis 40 km/h herrschte und der Landeplatz, in Windrichtung gesehen, von Bäumen begrenzt wird.

Der Landeanflug war normal. Am Gerät war nur ein Trapezrohr gebrochen und sonst nichts, obwohl das Gerät ausgetucht wurde und jeder Bolzen gecheckt. Wenn ich in den Spiegel schaue, sind auch an mir keine Spuren geblieben. In dieser Weise hat man also im Lienz Krankenhaus perfekt gearbeitet. Wenn ich in meinen inneren Spiegel schaue, dann scheinen mir die Konturen mehr als verschwommen. Ich werde wohl wieder einen Bussard oder Adler brauchen, der mir zeigt, daß auch meine Flügel nicht aus Wachs sind und ich mich der Sonne nähern darf.

★★

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,-



Windborne



kompl. Hängegleiterprogramm + Schule

neu · neu · neu · neu · neu

ab 1.12.84

Sepp Kaspeitner
Hochgernstraße 7 – 8
8221 Erlstätt
Tel. 0861-699 39

neu · neu · neu · neu · neu

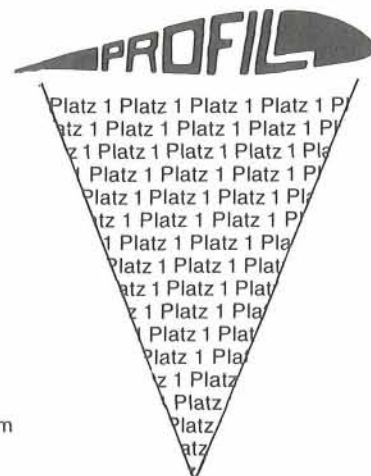
GENERALVERTRETUNG

der
Fa.



- als Erstgerät konkurrenzlos
- 3 Größen: 14 qm, 16 qm, 18 qm
- zerlegbar bis 2 Meter

Die Revolution



Ersatzteile – Farbprospekte – Info – Verkauf – Einweisung – Probefliegen direkt bei uns oder unseren Händlern

„Bärenpokal“ der Althofdrachen und längste Drachenschlange

In diesem Jahr hatte sich die Teilnehmerzahl beim Bärenpokal in Bad Herrenalb (Althof) im Verhältnis zum letzten Jahr mehr als verdoppelt. Genau 44 Meldungen lagen vor, als die Drachen zum großen Kampf aufgeladen wurden. Piloten mit Rang und Namen wie Jürgen Seyferle und Waldi Wasmer, Uli Blumenthal und Hubert Reichenbach waren mit von der Partie. Das schönste war aber, daß sowohl blutige Anfänger wie auch „alte Hasen“ gekommen waren. Denn unter diesem Motto sollte der Wettbewerb stattfinden. Den Jungfliegern gefiel das prächtig, konnten sie doch einmal die Prominenz etwas beschnuppern und feststellen, daß diese eigentlich prima Kameraden sind, mit denen man sich „fachlich“ ganz gut unterhalten konnte und die beim Fliegen manchmal eben auch ihre Probleme haben. Das hatte den jungen Fliegern natürlich ungeheuren Mut gemacht.

Und so lief der Wettbewerb am Samstag auch reibungslos. Sogar der Wettergott hatte mitgespielt und den Piloten nicht nur strahlenden Sonnenschein, sondern auch einen schönen Südwestwind geschickt, der es zweifellos erlaubt hätte, entweder stundenlang zu fliegen oder auf Strecke zu gehen. Den „alten Hasen“ blutete das Herz, durften sie aufgrund der Wettbewerbsbedingungen beides nicht tun. Aber sie zeigten Disziplin und Kameradschaft und landeten dann eben nach 30 Minuten, was nicht immer ganz so glückte und manchmal wertvolle Punkte kostete. Die gering bewerteten Landepunkte entschieden oft über die Plätze, so daß auch frischgebackene Drachenflieger sich auf den mittleren Plätzen plazieren konnten.

Absoluter Sieger wurde Peter Voigt aus Bad Herrenalb. Er ist damit 2. Bärenpokalsieger und gleichzeitig Clubmeister 1984 der Althofdrachen. Der sympathische Medizinstudent löste Thomas Nagel ab, der sich extra für die Titelverteidigung ein neues Gerät zulegte, damit aber nicht ganz so gut zurecht kam und den 5. Platz belegte. Auf Platz 2 kam ebenfalls ein Clubmitglied, nämlich Uli Blumenthal aus Wildbad. Platz 3 belegte Lothar Wüst aus Pforzheim. Jürgen Seyferle und Waldi Wasmer kamen auf

Platz 11 und 13. Die einzige weibliche Teilnehmerin, Manuela Schneider aus Wildberg, konnte sich einen hervorragenden 12. Platz sichern. Das stets fidele Mädchen war übrigens 1983 Clubmeisterin in ihrem Heimatverein d'Ikarus Schwoaba.

Leider war am Sonntag das Wetter so schlecht und der Berg in Nebel gehüllt, so daß der Wettbewerb abgebrochen werden mußte. Gewiß hätte sich sonst das Bild noch gewaltig geändert. Am Sonntagnachmittag galt es dann,

die längste Drachenschlange der Welt auf die Beine zu stellen. Emsig war (fast) alles, was einen Drachen besaß.

Obwohl manche Piloten mehrere Drachen aufbauten und ganz ordentlich ins Schwitzen kamen, machte es doch enormen Spaß. Leider war da immer der lästige Nebel, der sich nur ganz zögernd auflöste. Schließlich konnten doch noch Piloten fliegen und ihre Hängegleiter zur Schlange gesellen, die von einem Vermessungsbüro amtlich vermessen worden war. Fast wäre Karlheinz



Das größte Wagenrad der Welt. Rechts der Bärenpokalsieger Peter Voigt, links daneben Jürgen Seyferle.

Foto: Ellen Weißenburger



Die Drachenschlange war 726,80 m lang.

Foto: Ellen Weißenburger

Rasp vergessen worden, der in letzter Sekunde mit seinem Doppelsitzer angeseilt kam und von den Zuschauern mit dröhnendem Applaus empfangen wurde. Mit seinem Gerät hatte die Schlange eine Länge von 726,80 m. Ein wunderschönes Bild bot sich den Zuschauern. Hatte man doch noch nie 75 Drachen in allen Ausführungen und jeder Farbe aneinandergereiht gesehen.



Da bei den Althofdrachenfliegern ein Wettbewerb nicht nur dem Leistungsvergleich und das Fest als Einnahmequelle dient, sondern in erster Linie dazu beitragen soll, die Kameradschaft unter den Drachenfliegern zu fördern und zu erhalten, nahm die Mehrzahl der Piloten und Helfer ihr Frühstück gemeinsam ein. Geboten wurde ein Frühstück, das jedes Herz höher schlagen läßt und im Grand Hotel nicht (viel) besser sein kann. Entsprechend gut war nachher auch die Stimmung bei den Piloten. Es machte ihnen dann auch gar nichts aus, am Sonntag fast im Nebel Fußball zu spielen oder sich im kleinen Kinderkarussell im Kreis drehen zu lassen. Manche zogen es auch vor, das eigens für den Bärenpokal geliehene und im Guinness-Buch der Rekorde eingetragene größte Wagenrad der Welt zu erklettern. Es war eine wahrhafte Wonne, zu sehen wie gut sich alle verstanden, ob der Pilot nun 19 oder 68 Jahre alt war. Und genau das war das Ziel des Wettbewerbs, der wieder rundum ein Erfolg war und im nächsten Jahr hoffentlich auch wieder stattfinden wird.

Ellen Weißenburger

Zweiter Schwarzwälder Vereinscup

Wie im Jahr 1983 wurde auch 1984 der Schwarzwälder Vereinscup wieder durchgeführt. Teilgenommen haben diesmal fünf Mannschaften und zwar der DFC Döggingen, d'Ikarus Schwoaba, der DCL Loffenau, die Seeadler Ludwigshafen und der DFC Südschwarzwald.

Am 22.09.1984 ging schließlich der zweite Schwarzwälder Vereinscup am Belchen zu Ende. Der letzte Flugtag fiel leider – wie im vergangenen Jahr – ins Wasser, dennoch konnte gegen 17.00 Uhr die Siegerehrung vorgenommen werden.

Die Platzierung im Einzelnen:

1. DFC Südschwarzwald 5.025 Punkte
2. DCL Loffenau 4.155 Punkte
3. DFC Döggingen 1.720 Punkte
4. d'Ikarus Schwoaba 821 Punkte
5. Seeadler Ludwigshafen 625 Punkte

Der Schwarzwälder Vereinscup, der sich großer Beliebtheit unter den Piloten erfreut, soll auch 1985 wieder ausgetragen werden. Interessierte Piloten setzen sich am besten mit Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe, oder Günther Finkbeiner, Konradin-Kreutzer-Straße 12, 7800 Freiburg in Verbindung.

Hauptversammlung 84 des Elper Clubs

Der Drachenfliegerclub Elpe e.V. hatte seine diesjährige Hauptversammlung in Elpe. Nach den üblichen Kassenberichten (der Club hat dieses Jahr einen neuen Club-Bus angeschafft und ein Fluggelände verursacht neue Kosten von 1.500 DM für Wegebenutzung) kam es zu Berichten zu den Clubgeländen. Die Versammlung entschied sich für die Aufgabe des Fluggebietes in Elleringhausen wegen mangelndem Interesse.

Ein bisher ungenutztes Gelände in Brunskappel soll auch wegen der Ablehnung der Talsperre dort jetzt aktiver genutzt werden.

Insgesamt hat der Club jetzt bereits 80 Mitglieder und ist somit einer der größten Clubs in Deutschland. Die Mitglieder, die auch zum großen Teil aus dem gesamten Ruhrgebiet ins Sauerland kommen, hatten dann über einen Antrag abzustimmen, der auf Änderung des Clubnamens ausgerichtet war. Die Diskussion ergab, daß wegen dem Weggang von Elmar Müllers Schule nach Züschen und der Neueröffnung der Schule in Elpe durch Günter Ersepke der Club neutral gestaltet werden soll. Die Abstimmung ergab als neuen Namen: Drachenfliegerclub WEST e.V., das Clublokal bleibt beim Hotel Hülssenbeck in Elpe.

Die Wahlen zum Vorstand ergaben einstimmige Wiederwahl für den Vorsitzenden Burkhard Schulte aus Elleringhausen sowie für den 2. Vorsitzenden Dr. Albert Stankowski aus Meschede. Als Kassenwart wurde ebenfalls einstimmig Kurt Schulte aus Elleringhausen wiedergewählt. Neue Schriftführerin des Clubs wird Big Richter aus Olsberg.

Der Club wird auch die nächste Saison 1985 aktiv an Wettbewerben teilnehmen und hatte heuer zahlreiche Erfolge zu verzeichnen. Hans-Georg Schulte aus Halver, der auf tragische Weise im Sommer nach einem Zusammenstoß mit einem Militärflugzeug ums Leben kam (die WP berichtete darüber), erhielt posthum den Wanderpokal für die weiteste geflogene Strecke. Außerdem wurde dieser Pokal zum Andenken „Hans-Georg Schulte-Pokal“ benannt.

Nach Abschluß der Versammlung ging es in der Gemeindehalle Elpe zum gemütlichen Teil über. Das Jazz-Trio Sammy, Rowen und Herby brachte die zahlreichen Besucher gut in Schwung und schloß die Saison für die Drachenflieger gut ab.

Burkhard Schulte
1. Vorsitzender



- Vergleiche Seite 4
- Breitformat 40 x 30
- 13 Farbfotos in schwarzem Rahmen
- Ideales Weihnachtsgeschenk
- DM 24,-
- Bei Versand:
1 Ex. DM 28,- zzgl.
2 Ex. DM 49,- Nach-
3 Ex. DM 72,- nahme
- ab 5 Ex. Rabatte!

Bestellschein · An Drachenflugshop J. Blumenthal
Uhlandstraße 24a, 7547 Wildbad
Tel. (0 70 81) 81 72

Bitte liefern Sie mir Kalender **DELTA '85**

☐ per Nachnahme ☐ ein Verrechnungsscheck über DM
liegt bei ☐ den Betrag von DM habe ich auf Ihr Konto
80 42 699 bei der Kreissparkasse Wildbad (BLZ 606 510 70) überwiesen.

Name: Straße:
Ort: Tel.:

III. Vorstandstreffen der norddeutschen Drachenflieger

Das III, Vorstandstreffen wurde durch den 1. Vorsitzenden des gastgebenden Vereins DFC – Höxter, Detlef Gehrman, eröffnet.

In seiner Begrüßungsrede übermittelte er Grüße an die Anwesenden vom Fremdenverkehrs- und Kulturamt der Stadt Höxter, vom Aero-Club Höxter und der Flugplatz GmbH Höxter.

Eine besondere Freude und Bereicherung des Abends war die Anwesenheit des 1. Vorsitzenden des Deutschen Hängeleiterverbandes, Peter Janssen, der den weiten Weg vom Tegernsee ins Weserbergland auf sich genommen hat, um an diesem Treffen teilzunehmen.

Die vorgeschlagene Tagesordnung wurde einstimmig angenommen.

Top 1

Die Niederschrift über das II. Vorstandstreffen am 18.5.1984 in Paderborn wurde von der Versammlung einstimmig genehmigt.

Top 2

Die Beibehaltung der Vorstandstreffen in 1/2 jährlichen Abständen wurde von allen beteiligten Vereinen nicht nur begrüßt, sondern auch als notwendig befunden.

Top 3

Das Thema – Erfahrungsaustausch in den Vereinen – löste eine lebhaft Diskussion aus. Schwerpunkte waren die Gebiete Windenschlepp und die Erschließung und Erhaltung von Fluggeländen.

Der Flugbetrieb mittels Schleppwinde wird in Norddeutschland mittlerweile recht intensiv betrieben. Über die längste Erfahrung mit dem Einsatz von Winden verfügen die Vereine aus Bremen und Hamburg. Sie gaben zu, daß der Kostenaufwand (DM 15.000,- bis DM 18.000,- für Hamburg) erheblich sei. Hinzu kommen, daß durch den Windenkauf die altbekannten Gelände-probleme nicht völlig aus der Welt geschafft sind.



Beim Treffen der norddeutschen Vereinsvorsitzenden (von links nach rechts): Peter Bork, Wolfgang Kröning, Detlef Gehrman und Ernst Wude. Foto: Reinhard Potthast

Vom Bremer Club kam der Vorschlag, sich mit kleineren Segelflugvereinen in Verbindung zu setzen; diese seien eher bereit, gegen entsprechende Kostenbeteiligung den Schleppbetrieb zuzulassen.

Neulinge auf dem Gebiet Windenschlepp sind die Vereine Börry und Göttingen. Der Grund für die Anschaffung von Winden war, daß die Vereine zwar über gute Fluggelände verfügten, aber nicht die Möglichkeit besaßen per Pkw bis an die Gelände heranzukommen. Zu nennen wäre der Bergkamm Ith (16 km lang).

Ein Interesse am Windenschlepp zeigte auch der Paderborner Club für sein Heimatfluggelände (Haxterberg).

Um die Flugmöglichkeiten in ihren Gebieten zu verbessern, führen die Vereine Delta-Club Teutoburger Wald e.V. und DSW Weserbergland weiterhin zähe Verhandlungen mit der Gemeinde, den Behörden und den Privatbesitzern.

Über relativ problemlose Fluggelände verfügt in dieser Runde der Club Höxter. Nicht nur die Bürger der Stadt, auch die Behörden, Verbände und Gemein-

den, insbesondere die beteiligten Landwirte mit den riesigen Weide- und Ackerflächen sehen in dem Drachenfliegersport eine besondere Attraktion und begrüßen die Aktivitäten des Vereins sehr.

Top 4

Detlef Gehrman (Club Höxter) machte den Vorschlag, die Flugschulen an den Kosten der Fluggelände zu beteiligen. Der Grund dafür ist, daß die hiesigen Flugschulen nicht über genügend Übungsgelände für die entsprechenden Windrichtungen verfügen. Die Schulen sind somit gezwungen andere Fluggelände aufzusuchen. Die Folge ist, daß dadurch zusätzliche Kosten für die Flugschüler entstehen und zwar

a) Fahrtkosten

b) Startgebühren.

Die vereinbarten L-, A-, B-Scheinpreise (Anmerkung: Gemeint sind Schulungskosten) erhöhen sich schnell bis zu 50% oder gar noch höher.

Gehrman wies darauf hin, daß an der Kostendämpfung im Drachenflieger-

sport zugunsten der aktiven Piloten und Schüler unbedingt gearbeitet werden muß. Beispiel sollten die Fluggebiete unserer Nachbarländer Österreich und Frankreich sein, an denen teilweise überhaupt keine oder nur sehr geringe Startgebühren verlangt werden. Und das, obwohl an den Alpenrändern die Verhandlungen mit den Landwirten über Landeplätze bedeutend schwieriger sind, als in unserem Raum. Die Alpenlandwirte verfügen nämlich über wesentlich kleinere Weidenutzflächen, auf denen mehrmals im Jahr abgeerntet wird. Die hiesigen Landwirte dagegen haben große Acker- und Weideflächen auf denen sich das Landen von Drachenfliegern kaum bemerkbar macht.

Der Appell der Kostendämpfung richtet sich

- a) an die Halter der Fluggelände (Vereine)
- b) an die Flugschulen.

Zu a)

Es werden teilweise enorme Gestattungsbeträge für Start- und Landeplät-

ze im hiesigen Raum an die Gemeinden und Privatbesitzer bezahlt, die im Vergleich mit dem normalen Ackerpachtzins, kaum vertretbar sind.

Zu b)

Um die hohen Startgebühren für die aktiven Flieger und die Schüler zu verringern wäre es zu überlegen, die Drachenflugschulen an der Erhaltung der Fluggelände zu beteiligen. Dafür müßten andererseits die Gelände den Flugschulen an allen Tagen problemlos zugänglich sein.

Top 5

Der Vorsitzende des DHV (Peter Janssen) nahm zu den aktuellen Problemen der einzelnen Vereine Stellung.

1. Haftpflicht- und Versicherungsangelegenheiten
2. Windenschleppverfahren
3. Zukunft des UL-Schlepp
4. XC-Cup des DHV

Insbesondere wies Peter Janssen auf den demnächst stattfindenden Zentral-Lehrgang für Windenfahrer hin. Nach



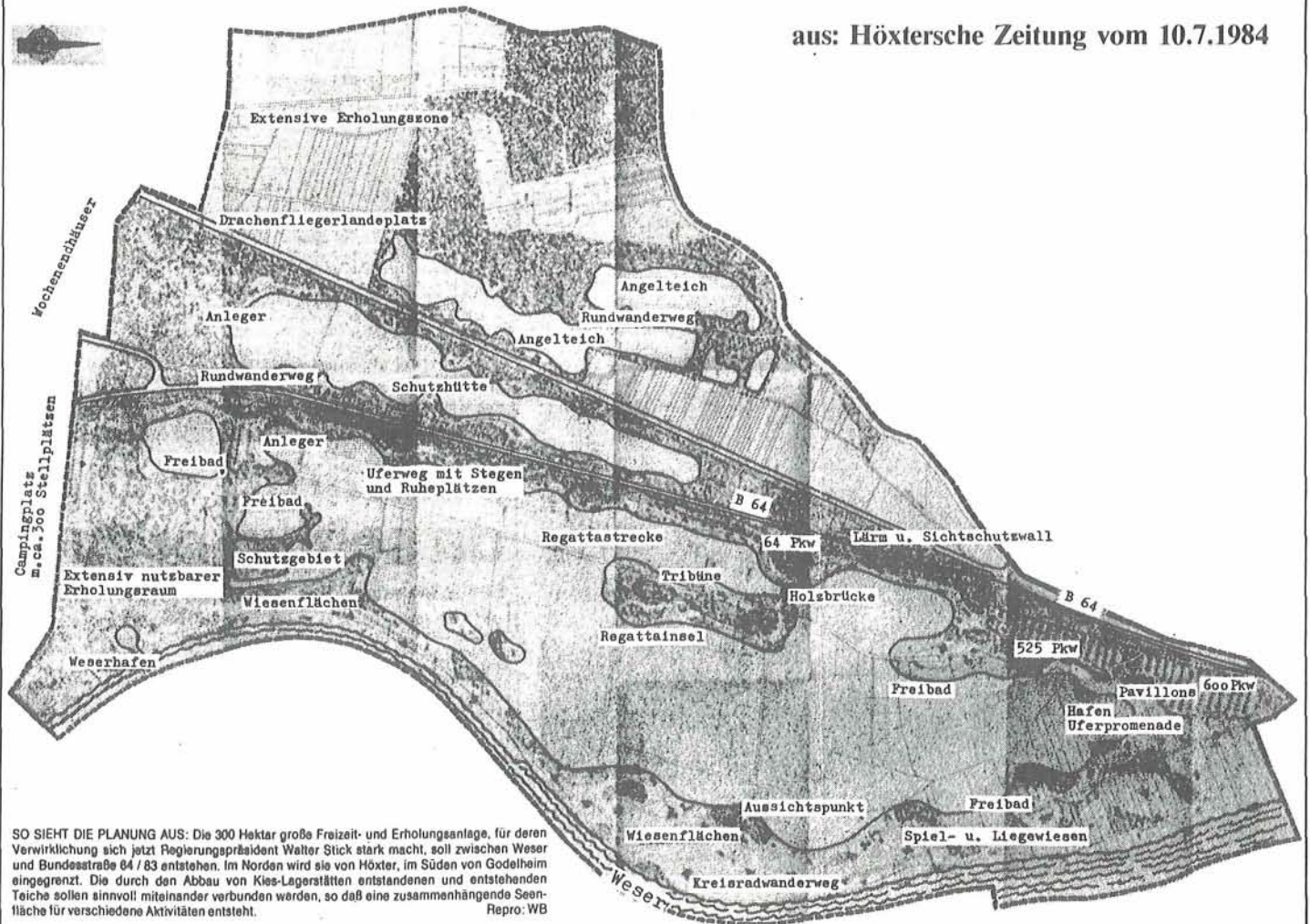
Detlef Gehrman (rechts) und Peter Janssen am Tag nach dem Vorsitzendentreffen der norddeutschen Vereine auf der Startrampe am Brunsberg/Höxter

Foto: Reinhard Potthast

Das gute Beispiel:

Freizeitpark Höxter mit Drachenfliegerlandeplatz

aus: Höxtersche Zeitung vom 10.7.1984



Absprache der anwesenden nordischen Vereine findet dieser Lehrgang in Bremen statt.

Verschiedenes

Das Fluggelände Porta Westfalica/Minden, dessen drohende Sperrung auf Grund einer umstrittenen Baumfällaktion glücklicherweise abgewendet werden konnte, wird in Zukunft in Kooperation zwischen dem Drachenfliegerclub Paderborn und dem Delta-Club Wiehengebirge verwaltet.

Über das Drachenfliegen im fernen Rußland berichtete Jürgen Schäpsmeier (DCW Minden), der sich beruflich oft dort aufhält. Er habe auch bereits Kontakte mit dortigen Drachenfliegern geknüpft. Beeindruckt haben ihn die herrlichen Fluggelände. Auffällig war, daß in Rußland der Sport mit dem Beruf bzw. dem Studium der Piloten verbunden ist.

Gelegentlich tauchen in der örtlichen Presse bzw. in Jagdzeitschriften Artikel auf, in denen das Drachenfliegen als wenig umweltfreundlich dargestellt wird. Eine adäquate Gegenmaßnahme könnte eventuell ein vernünftiges Gespräch mit den Initiatoren dieser Artikel sein; es wurde jedoch von Peter Janssen davon abgeraten, solche Artikel durch großangelegte Gegendarstellungen oder Umweltschutzaktionen aufzuwerten, oder an die „große Glocke“ zu hängen.

XC-Cup Höxter-Brunsborg

Obwohl uns der Sommer 1984 keine gute Flugsaison beschert hat, haben die Höxteraner trotzdem den XC-Cup durchgeführt.

Die Sieger wurden wie folgt ermittelt:

1. Jörg Peine, 80 km, DFC-Höxter
2. Michael Koch, 66 km
3. Josef Ahlemeyer, 38 km, DFC-Höxter

Der DFC Höxter veranstaltet im Jahr 1985 zum zweiten Mal einen Streckenflugwettbewerb in der Zeit vom 1.1. bis 30.9.85. Eine Wettbewerbsausschreibung mit den genauen Teilnahmebedingungen wird in Kürze allen vertretenen Clubs zugesandt. Wir bitten um rege Beteiligung.

Das nächste Vorstandstreffen findet Ende April 1985 in Hamburg statt. Schwerpunktthema: Windenschlepp mit praktischer Vorführung.

Höxter, den 6. November 1984
Detlef Gehrmann
Josef Ahlemeyer

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.

Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.

Steckbrief: 1983/84 Gestohlene Hängegleiter

Gerätetyp	Farben	Werknummer	Kennzeichen	besondere Merkmale	Eigentümer oder zur Benachrichtigender
Windfex (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
Superfex II	Vom Kiel ausgehend von innen nach außen symmetrisch: weiß-rot-blau-rot-blau-schwarz			Roter Reparaturfleck an der rechten Flügelhinterkante	Matthis Höfer, Aiblinger Straße 1, 8201 Litzldorf
Lancer IV, Biplane	gold-gelb			Aufschrift: „Tennis tous temps polytan“	Serge Tordjmann, 27 Rue Maryse Bastie 33 520 Bruges, Frankreich

· **Gebrauchtmarkt** · **Gebrauchtmarkt** ·

Bergfalke S, Kurzpack 1,3, VB DM 1.500,-; Liegegurt, DM 100,-, Rettungsschirm Parasail, DM 400,-. Telefon 07141/54806.

Bullet C, Spitzengerät, 6 Monate alt, la-
Zustand, VB DM 3.600,-, mit Pif-Paf,
DM 300,-. Telefon 089/60006124.

Kellermatte gelb, DM 300,-; Schlafsackgurt, DM 200,-; Prieler-Kniehänger, DM 100,-; Fallschirm HGS 1, DM 500,-; Winter-Geschwindigkeitsmesser, DM 150,-; Hall-Geschwindigkeitsmesser, DM 50,-; Helm Gr. medium, DM 50,-; ME-Vario, DM 140,-; alle Preise VB. Telefon 089/60006124.

Wings Competition, mit Gütesiegel, Hauptsegel hellgrün, Anströmkante dunkelgrün, optisch und technisch in bestem Zustand, VB DM 1.000,-. Wolfram Kudelka, Mittelbachstraße 25, 8600 Bamberg, Telefon 0951/34189.

Minifex, wenig geflogen, DM 1.000,-
unter Neupreis. Telefon 07123/33836.

Cloud III, Baujahr 4/83, VB DM
3.100,-. Telefon 07025/2331.

Ikarus 800/2, Baujahr 82, sowie Parasail-Liegeschürze mit LE+BE-Fallschirm, zusammen VB DM 2.500,-, auch einzeln zu verkaufen. Telefon 07151/28835.

Gesucht

Achtung Magic-Pilot, weißer VW-Bus. Ihr habt mich am 20. Juli von Kössen nach Bergen mitgenommen. Mein Pullover blieb im Bus. Thomas Ziesel, Königstraße 51, 8211 Breitbrunn, Telefon 08054/367.

Suche kleinen Keller-Karpfengurt bis 170 cm, evtl. mit Fallschirm (Gütesiegel). Telefon 07071/83816 oder 07071/82841.

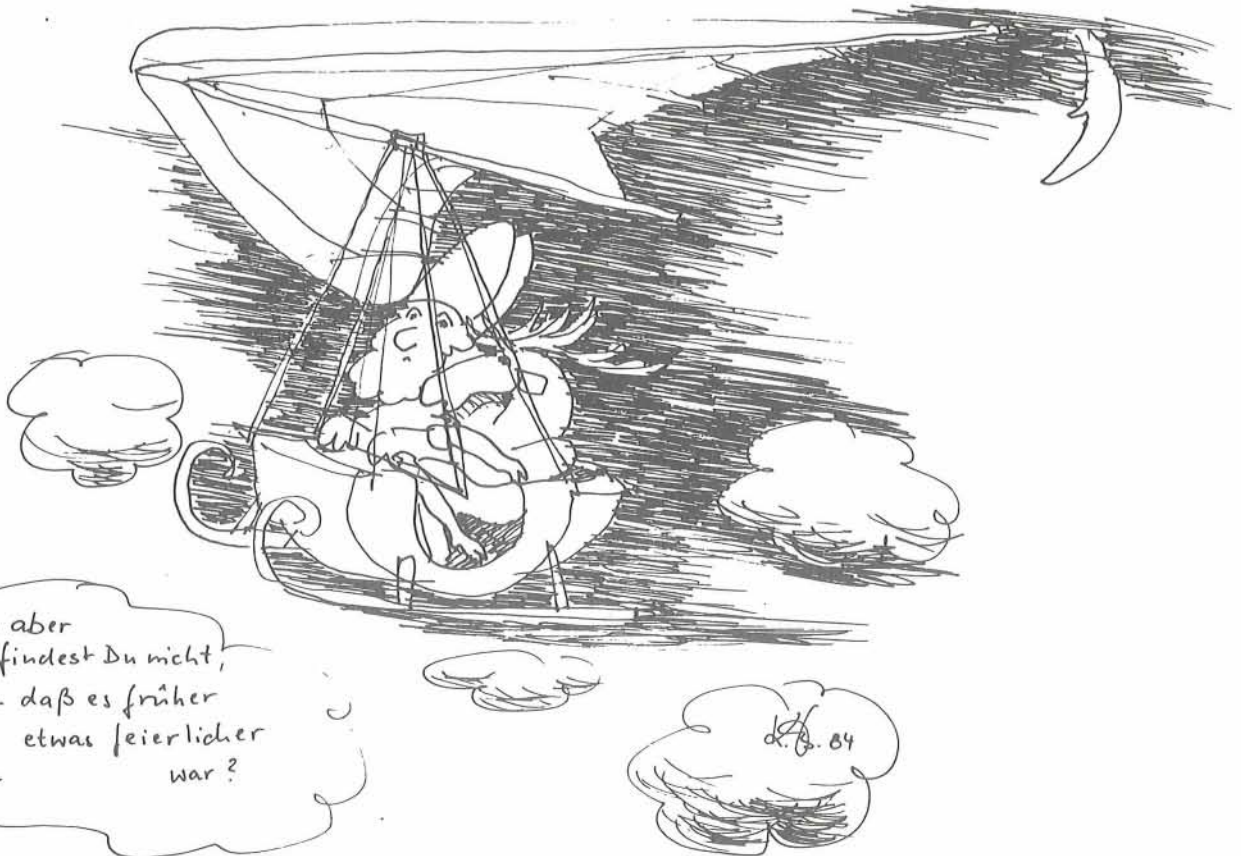
Alte Drachenflieger-Magazine (drama)
von 1975 bis 1980, sowie DHV-Info Nr.
1, 2, 6 und 9 zu kaufen gesucht. Telefon
07720/32501.

Gestohlen

Anfang Juli wurde an der Düne in Arca-
chon in Frankreich ein Lancer IV, Bi-
place, 21 qm, gestohlen. Das Gerät ist
gold-gelb und hat einen orangefarbenen
Packsack. Auf dem Gerät stand früher
einmal die Schrift „Tennis tous temps
polytan“. Wer über den Verbleib des Ge-
rätes Auskunft geben kann, wende sich
bitte an Serge Tordjmann, 27 Rue Mary-
se Bastie, 33520 Bruges, Frankreich.

[illegible]

Wir wünschen allen Mitgliedern ein flugreiches unfallfreies Jahr 1985



Helmut Denz gewinnt den XC-Cup 1984

Michael Weingartner und Karlheinz Scheil auf den Plätzen zwei und drei

Das Jahr 1984 wird mit Sicherheit nicht als Jahr der außergewöhnlichen Streckenflugwetterlagen im Gedächtnis bleiben. Dafür haben uns dieses Frühjahr und dieser Sommer zu übel mitgespielt. Doch alles Jammern hilft nichts. Die Saison ist zu Ende und die nächste kann eigentlich nur besser werden. Trotzdem sind die erfliegenen Leistungen beachtlich.

Herausragend sind dabei vor allem die Flüge von Helmut Denz, der einen neuen Ziel-Rückkehr-Weltrekord aufstellte (vgl. Info Nr. 24) und einen beachtlichen Zielflug von 178 km innerhalb der

Endstand XC-Cup 1984

Pilot	Gerät	Tag 1984	Flugaufgabe		Wendepunkt	Start	Landung	Flugzeit	km	Punkte
			geplant	gewertet						
Helmut Denz	Comet 2	18.04.	Ziel-Rück	Ziel-Rück	Bassano-Mte La Gusella	Aviano (Italien)	Aviano	6 h 30'	139	243,25
Michael Weingartner	Comet 2	18.04.	Ziel	Frei	—	Darmstadt-Süd (Bergstraße)	Schmelz (Saarland)	5 h 30'	135	135
Karlheinz Scheil	Profil 17	18.04.	Ziel-Rück	Frei	Vittorio Tunnel	Bassano (Italien)	Pederoba	4 h 50'	79	79
Michael Black	Magic 166	18.04.	Ziel-Rück	Frei	Vittorio Tunnel	Bassano (Italien)	Pederoba	5 h	78	78
Oskar Reigl	Focus	18.04.	Ziel	Frei	—	Oberemmen-dorf	Ballmerts-hofen	2 h 43'	86	86
Michael Black	Magic 166	19.04.	Ziel-Rück	Frei	Vittorio Tunnel	Bassano	Pieve	5 h 30'	83	83
Karlheinz Scheil	Profil 17	19.04.	Ziel-Rück	Frei	Faltaldo (See)	Bassano	Cavaso del Comba	4 h 45'	87	87
Helmut Denz	Comet 2	19.04.	Ziel-Rück	Ziel-Rück	Cogollo dal Cengio	Aviano	Aviano	7 h 5'	183	320,25
Hans-Georg Schulte	Saphir	25.4.	Ziel-Rück	Frei	Segusino	Aviano	Savassa	4 h 30'	77	77
Hans-Georg Schulte	Saphir	26.04.	Ziel-Rück	Frei	Segusino	Aviano	Savassa	4 h 20'	77	77
Helmut Denz	Comet 2	09.05.	Ziel	Ziel	—	Geislingen	Obersäckingen	5 h 15'	178	222,5
Hans-Georg Schulte	Saphir	20.05.	Frei	Frei	—	Rönkhausen	Diestedde (Münsterland)	1 h 50'	60	60
Klaus Tänzler	Duck 2	01.06.	Frei	Frei	—	Sand in Taufers	Ellmau (Wilder Kaiser)	5 h 15'	71	71
Oskar Reigl	Focus	02.06.	Ziel	Frei	—	Zillertal (Höhenstraße)	Bruck (Großglockner)	4 h 30'	76	76
Michael Weingartner	Comet 2	14.06.	Frei	Frei	—	Arbiskopf (Zillertal)	Radstadt	4 h 50'	126	126
Klaus Tänzler	Duck 2	18.06.	Ziel	Ziel	—	Zillertal (Höhenstraße)	St. Johann	6 h	100	125
Michael Weingartner	Comet 2	18.06.	Ziel-Rück	Frei	Walldorf AB-Dreieck	Darmstadt-Süd (Bergstraße)	Balzhofen (Bühl)	5 h 30'	120	120
Manfred Mokros	Typhoon	20.06.	Ziel-Rück	Frei	St. Johann	Rastkogel Zillertal	Schladming	6 h	145	145
Hubert Peteranderl	Sierra	08.07.	Frei	Frei	—	Laber (O'ammerngau)	Schuls	5 h 15'	110	110
Karlheinz Scheil	Profil	03.08.	Ziel-Rück	Frei	Totensee	Fiesch	Raron	?	76	76
Michael Black	Magic 166	03.08.	Ziel-Rück	Frei	Totensee	Fiesch	Raron	4 h 15'	76	76

Bundesrepublik durchführte.

Beachtlich ebenfalls die Leistungen von Michael Weingartner, der immerhin zwei Streckenflüge von 135 km und 120 km im ausgesprochenen „Flachland“ durchführen konnte. Also war das Wetter gar nicht so schlecht?

Sehen wir uns die Tabelle genauer an, dann stellen wir fest, daß die besten Leistungen an nur wenigen Tagen erflogen wurden. Ein solcher Tag war z.B. der 18.04.1984:

In Italien waren Helmut Denz, Michael Black und Karlheinz Scheil zur gleichen Zeit und nur wenige Kilometer voneinander entfernt auf Streckenjagd. Während Michael und Karlheinz ihre Strecken gemeinsam in West-Ost-Richtung und zurück anlegten, flog Helmut taktischer in genau entgegengesetzter Richtung und hatte damit die Sonne immer im Rücken.

Aber der 18.04.1984 war nicht nur in Italien ein besonderer Tag. Michael Weingartner flog an diesem Tag von der Bergstraße 135 km weit und Oskar Reigl schaffte im bayerischen „Flachland“ immerhin noch 86 km.

Dieses Beispiel zeigt, wie wichtig es ist, genau über die Wetterentwicklung und die günstigsten Wetterlagen Bescheid zu wissen.

Gegenüber dem Vorjahr wurden genau doppelt so viele Flüge eingereicht. Dennoch könnte die Beteiligung noch zahlreicher sein.

Unser XC-Cup ist ein noch junges Pflänzchen. Helft durch Eure Teilnahme mit, daß es richtig erwachsen wird. Vielen Piloten wird es wohl so ergehen, wie mir unser Ex-Weltmeister und frischgebackener Vize-Europameister Josef Guggenmos auf meine Frage, warum so viele Streckenflüge zwar durchgeführt, aber nicht dokumentiert wurden, antwortete. „Die Piloten starten oft ohne feste Streckenflugplanung, einfach zu einem ‘Lustflug’. Fotoapparat und Startmeldung werden gar nicht mitgeführt. Irgendwann während des Fluges entschließt sich der Pilot zu einem spontanen Streckenflug, der dann leider nicht dokumentiert werden kann.“

Andere Piloten reichten ihre dokumentierten Flüge deswegen nicht ein, weil sie „nur“ 50 km weit geflogen waren. Wer das letzte Info aufmerksam gelesen hat, der wird feststellen, daß die Engländer sich nicht scheuen, für ihre XC-Wertung auch Flüge von 30 km einzureichen. Und die englischen Piloten brauchen sich wahrhaftig nicht zu verstecken. Hoffentlich steckt dieses Beispiel an.

Endstand XC-Cup 1984

Rang	Pilot	Eingereichte Flüge	Gewertete Flüge	Punkte Gesamt
1. Platz	Helmut Denz	3	3	786
2. Platz	Michael Weingartner	3	3	381
3. Platz	Karlheinz Scheil	3	3	242
4. Platz	Michael Black	3	3	237
5. Platz	Hans-Georg Schulte	3	3	214
6. Platz	Klaus Tänzler	2	2	196
7. Platz	Oskar Reigl	2	2	162
8. Platz	Manfred Mokros	1	1	145
9. Platz	Hubert Peteranderl	1	1	110



Die Sieger des XC-Cup 1984. Sportreferent Karl Jöst hat den Pokal an Helmut Denz übergeben, daneben Michael Weingartner, 2. Platz, Karl-Heinz Scheil, Platz 3 und Michael Black, Platz 4. (Von rechts nach links)

Foto: Claudia Sträche

Der XC-Cup 1984 war, wie schon 1983, wiederum durch zahlreiche gespendete Sachpreise attraktiv geworden. Im Einzelnen gab es zu gewinnen:

- 1 Keller-Fischgurt von Fa. Aerosport, Heidelberg
- 1 Linienflug für 2 Personen mit Luft-hansa
- 1 Variometer von Fa. Afro-Fluginstrumente Frommwieser
- 1 Gutschein im Wert von DM 250,- von Fa. Wasmer Delta Instruments.

Ein großes Dankeschön an die Spender.

Auch im nächsten Jahr soll der XC-Cup u.a. durch schöne Sachpreise attraktiv bleiben.

An der Beurkundung wird sich nichts ändern. Nach wie vor wird der Barograph nicht verbindlich vorgeschrieben, wenn die Fotodokumentation entsprechend der Ausschreibung vorliegt. Die teilnehmenden Piloten werden insofern finanziell entlastet, als die Auswer-

tung im nächsten Jahr kostenlos sein wird, d.h. man kann so viele Flüge wie möglich einreichen und spart jeweils 10,- DM pro Auswertung.

Zuschuß für Wettbewerbspiloten

Es bleibt dabei:

Wie schon 1983 und 1984 bekommen auch im nächsten Jahr DHV-Mitglieder, die an der Deutschen Meisterschaft teilnehmen, auf Antrag einen Zuschuß von DM 55,- aus der DHV-Kasse.

Dieser Betrag entspricht dem DHV-Mitgliedsbeitrag für Vereinsangehörige. Hiermit entfällt jede finanzielle Doppelbelastung infolge der zwangsläufigen DAeC-Mitgliedschaft. Hierbei bleiben auch DHV-Mitgliedsrechte, insbesondere der kostenlose Info-Bezug, die Versicherungsmöglichkeiten etc., in vollem Umfang bestehen.

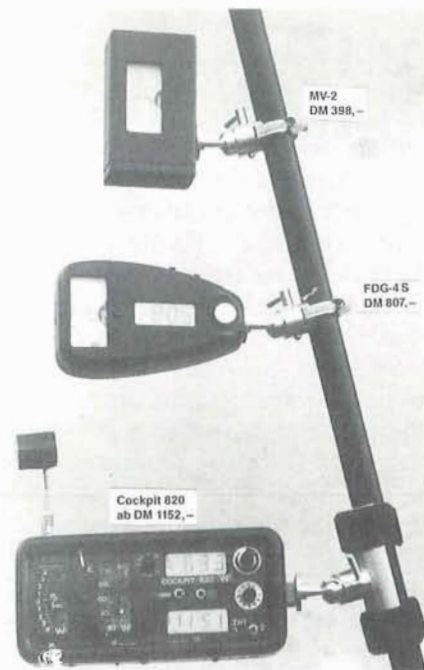
PRITZEL electronic

Präzisionsfluginstrumente zu günstigen Preisen

Minivario MV-2 mit 9 V-Batterie, sehr schnelle und präzise Anzeige

FDG 4 S- Seit Jahren bewährte Vario-Höhenkombination. Neu: Schnellladefähig und auf Wunsch mit eingebauter Reservebatterie.

Cockpit 820- Kombigerät mit allem Komfort. Schnellladefähig. Auf Wunsch mit Reservebatterie umschaltbar für 35 Std. Mit zusätzlicher Speedbarausrüstung kann das Cockpit wahlweise seitlich oder an der Speedbar geflogen werden.



Preise incl. MwSt. ohne Halter

Fordern Sie bitte Unterlagen an:

Pritzel electronic • Wirtstraße 34 • 8200 Rosenheim • Telefon (08031) 64348

Delta Wärmeschutzkombi, extra leicht, mit Alu-Isolierung in modischem Design – auch zum Skifahren. **Der Keller Integral Cocoon**, Typ II, weiter verbessert, ideal für Winter, Aerodynamik, Windschlepp. Der neue **Kroneis Barograph**, Typ 231 ist da! Jetzt mit Trommelschreiber, auf Wunsch bis 8000 m. Bücher + Luftfahrtkarten in großer Auswahl. **UL- und Drachenflieger**, incl. Helm mit Headset. **Neu: Drachenflug-Bildkalender** mit phantastischen Farbaufnahmen!

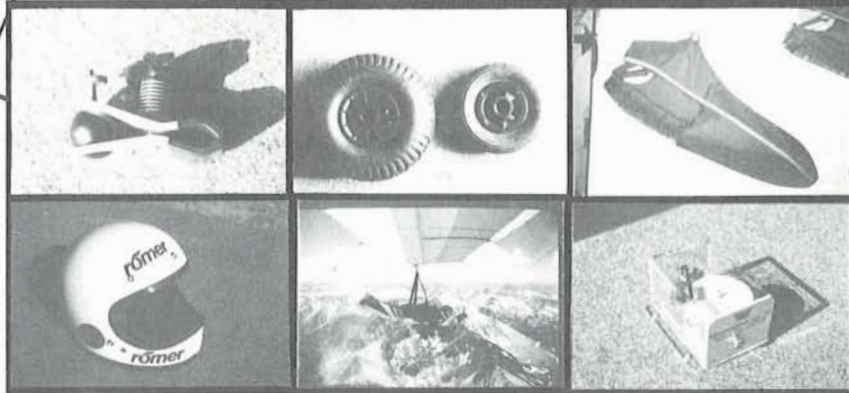
Frohe Weihnachten wünscht das Aero-sport-Team und glückliche Landung im neuen Jahr!

In unserem ständig wechselnden Angebot von neuen und gebrauchten Drachen sind sicherlich auch Ihr Typ dabei. Wir führen die bedeutendsten Hersteller lagern. Vereinbaren Sie einen Probeflugtermin für Ihren „**Profijt**“, „**Magic**“, „**Streak**“ oder „**Atlas**“, der Für den Anfänger und „**Orion Star**“. Für unser weiteres umfangreiches Angebot an Fallschirmen, Fotohalterungen, Handschuhen, Fotohalterungen und Instrumenten, Fliegermaterial. Sie Prospekt.

aerosport

michael mantel – heidelberg

Wir wissen nicht, worauf Sie fliegen, aber wir können Ihnen dabei helfen, **das Richtige** zu finden. Als marken-unabhängiges größtes Fachgeschäft bieten wir Ihnen, was Sie brauchen. **Ein guter Rat in Sachen Drachen:** Sprechen Sie mit uns, bevor Sie sich entscheiden. Wir führen **alles** für Ihr Hobby. Aus unserem Gesamtprogramm präsentieren wir aktuell:



**AN ALLE WEIHNACHTSMÄNNER:
JETZT IM WINTER EISKALTE PREISE
FÜR HEISSE SACHEN**

UL- u. Hängegleiterbedarf Import u. Handel Aerosport Heidelberg, Im Bosseldorn 10, D-6900 Heidelberg, Tel. 062 21/37 37 27 – 3 71 71, tägl. geöffnet

Startmeldung

Datum: _____ Uhrzeit: _____

Pilot: _____

Fluggerät: _____

(Barograph: _____)

Startort: _____

Koordinaten: _____ Höhe _____ mNN

Flugaufgabe: _____

Unterschriften:

Pilot: _____

Startzeugen:

ich bestätige hiermit:

(— Versiegelung und Mitnahme des Barographen Nr. _____)

— Startmeldungsphoto und Mitnahme des Photoapparats

— Startdurchführung und Abflug

1. _____

2. _____

Adresse: _____

Alter: _____

Landemeldung

Datum: _____ Uhrzeit: _____

Pilot: _____

Fluggerät: _____

Landeort: _____

Koordinaten: _____ Höhe _____ mNN

Landezeit: _____

Startort: _____

Startzeit: _____

Durchgeführte Flugaufgabe: _____

Unterschriften: Pilot: _____

Landezeugen:

ich bestätige hiermit:

— oben genannte Landung

(— unbeschädigte Versiegelung des Barographen Nr. _____)

(— Unterschrift des entnommenen Barogramms)

1. _____ 2. _____

Adresse: _____

Alter: _____



Über dem Pinzgau

Foto: Helmut Denz

Deutscher XC-Cup 1985

Ausschreibung für den dritten dezentralen Streckenflugwettbewerb

Wie bereits 1983 und 1984, veranstaltet der DHV auch im Jahr 1985 wieder einen offenen dezentralen Streckenflugwettbewerb.

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

Veranstalter: DHV

Dauer: 1. Januar 1985 bis 30. September 1985

Raum: Europa

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

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

Gewinner: Der Pilot mit der höchsten Punktzahl erhält den XC-Cup. Der beste Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 30.9.1960) erhält den Junior-Cup. Die beste Mannschaft eines Mitgliedsvereins des DHV oder des DAeC (drei Piloten) erhält den Mannschafts-Cup.

Geräte: Die Hängegleiter müssen Gütesiegel oder ein als gleichwertig anerkanntes Zertifikat besitzen. Gerätewechsel ist erlaubt.

Einreichung: Jeder zu wertende Flug ist innerhalb vier Wochen nach Durchführung beim **Deutschen Hängegleiterverband, Schaftlacherstr. 23, 8184 Gmund**, mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge im September ist Einreichungsschluß der 5. Oktober. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden.

Aufgaben: Freier Streckenflug, Zielflug, Zielrückkehrflug, Dreiecksflug.

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

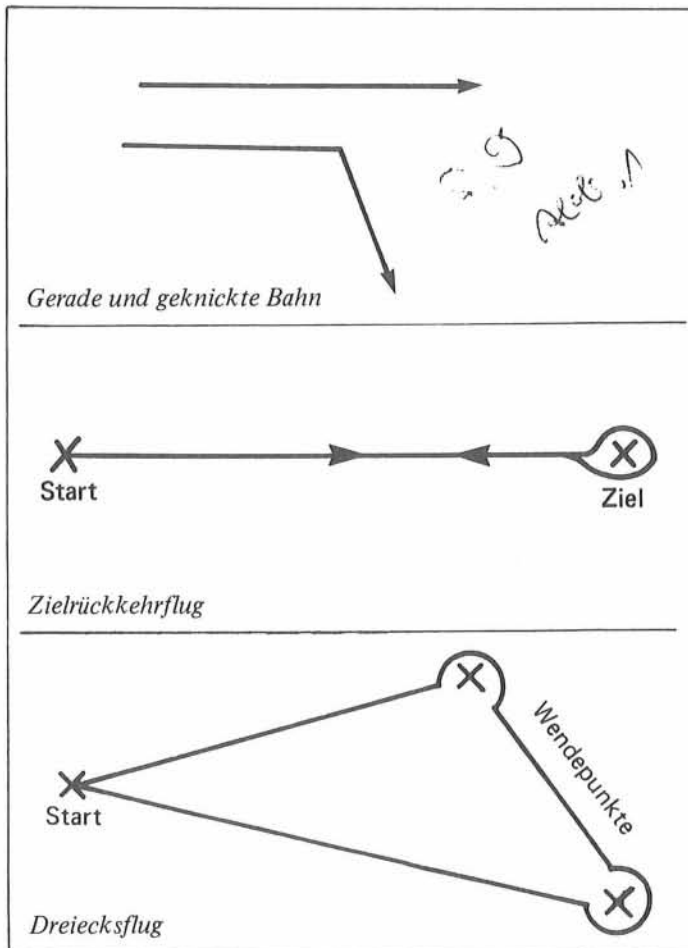
Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn (wenn auf der Startmeldung Wendepunkt angegeben wurde)	Faktor 1,00
Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn (wenn auf der Startmeldung Wendepunkt angegeben wurde)	Faktor 1,25

Zielrückkehrflug Faktor 1,75
 Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28% Gesamtstrecke Faktor 1,75
 Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke Faktor 2,00
 Alle nicht vollendeten Flugaufgaben gemäß Ausschreibung können als freier Streckenflug eingereicht und gewertet werden.
 Die Zielaufgaben gelten bei Landung innerhalb eines Kreisbogens von 1 km Radius um den geplanten Zielpunkt als erreicht.
 Gewertet wird die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, vorgegebenen und umrundeten Wendepunkten und Landepunkt.

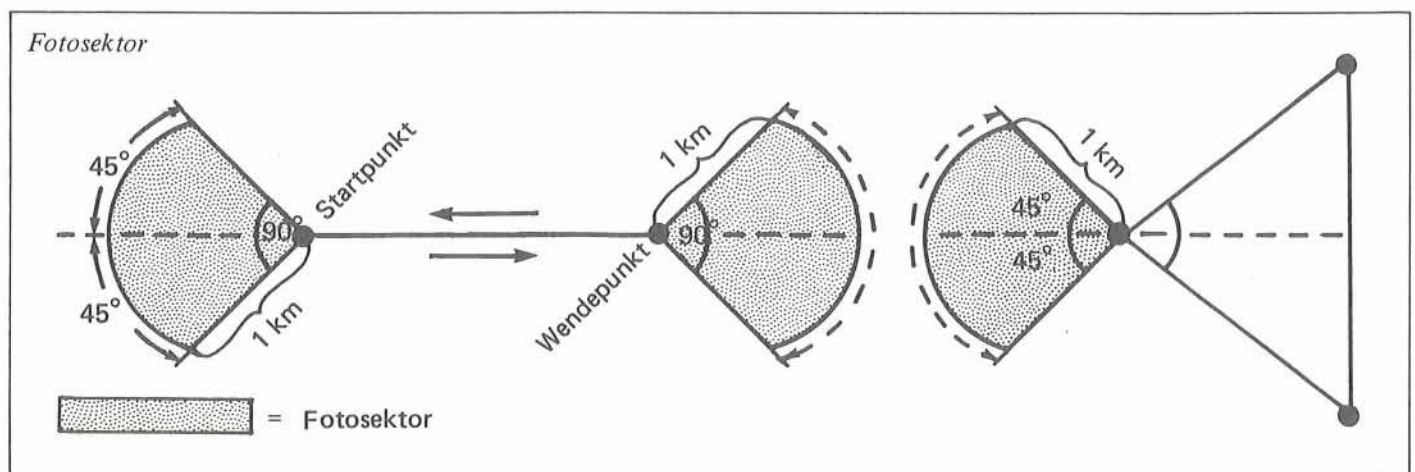
Dokumentation:

1. Startmeldung gemäß DHV-Formular, vgl. Kopiervorlage.
2. Flugbeurkundung
 Film schwarz-weiß, Farbe oder Diapositiv, Mindestformate 24×24 mm, Bilder in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Sollte der Film labortechnisch bedingt zerschnitten werden, wird er als Filmstreifen akzeptiert. Dias dürfen nicht gerahmt sein. Reihenfolge: 1. Bild: Hängegleiter mit Kennzeichen. 2. Bild: Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung. Vorletztes Bild: Landeplatz mit aufgebautem Drachen und markantem Hintergrund. Letztes Bild: Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung. Dazwischen: Luftbilder der Wendepunkte und weitere Luftbilder markanter Punkte alle 10 bis 15 km der Flugstrecke. Bei zusätzlicher Verwendung eines Barographen entfallen weitere Luftbilder.
3. Landemeldung gemäß DHV-Formular, vgl. Kopiervorlage.
4. Startpunkt, geplanter Landepunkt, tatsächlicher Landepunkt, Wendepunkte und Flugstrecke müssen auf Kartenmaterial mit maximalem Maßstab 1:200000 eingezeichnet und im Original oder Fotokopie mit den anderen Unterlagen eingereicht werden. Ortsangaben erfolgen mit Namen und Koordinaten.
5. In die Luftbilder sind die Himmelsrichtungen, die Flugstrecke, die Wendepunkte und die markanten Punkte der Flugstrecke einzuzichnen. Zu den markanten Punkten sind zusätzlich die Koordinaten anzugeben.
6. Die Start- und Landezeugen müssen volljährig sein und dürfen nicht mit dem Piloten verwandt, verschwägert oder verheiratet sein.
7. Auf mindestens einem Luftbild muß ein Teil des Drachenflügels zu erkennen sein.
8. Die Wendepunkte sind gemäß der nachstehenden Schemazeichnung zu fotografieren.

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



Sonstiges: Alle für den XC-Cup eingereichten Flüge werden zugleich für die Leistungsabzeichen gewertet.



Bronzenes, Silbernes, Goldenes XC

Neue Leistungsabzeichen für Drachenflieger

Bei der letzten Versammlung der Vorsitzenden der DHV-Vereine kam die Anregung, zur Förderung des Leistungssports Leistungsabzeichen zu schaffen, die auf den Drachenflugsport speziell zugeschnitten sind. Die Hängegleiterkommission hat die Anregung aufgegriffen und in ein unbürokratisches Reglement umgesetzt. Jeder deutsche Drachenflieger – ohne Rücksicht auf Verbandszugehörigkeit – hat die Möglichkeit, die Leistungsabzeichen zu erfliegen.

Das Leistungsabzeichen verwendet das Symbol XC, internationaler Begriff für Streckenflug, X für Cross und C für Country.

Der Erwerb eines Leistungsabzeichens stellt Anforderungen an Flugtechnik und Flugtaktik, an Kondition und Konzentration, an Wetterbeurteilung. Die Dokumentation der Leistungsflüge ist unkompliziert und beim XC-Cup bewährt. Sportzeugen und Barograph sind nicht nötig.

Beim Kampf um Bronze, Silber, Gold werden die Gewinner der Leistungsabzeichen veröffentlicht, in der Reihenfolge des Erwerbs. Am 01.01.1985 Start frei zur Streckenjagd!

Zweck: Förderung des Leistungssports.

Veranstalter: DHV

Beginn: 01. Januar 1985.

Raum: Europa

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

Einreichung: Jeder zu wertende Flug ist spätestens vier Wochen nach Durchführung beim **Deutschen Hängegleiterverband, Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund**, mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen.

Bearbeitungsgebühr: Ist nicht zu zahlen. Der DHV lädt ein.

Bronze XC: 30 km freie Strecke.

Silber XC: 100 km freie Strecke und wahlweise 60 km Zielrückkehr oder 50 km Dreieck bei kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke.

Gold XC: 200 km freie Strecke und wahlweise 120 km Zielrückkehr oder 100 km Dreieck bei kürzestem Schenkel 28% der Gesamtstrecke.

Dokumentation und Protest: Wie Ausschreibung für den Deutschen XC-Cup 1985.

Sonstiges: Die Abzeichen müssen nicht in Folge erworben werden, d.h. es kann sofort Silber oder Gold erfliegen werden.

Alle für das Leistungsabzeichen eingereichten Flüge, werden zugleich auch für den XC-Cup gewertet.

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

Liebe Kameradinnen und Kameraden, die neuen Leistungsabzeichen sind eine tolle Idee unserer Vereinsvorsitzenden und eine sehr schöne Ergänzung zu unserem XC-Cup.

Ihr seht, Höhen- und Dauerflüge werden nicht gefordert, weil wir das Streckenfliegen fördern und nicht das Durchhaltevermögen eines Piloten in Hitze oder Kälte oder gar ohne Sauerstoff erforschen wollen.

Es gibt keine aufwendige Bürokratie (vereidigte Sportzeugen etc.) und es

muß kein teurer Barograph angeschafft werden, um dabeizusein.

Ab 01.01.1985 geht's los. Wer ist der Erste – oder die Erste?

*Viel Glück
Charlie Jöst*

P.S.: Wer hat Ideen zum Entwurf des neuen Abzeichens? Vielleicht findet sich sogar ein Goldschmied unter unseren Fliegern, der die Abzeichen herstellen könnte.

Trainingslager für Streckenflieger

Im Frühjahr 1985 veranstaltet der DHV erstmals ein Trainingslager für Streckenflieger. Alle DHV-Mitglieder, die sich am XC-Cup beteiligt haben oder sich 1985 daran beteiligen wollen, können sich bewerben.

Organisiert wird das Trainingslager vom Sportreferenten Charly Jöst und dem Ausbildungsreferenten Klaus Tänzler. Die fachliche Betreuung liegt bei Streckenflugbeirat und Weltrekordler Helmut Denz.

Die Dauer des Trainingslagers beträgt mindestens sieben Tage, vorgesehen ist die Woche nach Ostern. Das Wetter wird die Fluggegend bestimmen, voraussichtlich schlagen wir das Lager auf der Alpensüdseite auf.

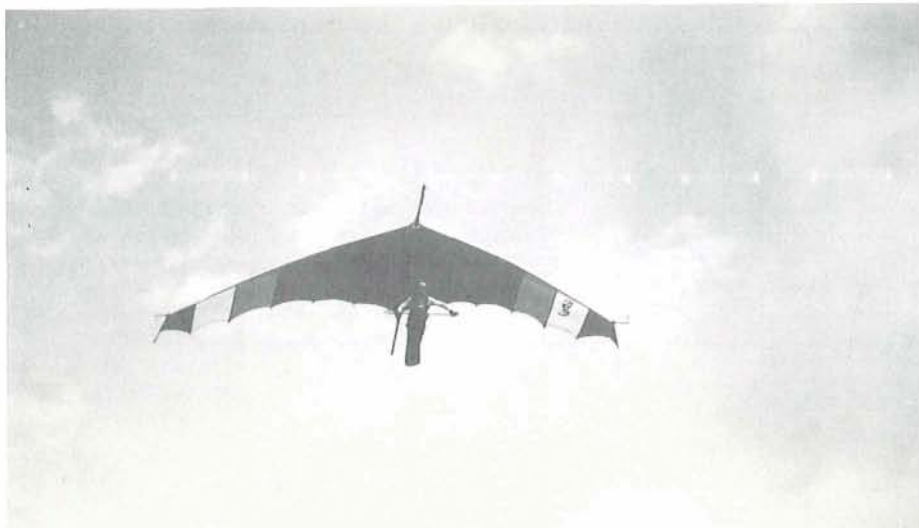
Das Lehrgangsprogramm sieht vor:

- Streckenflugtaktik, Navigation und Flugdokumentation
- tägliche Wetterberatung und entsprechende Aufgabenstellung
- täglich Streckenflüge

Für Funk und Rückholdienst sorgt der DHV, für Anreise, Unterkunft und Verpflegung kommen die Teilnehmer auf. Die Teilnehmerzahl ist auf 20 begrenzt. Den Vortritt haben die 5 Bestplatzierten des XC-Cup 84, die übrigen Teilnehmerplätze werden unter den qualifizierten Bewerbern ausgelost. Als qualifiziert gelten Piloten mit Überlandflugberechtigung und Streckenflugerfahrung (Flugbuch).

Von den Teilnehmern wird ein Unkostenbeitrag von DM 200,- erhoben. Die 5 Bestplatzierten des XC-Cup 84 sind davon freigestellt.

Bewerbungen bitte mit Name, Anschrift, Telefonnummer, zusammen mit Kopie des Flugbuches bis 31. Januar 1985 an die DHV-Geschäftsstelle richten.



Das DHV-Versicherungsprogramm

Stand: 01.01.1985

Versicherer: Gerling Konzern, Köln

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

Versicherungsanträge bei der Geschäftsstelle anfordern!