

DHV-info Nr.30

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

B 5591 F

Juli 1985

DHV im Aufwind 5000 Drachenflieger vereinigt

Der DHV wird bei der nächsten Deutschen Hängegleitertagung ein schönes Jubiläum feiern. Er konnte dieses Jahr, genau am 31. Mai, sein fünftausendstes Mitglied begrüßen. Schon 14 Tage später war der Mitgliederstand auf 5055 angestiegen. Damit ist der DHV im Begriff, der weltstärkste Drachenflug-Verband zu werden.

Als am 24.11.1979 in Donzdorf 27 Gründungsmitglieder den DHV aus der Taufe hoben, wagte keiner an einen solch rapiden Mitgliederzuwachs zu glauben. Aber herbeigewünscht wurde er, denn man wollte den Drachenflug sicherer machen und von den vielen behördlichen Einschränkungen befreien. Das war nur mit einem starken Verband, mit vielen Mitgliedern zu schaffen. Wegen der unsinnigen Struktur des Deutschen Aero Clubs mit seinen hohen Mitgliedsbeiträgen, einhergehend mit einer heute unvorstellbaren Schwäche im Mitglieder-Service, waren die Drachenflieger in ihrer Mehrheit nicht bereit zur Mitgliedschaft im DAeC.

Anstatt seine Struktur, die eine Zersplitterung der wenigen Drachenflieger in 11 Landesverbände mit Hängegleiterkommissionen, Präsidenten, Geschäftsführern, Geschäftsstellen mit sich brachte, den Bedürfnissen des Drachenflugs anzupassen, verbot der DAeC seiner Hängegleitertagung diesen heiklen Tagungspunkt zu diskutieren.

Nun war der Ofen aus, der DHV wurde gegründet und der DAeC versuchte mit aller Macht, den Start des

DHV zu behindern. So trat beispielsweise eine ernste Situation ein, als der Landesverband Bayern des DAeC versuchte alle Drachenfluglehrer, die zum DHV übergetreten waren, mit einem Verbot der Lehrtätigkeit zu belegen. Die Situation entspannte sich erst wieder, als damals der Bundesverkehrsminister eingriff und dem DHV die Kompetenz verlieh, Drachenfluglehrer auszubilden und zu prüfen, Pilotenlizenzen und Gütesiegel zu erteilen und den Flugbetrieb zu regeln. Da der DAeC als Mitglied des internationalen Sportverbandes zur Erteilung der FAI-Lizenz berechtigt ist, versuchte er nun über den Sportbereich die Drachenflieger zur DAeC-Mitgliedschaft zu zwingen.

Der DHV aber ging einen gänzlich anderen Weg. Er versuchte durch Leistung zu überzeugen und schuf sich eine Struktur, die mit wenig Aufwand und aus eigener Kraft viel erreichen kann. Die Vorteile einer DHV-Mitgliedschaft waren bald so überzeugend, daß die Drachenflieger in ihrer großen Mehrheit freiwillig und gerne dem DHV beitraten. Während früher im DAeC die Mitgliedsbeiträge in den vielen Landesverbänden, Präsidien, Geschäftsstellen aufgebraucht wurden, standen endlich beim DHV die Mittel zum Auf- und Ausbau des Testwesens zur Verfügung und der Kampf gegen den Flattersturz konnte gewonnen werden. Das DHV-Info wurde geboren, für alle Mitglieder frei Haus. Mit dem Gerling Konzern konnten kostengünstige Versiche-

rungsverträge für den Drachenflug ausgehandelt werden. Die zentrale Geschäftsstelle des DHV betreut rund ums Jahr die Mitglieder. Nun stellte der DHV auch den Kontakt zwischen Drachenfliegern und den Regierungsstellen direkt her, beim DAeC war stets das Präsidium dazwischen gestanden, bestehend aus altgedienten Segel- und Motorfliegern.

Die Erfolge des bis heute guten Kontaktes mit den Behörden sind da: Öffnung des Luftraums, Überlandflug, Schlepp, Funk und vieles andere, wie Doppelsitzer Ausbildung usw. In unserer pluralistischen Gesellschaft brauchen wir weiterhin einen starken und wachsenden Verband, der das Erreichte absichert und für neue Drachenflieger-Wünsche aktiv eintritt. Das ist die Aufgabe des DHV als „Fachverband der deutschen Drachenflieger“.



Aus dem Inhalt

Wichtig – neu – kurz	3	Gebrauchtmarkt	23
Mitglieder fragen – DHV antwortet	4	Steckbrief	25
Kennzeichenstatistik	5	Sonnenschein sorgt für Auftrieb	26
Flugbetrieb in der ADIZ	5	Weltmeisterschaft der Superlative	28
Lohnfortzahlungsprozeß gewonnen	7	DAeC verbietet DHV-Unterstützung	34
System der Betriebstüchtigkeitsnachweise	8	John Pendry, der Weltmeister	34
Sicherheitsjournal	10	WM-Marketing	35
Überlegungen zum Kurvenflug	14	Doppelsitzer-Wettbewerb	37
5000. DHV-Mitglied	15	Baden-Württembergische Meisterschaft	38
Überraschung am österreichischen Zoll	15	Streit innerhalb des DAeC	41
Ein Palmsonntagsausflug	16	XC-Cup	42
Bainbridge liefert keine Segel mehr	18		
Vereinsnachrichten	19	Impressum	
Treffen der nordischen Vereine	20	Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V., Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund, Telefon 0 80 21 / 81 81	
DHV bietet an	21	Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich) Peter Janssen, Klaus Tänzler.	
Prüfungskalender	22	Satz: Anthofer's Satz + Druck Organisation, München Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben. Auflage: 6000 Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.	

Lambos Delta-Shop

7808 Waldkirch/Südschwarzwald · Papiergasse 6 · Tel. Halle: 0 76 81 – 35 35, privat 61 72

Topgeräte 1985: Express, Vega, Profil. Express: Klaus Amann gewinnt mit ihm den Deutschland-Cup am Tegelberg. Express – das Streckengerät mit dem herrlich einfachen handling. Vereinbaren Sie mit uns einen Probeflug. Übrigens: Lambos Delta Shop offeriert seinen Kunden interessante, leicht verdauliche Teilzahlungskonditionen. Natürlich stets diskret und persönlich.

Gebrauchgeräte wie z. B. Atlas, Feder, Azur, Profil, Vampir. Express und Vega sind immer am Lager – äußerst günstig! Anrufen – und Sie sind informiert!

Zentralhandel Baden-Württemberg-Süd:

Pacific-Wings: EXPRESS · FEDER · VAMPIR

La Mouette: ATLAS · PROFIL

Sky Wings: VEGA '85

RADEMÄCHER, FLYTEC, AOA, AFRO,

UVEX, RÖMER, SALEWA, VAUDE.

1. Platz Bayerische Meisterschaft Jürgen Seylerle
2. Platz Baden-Württembergische Meisterschaft Jochen Zeyher



Auf insges. 240 m² dreht sich hier alles um den Drachenflugsport. Wir sind in der angenehmen Lage, jedem Kunden optimalen, kostengünstigen Service zu garantieren (geräumige Werkstatt + Ersatzteillager) stets zuverlässig und pünktlich.

Drachenflugschule Dreyeckland

Vorteile für Sie bei der Schulung durch uns:

L-Schein: 7 effektive Kurstage incl. Ausrüstung usw. Verschiedene Unterbringungsmöglichkeiten: Jugendherberge Fremdenverkehrsamt, Einzimmervermittlung.

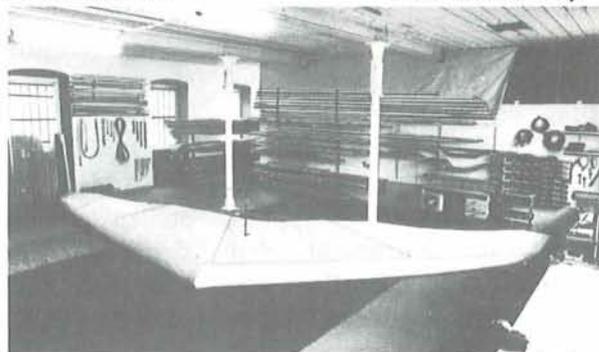
A-Schein: 14 effektive Kurstage incl. Transport in die Flugelände bis 1000 m Höhenunterschied.

Vorgesehen: anschließend Ablegen der A-Prüfung Ausbildung durch 2 staatlich gepr. Drachenfluglehrer. Fordern Sie unseren übersichtlichen, ausführlichen Informationsprospekt an!

Unser Top-Angebot für A-Schein-Schüler:

1 Feder + Schürze
+ Fallschirm

DM **3999,-**



CB-Funk für Hängegleiter nun auch im Norden zugelassen – Antrag des DHV genehmigt

Nach Baden-Württemberg und Bayern gaben nun auch die Bezirksregierungen von Braunschweig und Weser-Ems auf Antrag des DHV grünes Licht für CB-Funk beim Hängegleiten.

Peter Urban, Regionalbeirat Nord, hatte Anfang März für den DHV bei den Bezirksregierungen den Antrag gestellt. Bereits Ende März wurden die Genehmigungen erteilt.

Die Genehmigungen berechtigen alle DHV-Mitglieder, in Luftfahrzeugen mit einer Rüstmasse bis maximal 200 kg bewegliche Sprechfunkanlagen mit der DBP-Prüfnummer „PR 27D-40 ...“ oder „K-p ...“ und dem Frequenzbereich 26960 kHz (Kanal 1) bis 27410 kHz (Kanal 40) mitzuführen. Die Leistung dieser Sprechfunkanlagen darf

maximal 4 Watt betragen. Weitere CB-Anträge sind gestellt.

B-Scheinprüfung nach Windenschlepp

Gute Nachricht für alle „Flachlandpiloten“:

Inhaber der Schleppstartberechtigung können den Prüfungsflug zum Befähigungsnachweis B aus der Winde heraus absolvieren. So kann die aufwendige Reise in die Mittelgebirge oder Alpen entfallen.

Beim Prüfungsflug ist jedoch darauf zu achten, daß sämtliche Flugfiguren in ausreichender Sicherheitshöhe geflogen werden.

Der lange Weg zum kontrollierten Luftraum

BMV und BFS dafür, Militär hat Bedenken

Der steinige Verhandlungsweg zur generellen Einflugerlaubnis hat sich um eine weitere Runde verlängert. Am 24.6.85 trafen sich auf Betreiben des DHV und auf Einladung der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) die Verhandlungsdelegationen der Bundesluftwaffe, des DHV und des DAeC in der BFS-Zentrale in Frankfurt.

Der Sitzungsleiter, Herr Olbert von der BFS, faßte eingangs den Sachverhalt zusammen: Das Bundesverkehrsministerium in Übereinstimmung mit den Bundesländern, sowie die Bundesanstalt für Flugsicherung bieten den Hängegleitern den generellen Einflug in die CTA (entspricht TMA-Sektor C) an, sowie den speziell zu regelnden individuellen Einflug in TMA Sektor A und B. Neue Obergrenze Beginn der ED-R 9 (ca. 3300 m NN).

Anders die Militärs: Sie fürchten die „Sogwirkung“, die eine Luftraumerweiterung nach sich ziehen könnte. Der Drachenflugsport würde großen Zulauf erhalten, der den Luftraum über der BRD in gefährlicher Weise verdichten würde. Dies sei nicht zu verantworten. Der DHV und der DAeC hielten unter anderem entgegen: Schon heute dürfen die Drachenflieger sich im Luftraum über dem Tiefflugband bis hinauf zur

CTA bei Überlandflügen frei bewegen. Bei Auf- und Abstieg durchqueren die Piloten bereits heute das Tiefflugband. Wenn künftig die CTA für Drachenflieger geöffnet wird und die Piloten höher über das Tiefflugband aufsteigen können, führt dies zu sicheren Abständen. Da die Drachenflieger bereits die Möglichkeit für Überlandflüge haben, ferner nach Angaben von Manfred Kreipl nur an maximal 20 Tagen pro Jahr Strecken von über 50 km geflogen werden können, ist die Öffnung der CTA nicht so attraktiv, daß ein Run zum Drachenflugsport ausgelöst würde. Die BFS hat die Argumente der Verbände unterstützt. Die Militärs wollen nunmehr den Kompromißvorschlag prüfen: zweijähriger Erprobungsbetrieb.

Telefonnummer des Segelflugwetterberichtes in Bayern geändert

Ab sofort gilt auch in Bayern die bundeseinheitliche Telefonnummer 115 06 für den Segelflugwetterbericht. Damit ist die im Info Nr. 29 veröffentlichte Telefonnummer für den Münchner Raum hinfällig geworden.

Computeranlage des DHV steht zum Verkauf

Aufgaben und Mitglieder des DHV haben sich seit Anschaffung der Computeranlage vervielfacht. Die Anlage ist trotz zwischenzeitlicher Vergrößerung nicht mehr erweiterungsfähig. Eine neue Anlage muß daher angeschafft werden. Die bisherige Anlage steht zum Verkauf. Interessenten wenden sich mit Preisvorstellungen an die DHV-Geschäftsstelle.

Daten der Anlage: ITT 3030 „Cado-pat“, zwei Diskettenlaufwerke, Bildschirm, Festplatte (7 MB), Typenrad-Schnelldrucker Qume.

Packerkurse im Juli 1985

Die nächsten beiden eintägigen Lehrgänge für das Packen von Rettungsgeräten finden am 20. und 21. Juli 1985 statt. Preis für Nichtmitglieder DM 30,- (Vorkasse), für Mitglieder kostenlos. Teilnehmerzahl pro Lehrgang maximal 28. Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

DHV-Assistenten- und Fluglehrer-Lehrgänge

Assistentenlehrgang

Der nächste DHV-Assistentenlehrgang findet vom 28.08.1985 bis 03.09.1985 statt. Teilnahmevoraussetzung ist der B-Schein mit Überlandflugberechtigung. Die Lehrgangsgebühr beträgt DM 450,-.

Fluglehrerlehrgang

Der DHV-Fluglehrerlehrgang findet vom 04.09.1985 bis 10.09.1985 statt. Auch hier beträgt die Lehrgangsgebühr DM 450,-.

Anfragen wegen der einzureichenden Unterlagen und Anmeldungen an die DHV-Geschäftsstelle, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund.

Drittes Internationales Film-Festival des Drachenfluges

Vom 13. bis 15.09.1985 findet in St. Hilarie du Touvet (Frankreich) das 3. Internationale Festival für Drachenflugfilme statt. Teilnehmen können alle Super 8, 16- oder 35-mm Filme, sowie zum ersten Mal auch Videofilme, die das

Drachenfiegen und das Ultraleichtfliegen zum Thema haben.

Wer einen guten Film über das Drachenfiegen oder Ultraleichtfliegen gemacht hat, sollte nicht zögern seinen Film zu melden. Anmeldeformulare sowie die vollständige Ausschreibung sind bei der DHV-Geschäftsstelle abzurufen. Der DHV wird bei diesem Filmfestival mit seinem 90minütigen Technikfilm und dem Kuriositätenfilm vertreten sein.

Neue Telefonnummer

Lienz: Flugschule & Drachenbau Girstmair ist ab sofort auch telephonisch am Landefeld und Schulgelände Postleite erreichbar. Dieser zusätzliche Service kommt allen Flugschülern, wie auch den Streckenfliegern für die Rückholung bei Streckenflügen zugute, da das Telefon dauernd besetzt ist. Die Nummer lautet: A-48 52/5694

Deckung versagt hätte. Allerdings haben wir zu diesem Pilotenkreis auch wenig Verbindung.

Ein Startleiter oder ein Vereinsvorstand kann in einem solchen Fall meines Erachtens nicht zur Verantwortung gezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Janssen

Mitglieder fragen – DHV antwortet

Haftung bei fehlendem Gütesiegel

Verehrte Fliegerkollegen:

In letzter Zeit werden vermehrt neueste Geräte geflogen, die aus verschiedensten Gründen kein Gütesiegel haben (z.B. Geräte mit verstellbarer Segelspannung durch Flaschenzug usw.)

Unsere Frage ist nun, wie bei einem Unfall, ganz gleich wer ihn verschuldet hat, die Schadensdeckung zustande kommt. Zahlt die Haftpflichtversicherung eines Piloten, der auf seinem Gerät kein Gütesiegel hat, den Schaden?

Kann ein Startleiter oder der Vereinsvorstand in einem solchen Fall zur Verantwortung gezogen werden?

Bitte gebt uns baldigst Bescheid.

*Freundliche Grüße
Karlheinz Neukamm,
Schriftführer des
DFC Hammelburg*

Lieber Karlheinz Neukamm!
Liebe Hammelburger!

Zur Frage der Schadensdeckung bei Geräten, die sich nicht in Gütesiegelzustand befinden, folgende Auskunft:

Nach dem DHV-Gruppenversicherungsvertrag mit dem Gerling Konzern

muß der Gerling Konzern bei einem solchen Unfall eintreten, es sei denn, daß das Fehlen des Gütesiegels unfallverursachend war, also beispielsweise bei Gerätebruch (mit anschließendem Drittschaden) oder bei mangelhafter Manövrierfähigkeit. Die Beweislast nach unserem Vertrag liegt also beim Versicherer. Bisher ist uns kein Fall bekannt geworden, bei dem aus diesem Grunde der Versicherungsschutz vom Gerling Konzern versagt worden wäre.

Bei anderen Versicherungen könnte es anders aussehen, da die Versicherungsbedingungen (BB Lu H 1) umgekehrt die ordnungsgemäße Geräteprüfung als Voraussetzung für den Versicherungsschutz nennen. Die Beweislast für den Gütesiegelzustand liegt nach dem Wortlaut dieser Bedingungen also beim Piloten bzw. Gerätehalter. Ein Zusammenhang zwischen fehlendem Gütesiegel und Unfallereignis wäre nach dem Wortlaut für die Versagung des Versicherungsschutzes nicht erforderlich. Uns ist bisher auch bei solchen anderen Versicherungen kein Fall bekannt geworden, bei dem die Versicherung die

Fluglehrer-Assistenten dürfen doppelsitzige Flüge durchführen

Mit Schreiben vom 19.04.1985 teilt das BMV mit, daß in Zukunft auch Fluglehrer-Assistenten zu Ausbildungszwecken doppelsitzige Flüge durchführen dürfen. Der erfolgreiche Besuch eines Doppelsitzerseminars ist jedoch Voraussetzung. Fluglehrer-Assistenten, die am nächsten Doppelsitzerseminar teilnehmen wollen, setzen sich mit der DHV-Geschäftsstelle in Verbindung.

Betreff: Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen; hier: Doppelsitzigkeit

Bezug: DULV-Schreiben vom 18.02.1985; Telefonat Herren Janssen/Jürgensmann vom 18.03.1985

Bezugnehmend auf mein Gespräch mit Ihnen vom 04.02.1985 in meinem Hause bestätige ich, daß zu Ausbildungszwecken anstelle des Fluglehrers auch ein Fluglehrer-Anwärter am Doppelsteuer eines zweisitzigen Hängegleiters, Gleitflugzeuges oder Ultraleichtflugzeuges mitfliegen darf. In diesem Zusammenhang verweise ich auf § 88 Abs. 1 Nr. 7 LuftPersV, wonach Fluglehrer-Anwärter nur unter der Aufsicht eines geprüften Fluglehrers in der Ausbildung tätig werden dürfen.

*Im Auftrag
Huck*

Neue Hängegleiter mit Gütesiegel und DHV-Klassifizierung

Stand: 10.06.1985

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-103-85	Quattro	Hängegleiter-Sportart. Seeg	2
01-104-85	Bullet C 85	Guggenmos	3
01-105-85	Minifex 2	Finsterwalder	2
01-106-85	Impuls	WM-Drachenbau GmbH	2
01-107-85	Saturn 165	Steger	3
01-108-85	Saturn 180	Steger	3
01-109-85	Express Senior	Pacific Wings	3
01-110-85	Express Moyen	Pacific Wings	3
01-111-85	Feder	Pacific Wings	2
01-112-85	TOP	Thalhofer	2-3
01-113-85	Focus 16	Schönleber	2-3



Start am Belchen

Foto: Wolfgang Gerteisen

1924 Kennzeichen erteilt

Kennzeichnungsstatistik für Hängegleiter

Jede Statistik ist mit Vorsicht zu genießen. Nackte statistische Zahlen können zwar „richtig“ sein, in ihrer Auswertung jedoch zu „falschen“ Schlüssen führen. Dies gilt auch für die Kennzeichnungsstatistik.

Bei dieser Statistik ist zu berücksichtigen, daß ein Gerätekenzeichen nur für Überlandflüge vorgeschrieben ist. Dies bedeutet, daß typische Anfängergeräte und überhaupt Hängegleiter ohne be-

sonderen Leistungsanspruch in der Statistik nur untergeordnet in Erscheinung treten, obwohl ihre tatsächliche Verkaufszahl in Wirklichkeit „Spitze“ sein kann. Umgekehrt werden leistungsstarke, in ihrem Handling jedoch schwierige Geräte fast ausschließlich von Streckenflugpiloten gekauft und tauchen dann entsprechend „stark“ in der Statistik auf. Vorsichtige Rückschlüsse auf die Verkaufsziffern der Gerätetypen sind

daher nur zwischen ähnlichen Gerätetypen sinnvoll, vgl. dazu die Klassifizierung in den Info-Ausgaben Nr. 27 und 28. Beim Vergleich zwischen ähnlichen Gerätetypen ist noch die Verkaufszeit einzubeziehen, die sich aus der Reihenfolge der Gütesiegelerteilung ergibt, vgl. die regelmäßig veröffentlichten Gütesiegel-Listen.

Insgesamt wurden bis zum 03.06.1985 1924 Kennzeichen für Hängegleiter erteilt, davon 1357 für Geräte mit DHV-Gütesiegel, mit ausländischem Zertifikat BHGA 374, HGMA 175, SHV 4, für DHV-Prototypen 9 und für abwurfgeprüfte Altgeräte 5.

Agur AC 5	4	Fafnir	49	Libre II	12	Spider	2
Aquila*	2	Falcon V	1	Magic	215	Spirale	2
Arrow	11	Falke V	98	Maxi II	5	Spirit**	3
Atlanta	2	Firebird CX	30	Minifex	9	Spot	11
Atlas	76	Firebird C 11	9	Moyes Mega	14	Stratos B	1
Azur	104	Firebird C 12	12	Moyes Missile	22	Streak	22
Bennet X	40	Firebird II	3	Nimbus 62	2	Superfex	12
Bergfalke	10	Flamingo I*	1	Nova 230*	1	Superscorpion	2
Bullet	55	Flash	2	Piranha	10	Superwing	19
Bullet C	30	Fledge II b	18	Polaris	1	Taifun	2
Cloud II	36	Focus	12	Pro Air	1	TOP	7
Cloud III	99	Gryphon	8	Probe XC	6	Typhoon	60
Cloud IV	3	HP 170	3	Probe III**	3	Typhoon S4	8
Comet	24	Harrier	4	Profil	24	Vampir I	9
Concord II	41	Helios A	2	Puma	6	Vampir II	59
Cyclone	2	Hi-Dream	7	Ranger	5	Vega	13
Demon	91	Hornet	10	Saphir	106	Windfex	81
Duck I	35	Hot Lady	2	Saphir 17	2	Wings	13
Duck II	10	Ikarus 500*	1	Scout	3	X-Ray	19
Euro III	11	Ikarus 700	7	Sensor 510**	1		
ETA**	1	Ikarus 800	11	Sierra	116		
Explorer	3	Ikarus 900	21	Skyfex	1		
Express	11	Jetfex	1	SP Europe**	1		

* Sicht- und abwurfgeprüft (Übergangsregelung)
** Als Prototyp zugelassen (Prototypenregelung)

Drachenfliegen in der ADIZ Fluggelände gerettet

Die Luftverteidigungsstellen haben unter Hinweis auf eine mehr als zehn Jahre alte Bestimmung beim Bundesverkehrsministerium beanstandet, daß entgegen dieser Bestimmung Hängegleiter- und Ultraleichtfluggelände in der ADIZ zugelassen worden sind, bzw. daß solche Gelände auf Grund der Allgemeinverfügung für den Hängegleiterbetrieb als zugelassen gelten. Es bestand die akute Gefahr, daß all diese Gelände geschlossen werden müßten.

Auf Grund eines Hinweises des BMV und ergänzender Gespräche mit Bonn hat der DHV mit Schreiben vom 30.01.1985 alle betroffenen Hängegleitervereine und Flugschulen angeschrieben und um Bekanntgabe ihrer in der ADIZ gelegenen Fluggelände gebeten. Anhand der Rückmeldungen wurde vom DHV eine Liste mit insgesamt 36

Fluggeländen erstellt, mit Angabe der Geländebezeichnung, der Geländekoordinaten, des Geländealters und der Genehmigungsart. Diese Liste wurde mit Schreiben vom 05.03.1985 an das BMV übersandt:

Bezugnehmend auf Ihre Mitteilung, wonach die Neuerteilung von Genehmi-

gungen und Erlaubnissen gemäß § 6 bzw. § 25 LuftVG in der ADIZ auf Probleme stößt, übermitteln wir in der Anlage die Bestandsliste über die bereits in Betrieb befindlichen Hängegleitergelände. Diese Liste wurde erstellt auf Grund der Angaben von Hängegleitervereinen und Hängegleiterausbildungsstätten.

Nach unserer Auffassung können sich die Geländehalter auf Bestandsschutz berufen, zumal die Erschließung der Gelände für die Geländehalter mit erheblichen Aufwendungen verbunden war.

Der Bestandsschutz muß unseres Erachtens auch für diejenigen Gelände gelten, die auf Grund der Genehmigungsfiktion gemäß Allgemeinverfügung in Betrieb genommen wurden und deren Halter im Vertrauen auf die Allgemeinverfügung keinen förmlichen

Zulassungsantrag an die Behörde gerichtet haben. Für diese Geländehalter, die sich auf Vertrauensschutz berufen können, würde die Schließung ihrer Gelände eine sachlich nicht zu rechtfertigende Schlechterstellung gegenüber den Haltern von förmlich zugelassenen Geländen bedeuten.

Auf Grund der Unruhe, die Ihre Mitteilung bei uns und dann bei den Vereinen und Ausbildungsstätten ausgelöst hat, wären wir für baldige abschließende Nachricht im Sinne unseres heutigen Schreibens dankbar. Falls ein negativer Bescheid in Betracht kommt, geben Sie uns bitte vorher Nachricht und räumen Sie uns Gelegenheit zur mündlichen Erörterung ein.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Janssen
Vorsitzender

Das BMV hat in seinen Verhandlungen mit den Luftverteidigungsstellen die bestehenden Gelände „retten“ können. Die bisher auf Grund der Genehmigungsfiktion in der Allgemeinverfügung genutzten Gelände bedürfen freilich noch der ausdrücklichen behördlichen Erlaubnis nach § 25 LuftVG.

Das Mitteilungsschreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 03.05.1985 lautet:

Die Regelungen für den Betrieb von bestimmten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Flugüberwachungszone (ADIZ) wurden zwischenzeitlich mit der Luftverteidigung im Grundsatz abgestimmt:

Die Beschränkungen in der ADIZ hinsichtlich der Flugplätze und des Flugbetriebs gelten für nichtzulassungspflichtige Luftfahrzeuge in gleicher Weise wie für die zulassungspflichtigen Luftfahrzeuge. Dabei werden Ultraleichtflugzeuge den Motorseglern und Gleitflugzeuge/Hängegleiter den Segelflugzeugen gleichgestellt.

Im einzelnen gelten folgende Regelungen:

1. Die Genehmigung neuer Flugplätze oder Gelände für Ultraleichtflugzeuge, Gleitflugzeuge und Hängegleiter nach § 6 oder § 25 LuftVG ist in der 5-Meilen-Zone nicht zulässig. Im übrigen Teil der ADIZ wird die o.a. Genehmigung von einer gutachtlichen Stellungnahme der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) abhängig gemacht.

Die Genehmigungsfiktion für Starts und Landungen von Gleitflugzeugen und Hängegleitern gemäß Abschnitt

IV, Punkt 3.2 meiner Allgemeinverfügung ist für die gesamte ADIZ nicht mehr anwendbar. Die in der Vergangenheit in der 5-Meilen-Zone und in der übrigen ADIZ aufgrund der Genehmigungsfiktion in Betrieb genommenen Gelände sollen nachträglich einer behördlichen Genehmigung nach § 25 LuftVG zugeführt werden. Im Vorgriff auf die notwendige Änderung meiner Allgemeinverfügung bitte ich schon jetzt, entsprechende Anträge bei den zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder zu stellen.

2. Die Zulassung des Betriebes von Ultraleichtflugzeugen, Gleitflugzeugen und Hängegleitern auf bereits nach § 6 LuftVG genehmigten Flugplätzen innerhalb der 5-Meilen-Zone wird nicht als „Erweiterung von Flugplätzen“ im o.a. Sinne aufgefaßt. Gegen eine entsprechende „Betriebsausdehnung“ bestehen keine Bedenken. Hinsichtlich der zu beachtenden besonderen Flugbetriebsregelungen in

der ADIZ verweise ich auf die anliegende „Zehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Flugüberwachungszone) vom 06.07.1984 (NfL I – 169/84)“ bzw. auf AIP I, RAC-I, Abschnitt III, Punkt 5.

Im Auftrag
Huck

Die zu beachtenden besonderen Flugbetriebsregelungen in der ADIZ hat das Bundesverkehrsministerium bereits in einem früheren Schreiben vom 27.03.1985, abgedruckt in Info Nr. 29, Seite 3, kurz dargestellt, nämlich, daß Drachenflieger – anders als es zunächst aussah – dieselben Vergünstigungen in Anspruch nehmen können wie Segelflieger und vom strengen Zwang der Flugplanabgabe und Flugverkehrsfreigabe – sonst Pflicht in der ADIZ – teilweise befreit sind. Die besonderen Bestimmungen sind in einem getrennten Bericht zusammengefaßt.

Besondere Bestimmungen für den Flugbetrieb von Hängegleitern in der ADIZ

Die Bestimmungen für den Flugbetrieb in der ADIZ sind vielfältig und mit ihren zahlreichen Änderungen verwirrend. Nachstehend kurz zusammengefaßt die wesentlichen Bestimmungen für Hängegleiter:

1. Die Bestimmungen gelten für alle Hängegleiterflüge, die ganz oder teilweise in der ADIZ durchgeführt werden.

Soweit im folgenden nichts anderes bestimmt ist, sind Flugplanabgabe und Flugverkehrsfreigabe für jeden Flug erforderlich.

2. Für örtliche Hängegleiterflüge ist statt der Flugplanabgabe eine Flugbenachrichtigung an die zuständige Flugsicherungsstelle ausreichend, mit

- voraussichtlichem Beginn des Flugbetriebs;
- Kennzeichen der Fluggeräte;
- voraussichtlicher Beendigung des Flugbetriebs.

Örtliche Flüge sind Flüge in einem Umkreis von 5 km um den Flugplatzbezugspunkt bis zu einer Flughöhe von 914 m (3000 Fuß) über

Grund.

Eine Flugverkehrsfreigabe durch die Flugsicherungsstelle ist unter den obigen Voraussetzungen nicht erforderlich, sie gilt als erteilt.

3. Bei Streckenflügen mit Hängegleitern über den Umkreis von 5 km hinaus, muß ein Flugplan bei der Flugsicherungsstelle abgegeben werden. Sofern bei diesem Streckenflug die Flughöhe von 914 m über Grund nicht überschritten wird und die geplante Flugstrecke unter Berücksichtigung aller Umstände nicht über „Umwege“ führt, gilt die Flugverkehrsfreigabe als erteilt.

Die Einzelheiten sind niedergelegt in der „Neufassung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Flugüberwachungszone) vom 14.12.1977, NfL I × 26/78, sowie in den darauffolgenden Änderungen, insbesondere in der 2. Änderung vom 17.10.1978, NfL I – 383/78, in der 9. Änderung vom 22.06.1983, NfL I – 141/83 und in der 10. Änderung vom 06.07.1984, NfL I – 169/84.

Weiterer Lohnfortzahlungsprozeß gewonnen

Landesarbeitsgericht München trifft wichtige Aussagen zur Flugwettererkundigung

Bereits mit Grundsatzurteil vom 07.10.1981 hatte das Bundesarbeitsgericht entschieden, daß die bloße Ausübung des Hängegleitersports, sofern die fliegerischen Regeln beachtet werden, kein Selbstverschulden im Sinne des Lohnfortzahlungsgesetzes darstellt, dem verunglückten Piloten folglich der 6wöchige Lohnfortzahlungsanspruch gegen seinen Arbeitgeber zusteht.

In einer neuen Entscheidung vom 11.04.1985 hat das Landesarbeitsgericht München die Auffassung des Bundesarbeitsgerichts nochmals bestätigt und darüberhinaus die Anforderungen an die Flugwettererkundigung aus der Sicht des Lohnfortzahlungsgesetzes präzisiert.

Die betroffenen Drachenflieger waren sowohl beim früheren Prozeß vor dem Bundesarbeitsgericht als auch beim neuen Prozeß vor dem Landesarbeitsgericht München von Peter Janssen als Rechtsanwalt vertreten worden. Nachstehend aus den Entscheidungsgründen des Münchner Urteils vom 11.04.1985:

„Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 LFG verliert ein Arbeiter seinen Lohnanspruch nicht, wenn er durch Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit an seiner Arbeitsleistung verhindert wird, ohne daß ihn ein Verschulden trifft. Der Kläger, seiner Tätigkeit nach Arbeiter, war in der fraglichen Zeit ab 22.5.1983 arbeitsunfähig krank. Sein Anspruch auf Fortzahlung des Lohnes entfällt auch nicht deshalb, weil ihn an der krankheitsbedingten Arbeitsunfähigkeit ein Verschulden trifft. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts handelt schuldhaft im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 LFG der Arbeiter, der gröblich gegen das von einem verständigen Menschen im eigenen Interesse zu erwartende Verhalten verstößt.

Bei Arbeitsunfähigkeit infolge von Sportunfällen ist ein Verschulden in diesem Sinne angenommen worden, wenn sich der Arbeitnehmer in einer seine Kräfte und Fähigkeiten deutlich übersteigenden Weise sportlich betätigt und dadurch gesundheitlichen Schaden erleidet. Weiterhin ist eine Sportverletzung als verschuldet angesehen worden, die sich der Arbeitnehmer bei der Teil-

nahme an einer sogenannten gefährlichen Sportart zugezogen hat. Schließlich kommt Verschulden dann in Frage, wenn der Arbeitnehmer in besonders grober Weise und leichtsinnig gegen anerkannte Regeln der jeweiligen Sportart verstößt (BAG Urteil vom 7.10.1981 in AP Nr. 45 zu § 1 LohnFG). Im Falle der Unfallverletzungen des Klägers und der durch sie eingetretenen Arbeitsunfähigkeit liegt keine der Möglichkeiten eines Verschuldens vor.

Es wird daran festgehalten, daß Drachenfliegen, wenn es regelgerecht betrieben wird, keine Sportart mit einem besonders hohen Verletzungsrisiko ist (BAG 7.10.1981 a.a.O.).

Der Kläger hat sich auch nicht in einer seine Kräfte und Fähigkeiten deutlich übersteigenden Art und Weise sportlich betätigt. Der Kläger übt diesen Sport, was unbestritten ist, nach entsprechender Ausbildung seit 1977 aus, so daß er im Unfallzeitpunkt eine mehrjährige Erfahrung in dieser Sportart aufweisen konnte. Angesichts dieser Erfahrungen und Kenntnisse war der Abflug mit lediglich 100 Meter Höhenunterschied und der dadurch üblicherweise bedingten, relativ kurzen Verweildauer in der Luft ersichtlich im Prinzip keine seine Fähigkeiten und Kenntnisse übersteigende Aktion. Der Flug ist denn auch zunächst problemlos verlaufen; denn unstreitig wurde der Kläger erst beim Landeanflug etwa 1 Meter über dem Boden von einer Windböe erfaßt und entsprechend zu Boden gedrückt, was die Verletzungen auslöste.

Der Kläger hat auch im konkreten Fall nicht gegen die von ihm zu erwartende Sorgfaltspflichten verstoßen, wie die Beklagte meint. Der Rundfunkwetterbericht mußte den Kläger nicht veranlassen, seinen Flug nicht zu unternehmen. Es waren für den Tagesverlauf von Westen her Bewölkungszunahme mit teils gewittrigen Regenfällen vorausgesagt und in Gewitternähe und Föhngebieten böiger Wind. Angesichts der Tatsache, daß der Kläger seinen Flug vom Rand des Illertales außerhalb des typisch föhngefährlichen Gebietes startete, der Flug voraussichtlich kaum eine 1/4 Stunde übersteigen würde und eine

Gewitterbildung im Regelfall durch Beobachtung vorauszusehen ist, war es nicht leichtfertig, wenn der Kläger mit seinem Hängegleiter noch gestartet ist; denn der Wetterbericht hatte unruhigen Wind lediglich regional begrenzt vorausgesagt, so daß ein Start in einer nicht betroffenen Region ohne weiteres möglich erscheinen mußte, zumal der Flug nur von begrenzter Dauer sein würde.

An dieser Beurteilung kann auch die Aussage des Zeugen ... nichts ändern. Es macht eben einen Unterschied, ob eine Veranstaltung, in der Prüfungen für Ultra-Leichtflugzeuge abgenommen werden sollen, angesichts unsicherer Wetterverhältnisse abgesagt wird, bei der es um günstigen Flugbetrieb von längerer Dauer geht, oder ob ein kurzzeitiger Start eines Hängegleiters erfolgen soll. Ob eine Pflicht zur Erkundigung bei Flugwetterwarten von Flughäfen für Drachenflieger angenommen werden kann, hängt davon ab, welche Art von Flug der Drachenflieger durchzuführen beabsichtigt. Bei beabsichtigten Langstreckenflügen oder bei Starts von höheren Berggipfeln dürften an die Erkundigungspflicht des Drachenfliegers eher Anforderungen zu stellen sein, wie sie auch für kleinere Flugzeuge gelten. Bei regional begrenzten Gleitflügen von kurzer Dauer, wie sie der Kläger durchgeführt hat, und wo speziell Bodenwindverhältnisse regionaler Art eine Rolle spielen, sind wie der Kläger zutreffend geltend macht, derartige Auskünfte wenig aussagekräftig und deshalb auch nicht generell einzuholen. Das Berufungsgericht kann jedenfalls angesichts der Umstände des Einzelfalles einen gröblichen Verstoß des Klägers gegen das von einem verständigen Menschen zu erwartende Verhalten nicht feststellen. Die Beklagte ist deshalb im Grundsatz zur Lohnfortzahlung im Krankheitsfall verpflichtet.“

LAG München Az. 7 Sa 765/84



System der Betriebstüchtigkeitsnachweise

Verschiedene Anfragen in der DHV-Geschäftsstelle zeigen, daß über das System der Betriebstüchtigkeitsnachweise Unklarheiten bestehen. Die nachstehende Zusammenfassung dient der allgemeinen Klarstellung.

Grundsätze

Gemäß Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr muß für jeden in der Bundesrepublik Deutschland benutzten Hängegleiter – ferner für Gurtzeug, Rettungssystem, Startwinde, Schleppzubehör – der Betriebstüchtigkeitsnachweis von einer anerkannten Stelle erteilt sein. Für die Erteilung der Betriebstüchtigkeitsnachweise für Hängegleiter, Gurtzeuge und Rettungssysteme hat das Bundesverkehrsministerium nur den DHV anerkannt, für Startwinden und Schleppzubehör den DHV und den DAeC.

Der Gerätebestand bei Einführung des Gütesiegelsystems, die internationale Erweiterung, der Besuch ausländischer Fluggäste, der Erprobungsbedarf der Hersteller und der Eigenbau von Hängegleitern waren und sind in der Weise zu berücksichtigen, daß einerseits übertriebene Härten vermieden werden und andererseits der Sicherheitsstandard insgesamt gewahrt bleibt. Die verschiedensten Bedürfnisse lassen sich nicht „unter einen Hut bringen“, sondern sie machen – freilich auf Kosten der Einheitlichkeit – verschiedene Verfahren und Kennzeichnungen notwendig.

Arten der Kennzeichnung

Folgende Arten der legalen Kennzeichnung der Hängegleiter gibt es:

1. Gütesiegelplakette des DHV. Auf dem Segel aufgenäht, in der Mitte mit großer Jahreszahl und mit handschriftlicher Eintragung der Gütesiegelnummern. Seit 02.07.1984 noch mit durchlaufender Plakettenummer des DHV versehen und seit 01.02.1985 zusätzlich von der DHV-Geschäftsstelle unterschrieben. Mit den zusätzlichen Eintragungen wird der Fälschung von Gütesiegelprodukten entgegengewirkt.
2. Plaketten der BHGA, der HGMA und des SHV, sofern die damit gekennzeichneten Geräte in den Anerkennungslisten des DHV veröffentlicht sind. Die Plaketten der BHGA und des SHV sind am Segel ange-

bracht, die Plakette der HGMA mit dem Zusatz „(DHV)“ am Gestell.

3. Gütesiegelstempel des DAeC. Hängegleiter mit den Gütesiegelnummern 01-001-79 bis 01-022-79 haben noch während der Zuständigkeitszeit des DAeC das Gütesiegel erhalten. Geräte dieser Typen können noch mit dem Gütesiegelstempel des DAeC gekennzeichnet sein oder sie tragen bereits – wenn sie später hergestellt wurden – die Gütesiegelplakette des DHV.

4. Prüfstempel des DHV. Mit diesem Stempel wurden die im Rahmen der Übergangsregelung bei Einführung der Gütesiegelpflicht sichtgeprüft und durch den späteren Abwurfstest nachgeprüften Geräte gekennzeichnet. Ferner haben diesen Stempel die Geräte der Typen Wings und Wings Competition erhalten, sofern sie umgerüstet und vom DHV nachvermessen worden sind.



Stempel der DHV-Gütesiegelstelle



DHV-Gütesiegelplakette



DAeC-Gütesiegelstempel

HGMA-(DHV)	HGMA NR./	<input type="text"/>
Typenbezeichnung	<input type="text"/>	Werk-NR. <input type="text"/>
Hersteller	<input type="text"/>	Baujahr <input type="text"/>
Leermasse <input type="text"/> kg.	Max. Zuladung <input type="text"/> kg.	Min. Zuladung <input type="text"/> kg.
Max. Geschw. <input type="text"/> km./hr.	StallGeschw. <input type="text"/> km./hr.	

Dieses Geraet unterliegt nach der Pruef- und Zulassungsordnung fuer Luftfahrtgeraete nicht der Pruef- und Zulassungspflicht.

Die Benutzung dieses geraetes erfolgt auf eigene Gefahr.

HGMA - (DHV) - Typenschild

5. Prototypengenehmigung. Vor Erteilung eines Betriebstüchtigkeitsnachweises kann der Hersteller vom DHV eine befristete Erprobungserlaubnis erhalten. Prototypen sind durch ein mitzuführendes Prototypenkennblatt ausgewiesen. In diesem Kennblatt ist das Gerät beschrieben, sind die berechtigten Testpiloten namentlich genannt und ist die Gültigkeitsdauer vermerkt.
6. Einzelstückzulassung. Hauptsächlich für Eigenbauten, die zur Schonung des Gerätes nur ein vereinfachtes Prüfverfahren durchlaufen haben. Ausweisung erfolgt durch ein mitzuführendes Einzelstückkennblatt.
7. Betriebserlaubnis für Gäste. Ausländische Fluggäste mit einem Gerät, für das weder ein deutsches Gütesiegel noch ein anerkanntes ausländisches Zertifikat besteht, können nach vereinfachtem Prüfverfahren eine befristete Erlaubnis erhalten, zuständig für das vereinfachte Prüfverfahren – normalerweise Sichtprüfung – sind die Fluglehrer des DHV. Die Erlaubnis ist in Abschrift an den DHV zu senden und vom Gast beim Betrieb mitzuführen.

Besondere Hinweise

Für die Anerkennung eines ausländischen Zertifikats wird vom DHV unter anderem vorausgesetzt, daß eine Dreikomponenten-Meßfahrt mit positivem Ergebnis durchgeführt worden ist. Das Gutachten muß seit 12.10.84 dem DHV vorgelegt werden, erst nach Vorlage und bei Erfüllung der übrigen Anerkennungsvoraussetzungen erfolgt die Anerkennung des einzelnen Gerätetyps mit Veröffentlichung im DHV-Info. Das bloße Vorhandensein der ausländischen Plakette beinhaltet noch keinen in Deutschland gültigen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

Hersteller, für deren Gerät ein ausländisches Zertifikat erteilt ist und die – häufig – ihre Geräte mit der DHV-Gütesiegelplakette kennzeichnen wollen, müssen grundsätzlich mit ihrem Gerät alle Gütesiegeltests durchlaufen und die schriftlichen Unterlagen mit Zeichnungssätzen etc. vollständig einreichen. Zur Vermeidung überflüssigen Mehraufwandes kann die Prüfstelle des DHV einzelne konkret nachgewiesene Testabschnitte – z.B. Festigkeitsprüfung, Abwurf oder Flugtest – als „bestanden“ akzeptieren. Dieser Vorgang ist nicht zu verwechseln mit der oben dargestellten Anerkennung ausländi-

scher Zertifikate.

Nur die Originalplaketten des DHV sind ein gültiger Betriebstüchtigkeitsnachweis, für den der DHV als anerkannte Stelle geradesteht. Nachgemacht Plaketten – deshalb die obige Beschreibung – sind kein Betriebstüchtigkeitsnachweis. Im Zweifelsfall sollten die Piloten sich an ihren Geräteverkäufer und – wenn der Verkäufer keine befriedigende Erklärung abgeben kann – an den DHV wenden.

Die Jahreszahl auf der Gütesiegelplakette des DHV hat den Zweck, das Alter des Geräts kenntlich zu machen. Dies ist vor allem wichtig bei späterem Wiederverkauf. Es wirkt sich preismäßig aus und die späteren Geräte Käufer erhalten einen Anhaltspunkt für mögliche Verschleißschäden. Daher sollte beim Erwerb eines Neugerätes die „aktuelle“ Jahresplakette verlangt werden.

Gurtzeuge, Rettungssystem, Schleppgerät

Für alle anderen gütesiegelpflichtigen Geräte gilt der obige Text sinngemäß mit folgenden Einschränkungen:

1. Gütesiegelplakette des DHV: Wie bei Hängegleitern.
2. Ausländische Plaketten: Nur des SHV für Gurtzeuge und Rettungssysteme.
3. Gütesiegelstempel des DAeC: Nur Rettungssysteme Brüggemann + Brand (Gütesiegelnummer 02-001-77), HGF-1 (02-002-78), Delta-Stop (02-003-78), Parasail I (02-004-78), Help (02-005-78), Le + Be (02-006-78).
4. Prüfstempel des DHV: Nur sichtgeprüfte Gurtzeuge und Rettungssysteme im Rahmen der Übergangsregelung bei Einführung der Gütesiegelpflicht.
5. Prototypengenehmigung: Bisher nur für Startwinden und Schleppgeschirre erteilt, Verfahren wie bei Hängegleitern.
6. Einzelstückzulassung: Bisher nur für Startwinden erteilt.

7. Betriebserlaubnis für Gäste: Wie bei Hängegleitern.

Die besonderen Hinweise gelten sinngemäß für Gurtzeuge, Rettungssysteme, Startwinden und Schleppgeschirre.

Veröffentlichung

Alle Gerätetypen mit Gütesiegel – (Ziff. 1 und 3) und mit anerkanntem ausländischem Zertifikat (Ziff. 2) werden regelmäßig im DHV-Info und im Drachenfliegermagazin veröffentlicht.



SHV-Aufnäher



BHGA-Stempel

GURTEN-HARNAIS SHV FSVL
vom SHV getestet und homologiert
testé par la FSVL et homologué

SHV-Aufnäher

Sicherheitsjournal

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

Tödlicher Fehlstart am Wattles

Burgeis/Italien – Am 16.05.1985 verunglückte Reinhold Schühle am Wattles bei Burgeis tödlich.

Am Nachmittag des 16.05.1985 startete der Pilot mit seinem Saphir an der sehr flachen und kurzen Wattles-Rampe. Infolge eines zu hohen Anstellwinkels beim Start und anschließender Probleme beim Einstieg in den Integral-Gurt kam es zum Strömungsabriß. Das Gerät ging auf die Nase und schlug in steilem Winkel auf den Boden auf.

Tödlicher Absturz in Lienz

Lienz/Österreich – am 28.05.1985 verunglückte Siegfried Loeckle in Lienz mit einem Hängegleiter Typ Impuls tödlich.

Beim Soaren am Hang kurvte der Drachen zum Hang hin. Dem Piloten gelang es wegen der Hangnähe nicht mehr, rechtzeitig wegzudrehen. Er prallte auf den Hang auf.

Tödlicher Absturz in Kössen

Kössen/Österreich – Am 15.05.1985 stürzte Michael von Brettwitz tödlich ab.

Nach einem Flug vom Unternberg zog der Pilot beim Queranflug in ca. 20 m Höhe einen Bremsschirm. Dabei kam es zum Strömungsabriß und das Gerät ging auf die Nase. Der Pilot zog sich beim Aufprall einen Genickbruch zu.

Fehlstart am Walberla

Kirchenehrbach – Am 30.03.1985 zog sich der Pilot Roland Alfred Mitbach bei einem Fehlstart schwere Verletzungen zu.

Bei 30 km/h Windgeschwindigkeit hatte Roland Alfred Mitbach seinen Wills Wing Harrier beim Start zu stark angestellt, schmierte ab und prallte ca. 40 m neben dem Startplatz auf.

Bremsschirm unzulässig

Der tödliche Absturz des Hängegleiterpiloten Michael von Brettwitz gibt Anlaß für nachstehende Erklärung:

- 1. Bei Auslösung eines Bremsschirms tritt zunächst eine Geschwindigkeitsverringerung des Fluggerätes ein. Der Bremsschirm wirkt sich also auf das Flugverhalten des Hängegleiters aus.*
- 2. Wegen dieser Auswirkung ist der Einsatz eines Bremsschirms als genehmigungspflichtige „große Änderung“ einzustufen. Ohne diese Genehmigung erlischt der Betriebstüchtigkeitsnachweis für den Hängegleiter. Ein Genehmigungsantrag wurde bisher beim DHV nicht gestellt. Es gibt demnach im heutigen Zeitpunkt kein zugelassenes Bremsschirmsystem.*
- 3. Gemäß Allgemeinverfügung und Gütesiegelforderungen muß jeder Hängegleiter fußstart- und fußlandefähig sein. Diese Eigenschaften werden im Gütesiegelverfahren geprüft. Bei richtiger Landeinteilung und gerätgerechter Handhabung des Hängegleiters besteht kein Bedarf für einen zusätzlichen Bremsschirm.*
- 4. Für die Korrektur von Fehlern bei Landeinteilung und Bedienung ist der Sicherheitsgewinn des Bremsschirms fragwürdig, da der anfangs eintretende Geschwindigkeitsverlust – abhängig von Fluggeschwindigkeit, Pilotengewicht, Schirmgröße, Auslösehöhe, Mindestgeschwindigkeit und Abreißverhalten des Hängegleiters – zu einer unkontrollierten Unterschreitung der Mindestgeschwindigkeit führen kann, mit den Folgen Strömungsabriß, Druckpunktwanderung, Abkippen nach vorn und Absturz.*

Nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand ist daher aus sicherheitsmäßigen und rechtlichen Gründen vom Gebrauch eines Bremsschirms dringend abzuraten.

... und wieder 'mal die verdammte Hektik!!!

Ich dachte lange darüber nach, ob man als Fluglehrer, der seine Schüler immer und immer wieder mit Nachdruck zum Vorflug-Check anhält, seine eigene Nachlässigkeit zugeben sollte – ich bin zu dem Schluß gekommen, daß ich sogar muß ...

Was ist passiert???

Jeder von uns kennt das Befestigungssystem, mit dem bei den meisten modernen Geräten, auch bei meinem Typhoon, die Vorderverspannung an der Nasenplatte befestigt wird; es ist meist eine kleine U-Schiene, durch die ein Bolzen, mit einem Splint gesichert, durchgesteckt ist.

Nun hängt man die Vorderverspannung mit einem S-förmigen Schäkel ein und drückt ihn um den Drehpunkt vorher genannten Bolzens nach oben in die U-Schiene, um dann durch eine zweite Bohrung in der U-Schiene und dem S-Schäkel einen Quickpin durchzustechen, der damit dieses System sicher verbindet.

Ich befand mich also vor einigen Wochen mit mehreren Piloten zusammen auf der Gaflei in Liechtenstein, wo einige Piloten mein Gerät probefliegen wollten. Auf dem steilen Hang lag noch Schnee und der Untergrund war so glitschig, daß man bei jedem Schritt Gefahr lief, den Hang hinunterzurutschen. Öfter wurde ich auch von den Piloten gerufen, um ihnen beim Aufbauen der neuen Typhoons zu helfen; – tja – ohne eine Entschuldigung zu suchen, das war's dann auch schon; ich habe in der Hektik, obwohl ich mein Gerät gecheckt habe, vergessen die Nasenplatte zu kontrollieren und habe nicht den sichernden Quickpin durchgesteckt.

Das „Gemeine“ ist, daß man beim Aufnehmen des Gerätes praktisch gar nichts merkt – die Vorderverspannung hängt also nur an diesem Haken und ein Ruck könnte schon genügen, um die Vorderverspannung aus ihrer Verankerung herausfallen zu lassen. Um zu wissen was dann passiert, braucht man

nicht sehr viel Fantasie zu haben ... Wenn ich jetzt noch sage, daß ich bei diesem Flug zwei Stunden, in teilweise recht ruppiger Thermik, geflogen bin, kann man sich leicht vorstellen, daß ich meine Glückseligkeit schon recht strapaziert habe.

Bei der Landung, als beim Rausdrücken das Kielrohr aufsetzte, flog die Verspannung dann auch vor meiner Nase auf den Boden.

Übrigens bin ich 100%ig sicher, daß ich nicht als erster so geflogen bin ... Und wieder einmal dieser „blöde, ausge-

latschte“ Satz:

Macht einen sorgfältigen Vorflug-Check und achtet insbesondere auf diesen Punkt – nicht nur die Typhoon-Piloten, sondern auch Piloten von Demon, Magic, Profil, Azur, Atlas usw., usw.

PS. Typhoon-Piloten kann ich nach telefonischer Rücksprache eine kostenlose Lösung anbieten, die dieses Problem aus der Welt schafft.

Mit kameradschaftlichem Fliegergruß
Stanko Petek
DHV-Fluglehrer

Schwenksupport „C“

Dieses Bauteil scheint wesentlich verbessert gegenüber „B“, ohne jedoch die Qualität von „A“ zu erreichen. Belastungstests mit 2 Steuerbügelrohren, die auseinandergezogen wurden, führten in der Regel zu einem Versagen der Befestigungsschrauben bzw. der Rohre, bei starken Fließverformungen der Supports.

Trotzdem ist auch bei „C“ eine Reißbildung durch freiwerdende Spannungen im Werkstoff nicht auszuschließen, wie einige, allerdings wenige, Beispiele zeigen. Der Support „C“ kostet z.Z. bei entsprechender Abnahme ab Mindelheim ca. 4,80 DM. Eingebaut wurden und werden diese Supports („A“, „B“ oder „C“) unter anderem in die Geräte der Firma Comco, Firebird, Guggenmos, Bautek, Steinbach, Steger, Vega u.a.

Untersuchung der Schwenksupports

Der Sicherheitsreferent des DHV, Dipl. Ing. Franz Karl, hat die Kunststoff-Verbindungsgelenke Steuerbügel/Kielrohr (Schwenksupport) unter die Lupe genommen. Anlaß waren Brüche dieses Gelenks, gottseidank stets am Boden und daher ohne Unfallfolgen.

Das Untersuchungsergebnis

Schwenksupport „A“

Vertrieb Comco, Aidlingen. Dieses Bauteil wird seit nahezu 12 Jahren in der Schweiz gefertigt und führte bis auf erste Anlaufschwierigkeiten, in den letzten 8 Jahren zu keinen Beanstandungen. Erkennbar an der eingepprägten Bezeichnung PD 1/80 und an den nicht abgerundeten Kanten. (Die Kosten belaufen sich übrigens bei Abnahme von 1 bzw. 1000 Stück auf ca. 18,- bis 9,- DM). Hergestellt wurden bis jetzt etwa 5000 Stück.

Schwenksupport „B“

Vertrieb Bautek, Trier. Erste Ausführung einer Kopie von „A“ durch eine Mindelheimer Firma. Durch Probleme bei der Fertigung und falsche Wahl des Werkstoffes hohe Ausfallquote der eingebauten Teile, vermutlich durch Eigenspannungen.

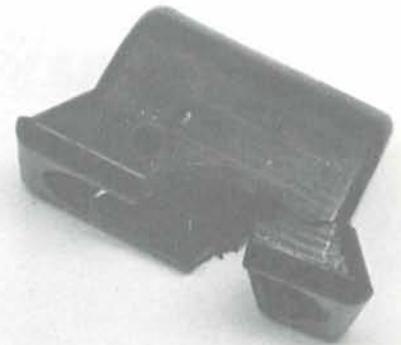
Merkmale: Keine eingepprägte Bezeichnung, alle Kanten abgerundet, starke Abdrücke des Formfräasers an den Oberflächen, hervorstehende Gußkante. Diese Gußform wurde darauf modifiziert (Löcher nachträglich gebohrt), das verwendete Material wurde mehrfach gewechselt, die „Gußkante“ entfiel, die Oberfläche wurde geglättet. Dies führte zur Ausführung „C“.



Schwenksupport des Typs Comco (Bezeichnung PD 1/80)



Schwenksupport des Typs Bautek (ohne Bezeichnung)

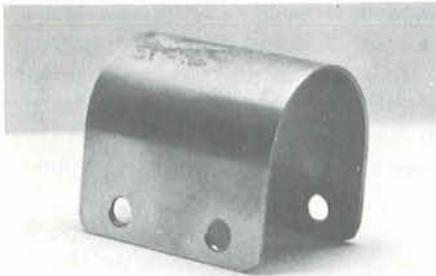


Gebrochener Schwenksupport

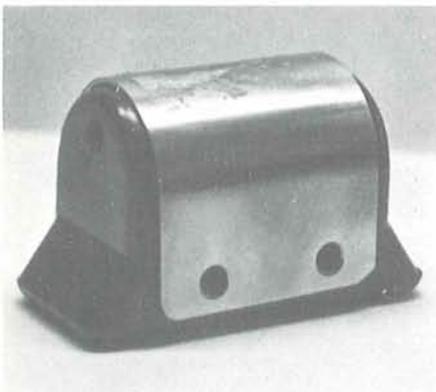
Maßnahmen des DHV

1. Schwenksupports gehören zum Festigkeitsverband des Hängegleiters. Sie müssen daher in ihrer Festigkeit den Gütesiegelforderungen entsprechen. Zu diesen Forderungen gehört u.a., daß
 - a) für alle Verbindungselemente innerhalb des Festigkeitsverbandes ausreichende Sicherheitsmittel und -Verfahren angewendet werden;
 - b) möglichst keine gefährlichen Spannungskonzentrationen vorhanden sind, von denen Ermüdungsbrüche ausgehen können.
2. Das ursprünglich verwendete Schwenksupport „A“ hat zu keinen Beanstandungen geführt. Die verwechslungsfähigen Versionen „B“ und „C“ erfüllen dagegen nicht die Gütesiegelanforderungen.

3. Einzelne Hersteller/Händler sind bereits dazu übergegangen, das Kunststoffteil durch ein U-förmiges Blech zu ummanteln und dadurch die Festigkeit des Bauteils zu erhöhen und für den Fall des Brechens des Kunststoffteils die Festigkeit des Hänggleiters zu gewährleisten. Diese technische Lösung wird vom DHV für sinnvoll erachtet.



U-Blech als Verstärkung



Schwenksupport mit U-Blech

4. Für Geräte, die ab 01.09.1985 ausgeliefert werden, ist die Ausstattung mit einem Metallmantel oder andere zweckentsprechende Ausstattung Gütesiegelvoraussetzung. Die Gerätehersteller werden gebeten, umgehend entsprechende Änderungsanträge an den DHV zu richten und Umrüstsätze für die vorher ausgelieferten Geräte anzubieten.
5. Für diejenigen Geräte, die vor dem 31.08.1985 ausgeliefert sind, gilt eine Umrüstfrist bis 31.12.1985. Ab 01.01.1986 wird der Betriebstüchtigkeitsnachweis für alle nichtumgerüsteten Geräte unwirksam.
6. Die Neuausstattung bzw. Umrüstung gilt für alle Schwenksupports der oben dargestellten Arten „A“, „B“ und „C“ sowie für andere eventuell bisher nicht bekanntgewordene Arten vergleichbarer Bauweise.

Unsere Sicherheit muß die paar Mark wert sein!

Ein Gummiring schützt vor Verschleiß

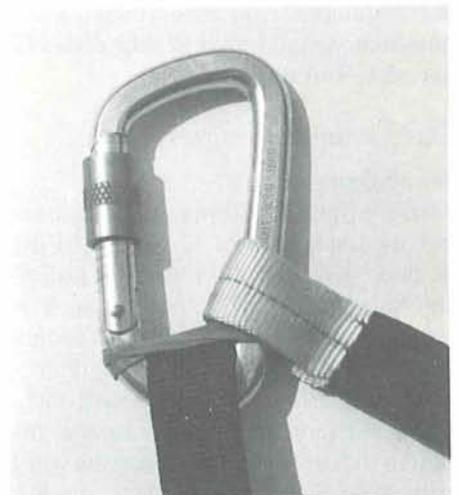
Bei seiner Tätigkeit als Fluglehrer-Assistent stellte Bernhard Schnekenburger immer wieder fest, daß sich die Verbindungsleine des Fallschirms im Karabiner unter die Gurtzeugbefestigungsschleife geschoben hatte (Bild 1). Dadurch lastet während des Fluges ständig das volle Pilotengewicht auf der Verbindungsleine. Die Folge: durch ständige Reibung wird die Verbindungsleine an dieser Stelle geschwächt, bei einer Fallschirmöffnung kann die Verbindungsleine reißen.

Die Lösung:

Ein einfacher Gummiring oberhalb der Gurtzeugschleife in den Karabiner gespannt verhindert, daß sich die Verbindungsleine unter die Gurtzeugbefestigung schiebt (Bild 2). So wird die Verbindungsleine nicht ständig belastet und durch Reibung geschwächt. Es ist jedoch darauf zu achten, daß bei der Befestigung des Gummirings der Federschnapper des Karabiners nicht nach innen gedrückt wird. Eine zusätzliche Verbindung mit einer ausreichend dimensionierten Reepschnur oder einem geeigneten Karabiner zwischen Gurtzeug- und Fallschirmverbindungsleine ist trotzdem unerlässlich. Die Zusatzverbindung wurde bei den Fotos aus Anschaulichkeitsgründen weggelassen.



Die Verbindungsleine (weiß) hat sich unter die Gurtzeugschleife (schwarz) geschoben.



Ein einfacher Gummiring schafft Abhilfe.



Das kleinste (200 x 50 mm) und leichteste (390g) luftbereifte **STUEBERBÜGELRAD** passend für Steuerbügel 25 O und 28 O
 Preis **DM 36.50 / Stück**
 1 Paar Nabenbuchsen per Rad DM 5.50 incl. Mwst.



Schweiger - Jehle
 8959 Seeg Allgäu · Hitzlereder Straße 15
 Postfach 28 · Tel. (08364) 1078 - 8282

Rettungsschnur

Bei der Vorbereitung der Rettungsschnur dachte ich an einen eventuellen Notfall wie Baumlandung. Mit Sicherheit hat man nur eine Hand frei. Wie schnell fällt die ganze Rolle zu Boden oder das Bleigewicht ist schließlich glücklicherweise am Boden und plötzlich entwischt das Ende der Rettungsschnur!

Deshalb gehört das Ende der Rettungsschnur am Gurtzeug oder an der Kleidung verknotet beziehungsweise mit einer Foggernadel verbunden.

Volker Großmann

Neuer Knoten empfohlen

In der 2. Auflage des Lehrbuchs „Drachenfliegen“ von Peter Janssen und Klaus Tänzler wurde auf Grund neuer Erkenntnisse das Kapitel „Seilknoten“ umgeschrieben.

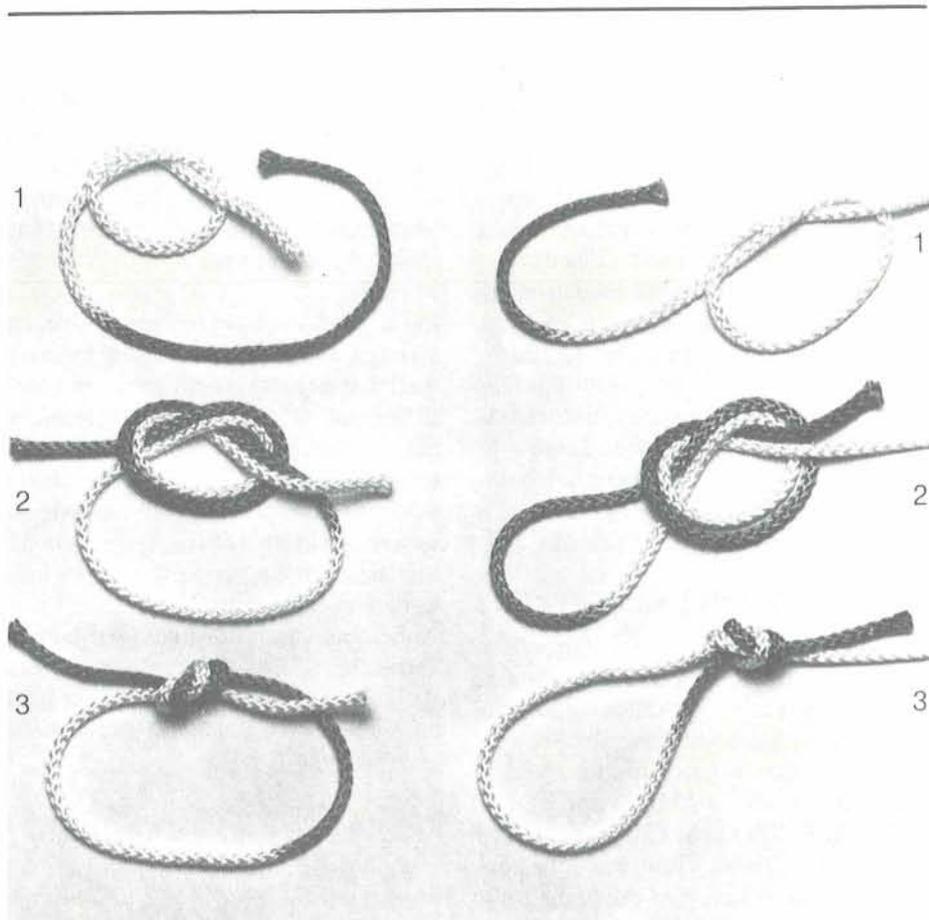
Knoten im Bereich der Pilotenaufhängung haben mehrere Kriterien zu erfüllen, sie sollen

- für verschiedene Zwecke anwendbar sein
- längen- und formgleich bleiben
- für Seilmaterial aus Kunstfaser taugen, insbesondere Nylon, durch Bekneifen
- für das Legen wenig Seilmaterial erfordern
- beim Wechsel von Belastung und Entlastung sich nicht lockern
- auch nach starker Belastung wieder zu öffnen sein – wichtig für Änderungen an der Seillänge und für Notfälle.

Diese Eigenschaften vereint der „gesteckte Sackstich“, bei Bandmaterial als „Bandschlingenknoten“ bezeichnet.

Bei festgezogenem Knoten dürfen die freien Enden nicht kürzer sein (gemessen in Zentimetern cm) als der Durchmesser des verwendeten Seils (gemessen in Millimetern).

Der gesteckte Sackstich

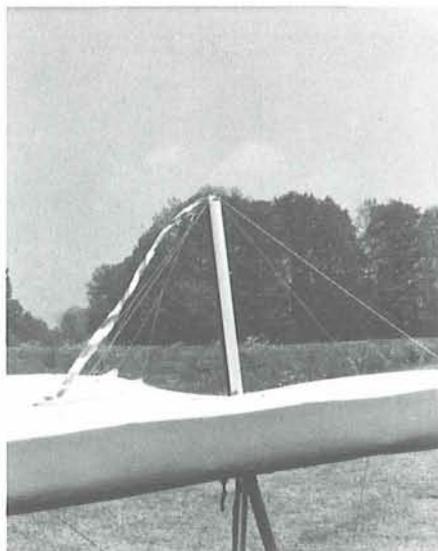


Verbindung von zwei Seil-Enden. Anwendungsbeispiele: Aufhängeschlaufe, Doppelaufhängung.

Schlaufe an einem Seil-Ende. Anwendungsbeispiel: Befestigung der Tragseile an den Gurtzeugschlaufen.

Anfängerfähnchen bringen Sicherheit

Die Vorstandschaft des Drachenfliegerclub Südschwarzwald hatte eine gute Idee, als sie 1984 für die Schulung am Kandel vorschrieb, daß Flugschüler an ihrem Turm ein ca. 1 Meter langes, auffälliges Band (Traversierband oder ähnliches) zu befestigen haben. Dieses Band signalisiert den anderen Piloten, daß sie es in der Luft und am Boden mit einem Flugschüler zu tun haben, der unter Umständen noch nicht mit allen Regeln des Drachenflugsports vertraut ist. So wird der erfahrene Pilot dem Anfänger bereitwillig ausweichen, wenn dieser einmal mangels Kenntnis quer durch einen Thermikbart fliegt, oder er wird ihm beim Landen den Vorzug einräumen.



Gefährliche Begegnungen können dadurch reduziert werden. So dient das Fähnchen nicht nur der Sicherheit des Anfängers, sondern auch der erfahrene Pilot profitiert sicherheitsmäßig davon!

Sicherheitsmitteilung der Firma Stöllinger

Bei einer Testreihe wurde ein Materialmangel am Innencontainer für Keller-Karpfen festgestellt.

Bitte um Rücksendung des Innencontainers an die Adresse „Herbert Stöllinger, Poststraße 34, 8230 Bad Reichenhall“, Telefon 086 51 / 32 37.

Der Austausch erfolgt kostenlos!

Überlegungen zum Kurvenflug

Von Klaus Gehring

Fragt man heute jemand: „Sag mal, wie fliegst Du eine Kurve?“, so bekommt man etwa folgende Antwort: „Erst mal Gewichtsverlagerung in die gewünschte Ecke, das ist doch klar, und dann drücken, dann kommt er nämlich schneller herum“. Fragt man weiter nach dem Warum, so wird man auf das Vorliegen einer Tatsache hingewiesen oder hört auch „Jetzt fliegst Du schon so lange, wozu so dumme Fragen?“

Bekanntlich sind dumme Fragen meist deswegen dumm, weil sie nicht leicht zu beantworten sind. Da es hier aber um eine für unsere Geräte sehr eigentliche Erscheinung geht, sollen die entscheidenden Aspekte einer Antwort dargestellt werden. (Im wesentlichen greife ich dabei zurück auf die Arbeit „Zur Querstabilität“, DHV-Info Nr. 25 und Nr. 26.)

1. Gewichtsverlagerung

Verlagert sich der Pilot im stationären Geradeausflug (Gewicht G und resultierende Luftkraft R halten sich das Gleichgewicht), so wandert der Schwerpunkt von Gerät plus Pilot um Δy nach der Seite ($S \rightarrow S'$ in Abb. 1) und es entsteht ein Rollmoment $G \times \Delta y$, auf das das Gerät mit einer Rollbewegung reagiert. Dieses Rollen wird durch die Rolldämpfung beeinträchtigt und verursacht deswegen ein kurvenfreundliches und ein kurvenfeindliches Rollmoment, wobei bei unseren Geräten das kurvenfreundliche Rollwendemoment überwiegt.

Bei zunächst ausschließlicher Rollbewegung sind die Kräfte R und G nicht im Gleichgewicht. Es resultiert eine Schiebekraft in Richtung der späteren Kurve (F_y in Abb. 2). Auf Grund ihrer Ursache heißt sie Rollschiebekraft und beschleunigt das Gerät in eine Schiebebewegung. Dieses Schieben kann man im Flug sehr schön am Wollfaden beobachten, zumindest für ein kurzes Weilchen, weil dann allmählich – zu unserer großen Freude – auf Grund des kurvenfreundlichen Schiebe-Gier-Moments die Kurve gelingt.

2. Drücken

Gefühlvolle Piloten wissen schon lange, daß Drücken während des Schiebens ein wesentlich rascheres Einleiten der Kurve mit engerem Kurvenradius ermöglicht. Diesen Effekt wollen wir uns etwas genauer ansehen.

Das Schiebe-Gier-Moment entsteht ja dadurch, daß die schiebende Hälfte der Fläche mehr Auftrieb und daher mehr induzierten Widerstand erzeugt als die Gegenseite. Abb. 3 zeigt qualitativ die Abhängigkeit des Auftriebsbeiwerts C_a einer Halbfläche vom Schiebewinkel β (selbstverständlich in Anwesenheit der anderen Halbfläche). C_a hat ein flaches Maximum, wenn die Eintrittskante senkrecht angeströmt wird (beim Schiebewinkel β).

Für $\beta \rightarrow 90^\circ$ wird wegen der positiven effektiven V-Stellung ein kleiner positiver Auftriebsbeiwert resultieren und entsprechend für $\beta \rightarrow -90^\circ$ ein kleiner negativer Auftriebsbeiwert.

Uns interessiert der Bereich kleiner Schiebewinkel β . Dort können wir für unsere qualitative Betrachtung den Ansatz machen C_a proportional $(1 + k_2\beta)$; k_2 ist eine Konstante.

Außerdem ist im normalen Anstellwinkelbereich C_a auch proportional zum Anstellwinkel α (dieser sei von der Nullauftriebsrichtung aus gemessen). So

können wir insgesamt für den Auftriebsbeiwert einer Flächenhälfte den Ansatz machen

$$C_a = k_1 \times \alpha \times (1 + k_2\beta);$$

k_1 ist eine Konstante.

Uns interessiert der Unterschied der induzierten Widerstände der Halbflächen.

Qualitativ ausreichend sind die induzierten Widerstände proportional zu C_a^2 , und wir bekommen mit unserem Ansatz (1 steht für die spätere kurveninnere Fläche, entsprechend 2 für die kurvenäußere)

$$C_{\omega_1} \sim C_{a_1}^2 = \alpha^2 k_1^2 (1 + k_2\beta)^2$$

$$C_{\omega_2} \sim C_{a_2}^2 = \alpha^2 k_1^2 (1 - k_2\beta)^2$$

und für die Differenz

$$\Delta C_{\omega_i} = C_{\omega_1} - C_{\omega_2} \sim \alpha^2 k_1^2 k_2 \beta$$

Daraus ist offensichtlich, daß das Schiebe-Gier-Moment proportional mit dem Schiebewinkel und quadratisch mit dem Anstellwinkel wächst. Kein Wunder also, wenn wir einen harten engen Bart mit Drücken besser erwischen.

Ganz harmlos ist diese Technik jedoch nicht. Bei übertriebenem Drücken und/oder ungünstiger Turbulenz kann die Strömung am Innenflügel abreißen.

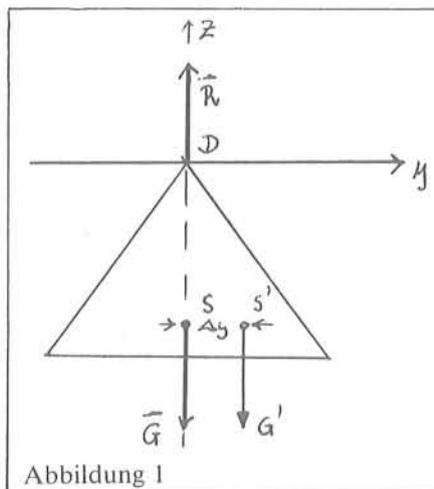


Abbildung 1

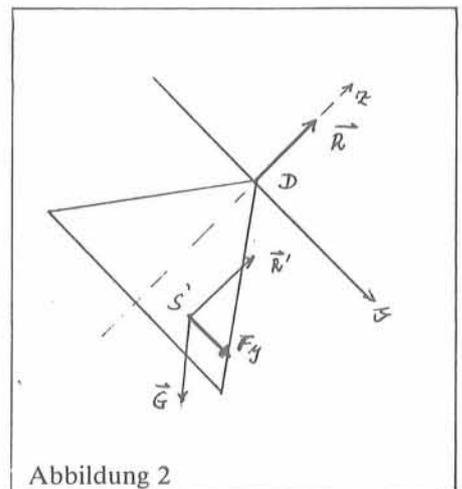


Abbildung 2

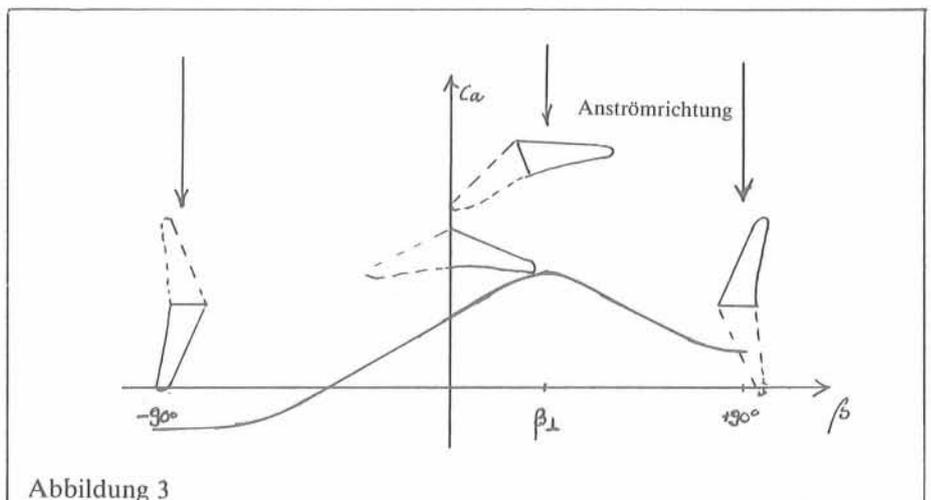


Abbildung 3

Daniel Müller – Mitglied Nummer 5000

Am 31.05.1985 war es soweit. Fünfeinhalb Jahre nach der DHV-Gründung (24.11.1979) konnte mit Daniel Müller das 5000ste DHV-Mitglied begrüßt werden. 5000 Mitglieder in fünfeinhalb Jahren, das entspricht einem täglichen Zuwachs von 2 1/2 Mitgliedern.

Doch wer ist nun das 5000ste Mitglied? Daniel Müller aus der bayerischen Gemeinde Klais ist 22 Jahre alt und im Moment leistet er in München als Krankenwagenfahrer seinen Zivildienst ab. Daran soll sich, wenn alles klappt, ein Medizinstudium anschließen.

Dem Fliegen ging, wie schon bei vielen Piloten, ein Fallen voraus. Dies allerdings mehr oder weniger kontrolliert mit dem Fallschirm. Die Ausbildung zum Fallschirmspringer brach Daniel jedoch bald ab, nachdem er erkannte, daß das Verhältnis „Genuß zu Unkosten“ seine Erwartungen nicht erfüllte.

Da Daniel unmittelbar an einem Hängegleiterschulungshang wohnt, war eine Ausbildung zum Hängegleiterpiloten das naheliegendste, um doch noch Höhenluft schnuppern zu können. In der Zwischenzeit befindet sich Daniel in der



Daniel Müller, 5000. DHV-Mitglied

A-Ausbildung. Die Flugbegeisterung Daniels ist so groß, daß er seinem zweiten Hobby, dem Bergsteigen, nur noch bei schlechtem Wetter frönt. Daniels

Ziel ist es, das Drachenfliegen mit dem Bergsteigen zu verbinden.

Von der Flugbegeisterung seines Sohnes ließ sich auch Daniels Vater anstecken. So plant er mit seinen 56 Jahren in naher Zukunft mit der Ausbildung zu beginnen.

Überraschung am österreichischen Zollamt

Ein Deutscher hat seinen in Deutschland erworbenen Drachen in Österreich an einen österreichischen Drachenflieger ausgeliehen. Die Benutzung des Geräts durch den Österreicher hat Zollpflicht ausgelöst und der österreichische Pilot wurde mit 4496 ÖS, das entspricht etwa DM 700,-, zur Kasse gebeten.

Im Bescheid des österreichischen Zollamts Kiefersfelden heißt es (Auszug):

„Ihren eigenen Angaben zufolge reiste im Dezember 1984 der im Zollaussland wohnhafte Reinhold Speidel mit seinem Flugdrachen nach Österreich ein. Das Fluggerät wurde von Speidel im formlosen Vormerkverkehr nach Österreich eingebracht und die Zollschilderung entstanden. Das in Rede stehende Gerät hätte von einer ausschließlich im Zollgebiet wohnhaften Person nicht benutzt bzw. verwendet werden dürfen. Durch die Verwendung des Gerätes durch eine im österreichischen Zollgebiet wohnhafte Person (Ihre Person) wurde die bei der Abfertigung zum Vormerkverkehr gem. § 177 Abs. 1 Zollgesetz bedingt entstan-

dene Abgabenschuld (Zollschuld) gem. § 177 Abs. 3 lit. Zollgesetz in Verbindung mit § 3 Abs. 2 Zollgesetz unbedingt und gem. § 175 Abs. 2 Zollgesetz 1955 gleichzeitig auch fällig.

Aufgrund der oben geschilderten Sachlage bzw. aufgrund der bestehenden zollgesetzlichen Bestimmungen waren Ihnen die unbedingt gewordenen Eingangsgeldabgaben in umseitig angeführter Höhe vorzuschreiben.“

Geräteverleih und Gerätetausch als Freundschaftsdienst können im Ausland teuer werden.

Firma Firebird

Die Fa. Hängegleiter Sportartikel Seeg, ehemals Firebird Leichtflugzeugbau GmbH, hat seit 01.05.85 wieder zu Ihrer alten Firmenbezeichnung, jetzt:

FIREBIRD
Schweiger & Jehle KG
Hitzlerieder Str. 15
8959 Seeg
Tel. 083 64/10 78 + 82 82
zurückgefunden.

Neue DHV-Mitgliedsvereine

Als neue DHV-Mitgliedsvereine begrüßen wir:

Ski-Club Reifenberg e.V.
Feldbergstraße 6/Jäger
6384 Schmitt 3
Wolfgang Jäger

Drachenfliegerclub Niederrhein
Kenger Weg 31/Nebelung
4173 Kerken
Günter Nebelung

Ortenauer Drachenflieger e.V.
Fussbach 101/Klimsch
7614 Gengenbach
Peter Klimsch

Drachenfliegerclub Homburg
Gössenheim
Sonnenstraße 4/Elzinger
8781 Gössenheim
Werner Elzinger

Drachenfliegerfreunde Rhein-Mosel e.V.
Josefstr. 26/Hommer
5403 Mühlheim-Kärflich

Ein Palmsonntagsausflug

Von Arnold Kummer

„Noldi, bitte schnell aufstehen, wir müssen in die Kirche zur Palmweihe.“ So weckte mich um 8.00 Uhr früh unser Flori ein bisserl unsanft. Ein Blick nach draußen zeigt herrliches Frühlingswetter, richtig toll zum Fliegen. Also nichts wie raus aus dem Bett und Palmzweige ins Auto laden. Zuerst kommt die Pflicht, dann das Vergnügen.

Nachdem die Kinder ihre Palmbüschel in der Nachbarschaft ausgeteilt haben, darf ich den Drachen einladen. Ein „neuer“ Gebraucher, bisher nur ein kurzer Testflug vom Brauneck, soll heute erhalten, um mich vor dem XC-Lehrgang in Italien noch ein bisserl drauf einzufliegen.

Den Lift mit dem 12.00-Uhr-Gehänge erwisch ich gerade noch. Rauftragen wird mit dem ungewohnten 3,6 m Packen auf der Schulter ganz schön schweißtreibend, in dieser Disziplin wird der Hi-Dream gegenüber dem gewohnten Minifex schon eher zum Alptraum. Da nehme ich das Angebot vom Bachhuber Fritzl gerne an, der nochmal ein Stück runtergekommen ist, um mir den Drachen das letzte steile Stück abzunehmen.

Dank der langen Packweise geht's Aufbauen trotz des ungewohnten Geräts leidlich schnell und so stehe ich mit dem Vogel auf den Schultern kurz nach halb zwei an der Rampe, wo mir der Isi beim Starten behilflich ist. Ein wenig arg seitlich kommt der Wind, dreht aber zwischendurch immer wieder günstiger, also Flügel ein wenig hängen lassen, Nase gegen den Wind gedreht und losgerannt.

„Juhuu“, endlich wieder mal fliegen, erst der sechste Flug nach Weihnachten, so wenig bin ich in den 7 Jahren meiner Drachenfliegerei noch nie geflogen. Nach links eingedreht, piep, piep, piep macht's Vario, doch bald geht's schon wieder runter, also einen neuen Platz suchen, und so finde ich über dem Kieflergraben einen ganz netten Bart, der mich auch gleich bis 1800 m hebt.

Zurück zur Rampe, um beim Isi nach dem Rechten zu schauen, doch der winkt ab, wie auch die Thermik, die heute überall steht, nur nicht am Westgipfel, trotz des leichten Nordwestwindes. Also fliege ich mal zur Bodenschneid, liegt sowieso am Weg nach

Bayrischzell, was mein erklärtes Tagesziel ist. In gut 200 m über dem Grat angekommen, gibt sie aber so gut wie nichts her, außer einem Nullschieber. Bayrischzell ade, dann eben nicht.

Die Sonne scheint nur noch durch einen trüben Schleier und es liegt noch zuviel Schnee in den Gräben für eine gesunde Thermik. Die günstigste Stelle könnte nur noch über dem Kühzagl sein, dort ist schon alles schneefrei und der Windsack beim Cafe Kreuz zeigt auch in diese Ecke. Tatsächlich geht's auch schon rauf und der Hi-Dream macht seinem Namen endlich wieder alle Ehre, willig nimmt er die Thermik an, im Nu bin ich wieder über Wallberghöhe, wo inzwischen wieder einige Drachen kreisen.

Jetzt könnt ich eigentlich nach Dürnbach heim fliegen, kommt es mir in den Sinn. Über dem oberen Alpbachtal trägt's auch noch ganz leidlich, nur vorwärts komme ich plötzlich nicht mehr richtig. Aha, auch die Bäume wackeln etwas, also hat der Wind ziemlich aufgefrischt. Am Pfliegeleck, kurz vor dem Bräustüberl, gebe ich mein Vorhaben zum Heimfliegen wieder auf, gegen diesen Wind habe ich keine Chance. Die Wellen auf dem eisfreien Teil in der Mitte des Sees sowie meine eigene Abdrift zeigen mir die Windrichtung an, genau NW. Nun, 700 m über dem Landeplatz hab ich noch, das könnte nochmal zum Wallberg reichen, also nichts wie hin.

1100 m NN zeigt mein Höhenmesser, als das Sinken ruckartig aufhört, einkreisen, gegen den Wind stellen, nauf geht's wie im Lift. Fünf Minuten später seh ich den Isi am Funk, die Franzosenmarie, den Ostler und den Fentberger Hansi beim Aufbauen, die Karin kommt gerade mit dem Drachen auf der Schulter oben an, schon mehr als 300 m unter mir. Vor mir kreist der Karas Walter mit seinem Minifex, bald seh ich ihn auch schon von oben; schlecht geht er nicht, mein neuer Vogel.

Auf ein Neues, sag ich mir und zisch in Richtung Bodenschneid ab, 2100 m NN stehen auf der Uhr. Sogar über dem Tal geht's noch nach oben, sodaß ich die Höhe halten kann und über der Bodenschneid nur einen Kreis einlege, um sofort weiter zu fliegen. So wie das abgeht, hat's mindestens 40 km/h Wind

hier oben. Kaum ist die Spitzingstraße unter mir, geht's schon wieder rauf, viel Höhe hab ich aber nicht verloren, so nehme ich den Bart nur bis 2200 m NN mit.

In Fischbachau bau ich zur Zeit gerade einen Ofen, also schau ich mir die Baustelle mal von oben an, außerdem glaube ich, ist die Luft vor dem Breitenstein ruhiger als südlich des Tals, wo bei dieser Windgeschwindigkeit sicher ganz nette Turbulenzen entstehen. Toll schaut's von hier oben aus, Tegernsee, Schliersee, Seehamer See, Simssee, Chiemsee, Inn, alles scheint greifbar nahe zu sein. Mit dieser Höhe und dem Rückenwind dürfte ich das andere Ufer vom Inn leidlich erreichen.

Nussdorf und der Heuberg sind das nächste Ziel. Dort kann ich ja einen Freund besuchen, der eine riesige Landwiese vor der Haustür hat. Die neue Staustufe des Inn liegt unter mir; so wie der Wind die Wellen flußaufwärts bläst, treibt er mich gegen den Heuberg. Den Drachen gegen den Wind gestellt, treibt es mich bei 40 km/h auf dem Speedmesser immer noch auf den Berg zu, schön langsam kann's einem unheimlich werden, Gott sei dank geht's genauso schnell nach oben, sodaß ich wenigstens bald weit über dem Berg stehe. Nun, aus dem Besuch in Nussdorf wird's wohl heute nichts werden, „so long Toni, vielleicht ein andermal“.

Über der Hochries stehen etwa 4 bis 5 Drachen in der Luft, mit einer unwahrscheinlichen Fahrt düse ich daran vorbei, nur noch geradeaus, Richtung Osten, Einkreisen ist nicht mehr notwendig. Auf die Länge der Hochries mache ich mindestens noch 300 m Höhe im Geradeausflug gut, sodaß es überhaupt kein Problem ist, zur Kampenwand zu kommen.

Gedanken an eine bayerische Meisterschaft werden wach, als ich zweimal vor der Wand gescheitert bin und jeweils in Aschau landen mußte. Heute geht alles spielerisch leicht, Höhe stimmt, Geschwindigkeit stimmt und schon ist die Hochplatte unter mir. Vor sieben Jahren absolvierte ich dort meinen Prüfungsflug zum A-Schein, damals noch mit einem Bergfex. Damit kam man noch nicht einmal zum Wössner Hof, wo heute 6 Drachen am Boden stehen. Ob ich hier runter muß? Voriges Jahr bei der Clubmeisterschaft kam der Hansi bis hierher, was ihm am Jahresende den Mende-Pokal für den weitesten Wallbergflug einbrachte.

1300 m NN zeigt der Höhenmesser am Trapezeck, als ich den gegenüberliegen-



den Berg erreiche. Bei ca. 500 m Talgrund sind das immer noch 800 m drüber. Sagenhaft geht's heute und schon wieder zieht's mich wie im Fahrstuhl nach oben. 2000 m NN müssen reichen, der Hochfeln ist jetzt ganz locker erreichbar. Auch hier hängen einige Drachen in der Luft, aber alle bleiben brav am Berg, keiner zieht mit, denen reicht wohl ihr Fahrstuhl, der mich plötzlich auch packt und geradezu nach oben reißt. 5 m/s zeigt mein Vario am Anschlag und der Piepser überschlägt sich geradezu.

Nur einmal stelle ich den Drachen gegen den Wind und schon geht's wieder weiter Richtung Osten, zum Rauschberg bei Ruhpolding. Hier haben wir auch schon um's Raufkommen bei einer Bayerischen gekämpft, doch heute geht

alles wie von selbst, ca. 400 m vor dem Berg kommt wieder der harte Schlag von unten und im Geradeausflug geht's drüber, als hätt ich eine zweimotorige Cessna unter dem Hintern.

Reichenhall mit dem Hochstauffen liegt vor mir, nachdem Inzell wie mit einem Wischer unter mir durchgezogen ist. Jetzt heißt es überlegen, was zu tun ist. Voraus liegt die Kontrollzone von Salzburg, da geht nichts mehr, und nach rechts Richtung Berchtesgaden traue ich mich bei diesem Wind nicht, da liegt alles in Wirbeln und die Landeplätze sind so klein und dünn gesät wie Oasen in der Wüste, eine Karte hab ich auch nicht dabei, daß ich genau wüßte, wo die Kontrollzone aufhört, um im Salzachtal weiter zu fliegen. Es ist auch halb fünf und so entschließe ich mich schweren

Herzens meine 2000 m NN, das sind immer noch fast 1600 m über Talgrund, abzubauen.

Am Ostende vom Hochstauffen geht's dann auch mit 2 m/s runter und ich such mir den Sportplatz von Piding, kurz vor der Grenze als Landeplatz aus. Um die Autobahn mit noch ausreichender Höhe zu überqueren, fliege ich bald ins Tal hinaus, doch da fangen die Schwierigkeiten erst an: Wohin ich auch fliege, überall geht's rückwärts und nach oben. Den Steuerbügel hinter den Knien und immer seitlich geschaukelt, geht's in unsagbar langsamen 0,5 m/s runter. Wenn das noch lange so geht, werden mir die Arme nicht mehr erhalten.

Den Sportplatz kann ich zum Landen nun auch vergessen, inzwischen bin ich nämlich rückwärts über den Ort geflogen. Dabei geht's fast wieder rauf, so daß ich froh bin, endlich am östlichen Ortsrand von Piding zur Landung ansetzen zu können. Wie mit dem Hubschrauber geht's senkrecht nach unten, und das bei ca. 50 km/h auf dem Geschwindigkeitsmesser. Doch läßt sich der Drachen wunderbar leicht dirigieren, sodaß ich eine butterweiche gestandene Landung in die Wiese setze.

Puuuh, das war noch ein ganz schönes Stück Arbeit zum Abschluß von diesem spielerisch leichten Flug. Jetzt werd ich mir aber schnell zwei Landezeugen suchen, um den Flug für den Mendepokal werten zu können. Eine ganze Schar Kinder kommt angelaufen und hilft mir beim Abbauen und Tragen, die Leute sind sehr nett und laden mich ein, von ihnen aus zu telefonieren, daß ich abgeholt werde. Ein bisserl ungläubig schauen sie aber doch, als ich auf ihre Frage, woher ich komme, den Wallberg als Startplatz nenne. Nach einer kräftigen Brotzeit beim Altwirt geht dann die Tür auf und meine Familie kommt herein.

„Na, du machst uns eine Freude, am Palmsonntag soweit zu fahren, nur daß der gnädige Herr spazierenfliegen kann“, war der erste Kommentar auf den wunderbaren 84-km-Flug. Zum Einfliegen auf den XC-Lehrgang war er gerade recht, mal sehen, was dort für Strecken zusammenkommen. Ein schöner Palmsonntagsausflug war's, sowas könnt's öfter geben. Das nächste Mal schreibe ich aber die Startmeldung für den XC-Cup des DHV doch aus und melde den Flug auch dafür an, es wäre schade, wenn mir gerade diese Punkte für einen vorderen Platz fehlen würden, denn den Fotoapparat hatte ich dabei.

Bainbridge liefert keine Segel mehr!

Zuerst gab es eine gute Nachricht aus dem Hause Bainbridge, dann eine niederschmetternde.

Aus dem Unternehmen, das in dem Ruf steht, das beste Segelmaterial herzustellen, drang die frohe Kunde, Bainbridge habe neuerdings ein UV-resistentes Tuch entwickelt.

Dann aber bekam die Firma wegen eines tödlichen UL-Unfalls eine Schadenersatzklage an den Hals und will nun kein Tuch mehr an ULs, Drachenflieger und Ballone liefern. Im Frühjahr 1984 waren zwei Berufspiloten der Eastern Airlines zu einem Wochenendflug mit einem UL gestartet und dabei tödlich verunglückt. Da man den Unfall auf das Einreißen eines alten, noch nicht UV-resistenten, Bainbridge-Tuches zurückführte, verklagte ein Rechtsanwalt, einer der betroffenen Familien die Firma Bainbridge auf 1 Million Dollar Schadenersatz. Bei den ULs spielt die UV-Gefahr eine größere Rolle als bei den Drachen, da die ULs meist nicht abgebaut werden. Selbst wenn sie aufgebaut in einem Hangar stehen, sind sie der UV-Strahlung ausgesetzt, die durch die Fenster dringt. Die Firma Bainbridge antwortete auf die Frage, wie man denn feststellen könne, ob ein Tuch wegen der UV-Belastung schon zu viel an Festigkeit verloren habe, man brauche nur versuchen mit dem gestreckten Finger durch das Tuch zu stoßen.

In den Vereinigten Staaten kann auf Grund der dortigen Gesetzgebung ein Hersteller viel stärker haftbar gemacht werden als in Europa. Bainbridge will dennoch auch nach Europa kein Tuch mehr liefern, da aufgrund des starken Dollars die Gefahr besteht, daß europäische Drachen auf dem amerikanischen Markt erscheinen.

Findet UP keinen Aufwind mehr?

Ausgerechnet die Firma, die mit ihrem legendären Comet der Drachenflugentwicklung weltweit Impulse gegeben hat, ist derart in finanzielle Schwierigkeiten geraten, daß eine endgültige Schließung der UP-Tore zu befürchten steht.

Die Firma hat nun ihre Anhänger in den Staaten angeschrieben und den neuen „Glidezilla 155“ angeboten. Er ist nurmehr direkt ab Werk zu beziehen, somit wird die Händlerprovision umgangen.

Na so was!



OFFICE OF THE DEFENCE ATTACHE
EMBASSY OF PAKISTAN IN GERMANY
53 BONN-BAD GODESBERG
RHEINALLEE 24
TELEPHONE 352004
14 / 6 / MA
87 April 85

To: Messrs Deutscher Hängegleiter-Verband
Klosterwacht 17
8180 Tegernsee

Subject: Hang Gliding Sports

Dear Sirs,

1. To promote adventure training, the proposal of introducing 'Hang Gliding' as a sport in Pakistan Army is under active consideration by our Headquarters. Despite our best efforts no information on the subject could be obtained within our country, being a newly invented sport.

2. In view of the above you are requested to provide us following information :-

- a. Brochures/Booklets on 'Hang Gliding' including system of training and equipment required.
- b. Cost effects of one complete set.
- c. Type of areas/climate suitable for the sport.
- d. Any additional information on the subject for our study/guidance.

3. An early action on the subject will be highly appreciated.

Thanking you.

Yours faithfully,


... Brig
Defence Attache
(Aftab Ayub Khan)



Kartengruß von Ernst Witte aus Herford nach einer erfolgreichen Drachen-Erstbefliegung vom höchsten Berg der Philippinen, dem Mount Apo

Vereinsnachrichten

Drachenfliegerverein aus der Taufe gehoben!

Nach monatelanger Vorarbeit wurde am 15.5.85 in Mühlheim-Kärlich (Urmitz-Bahnhof) der Verein „Drachenfliegerfreunde Rhein-Mosel e.V.“ gegründet.

Der Sprecher der Interessengruppe von acht Personen, Norbert Kiefl, war wohl im positivsten Sinne etwas überrascht, als er im Gasthaus Flöck-Hilgers 40 Personen männlichen wie weiblichen Geschlechts zu dieser Gründungsversammlung begrüßen konnte.

Vier sind bereits Drachenflieger alle anderen wollen diesen faszinierenden Sport noch erlernen.

Nach der Begrüßung und Information über die geleistete Vorarbeit und die Ziele des Vereins, wurde die ausgearbeitete Satzung vorgelegt und spätestens hier bekam man den Eindruck, daß bereits gute Arbeit geleistet worden war. Denn innerhalb einer Stunde hatten zwölf Gründungsmitglieder die Satzung ohne eine Abänderung gegengezeichnet und nach Satzungsvorschrift einen kompletten Vorstand gewählt.

1. Vorsitzender: K. Kiefl, Andernach
2. Vorsitzender: G. Behne, Urmitz/Bhf.
Geschäftsführer: T. Hommer, Urmitz/Bhf.
Schatzmeister: D. Thomas, Koblenz/Ehrenbreitstein
Jugendwart: K.J. Hecken, Neuwied
Kassierer: P. Moorby, Urmitz/Bhf.
Sport u. Gerätewart: P. Wieser, Urmitz/Rhein
Beisitzer: N. Zimmermann, Urmitz/Rhein
E. Finsterseifer, Weisel/Kaub
R. Müller, Andernach/Eich
Pressewart: N. Kiefl, Andernach

Der Verein wird eingetragener Verein (e.V.) beim zuständigem Amtsgericht in Andernach. Sitz des Vereins ist die Geschäftsstelle in 5403 Mühlheim-Kärlich, Josefstr. 26, T. Hommer. Regelmäßiger Treff, auch für neue Interessenten, ist jeweils der erste Montag des Monats, 20.00 Uhr Gasthaus Flöck-Hilgers in Urmitz-Bahnhof.

Pfälzer Drachenfliegerclub teilt mit:

Wegen zwei Stromleitungsunfällen innerhalb von 2 Wochen, hat der 1. Pfälzer Drachenfliegerclub e.V. beschlossen, für Gastflieger in seinen sämtlichen Fluggeländen ab sofort A-Schein oder alten B-Schein zur Pflicht zu machen.

Lienz, Spittal und Obervellach: Keine Flüge mit unsicheren Geräten in den Fluggebieten

Auf Grund eines tödlichen Absturzes (Fluttersturz) eines deutschen Fliegerkameraden am Ostersonntag in Lienz, möchten nun die drei oben angeführten Clubs allen Fliegern folgende Mitteilung zukommen lassen. Ab sofort gilt auf diesen Fluggeländen ein generelles Flugverbot für Flugdrachen wie Ausrüstung, die nicht mehr den neuesten Anforderungen in punkto Sicherheit entsprechen. Dies gilt auch für Geräte, die ein gültiges Gütesiegel besitzen (z.B. nachträgliche Änderungen, daher abweichend vom Gütesiegel-Gerät).

Weitere Konsequenzen aus diesem bedauernswerten Unfall: die Sicherheitsbestimmungen werden eklatant verschärft, wie z.B. Überprüfung ausreichender Flugpraxis, generelles Verbot der Lehrtätigkeit deutscher wie auch ausländischer Schulen in Österreich im bisherigen Stil. Um eventuellen Beschränkungen seitens des Gesetzgebers vorzubeugen (es ereigneten sich innerhalb kürzester Zeit drei tödliche Unfälle deutscher Piloten in Österreich) legen sich diese Clubs diese Auflagen selbst auf. Es wäre natürlich empfehlenswert, wenn andere Halter von Fluggeländen diesem Schritt folgen würden. Wir bitten um Verständnis für dieses Vorgehen, es ist im Sinne einer weiteren Erhöhung der Sicherheit im gesamten Flugbetrieb.

1. Osttiroler DFC
DFC-Goldeck
DFC-Obervellach

3. Bärenpokal am 24./25.08.85

Hiermit möchten Euch die Althof-Drachenflieger sehr herzlich zu den 3. Internationalen Bärenflugtagen einladen. Wir wollen einerseits den Jungflie-

gern die Möglichkeit geben, auch einmal an einem Wettbewerb teilnehmen zu können; andererseits sollen auch die großen Meister auf ihre Kosten kommen. Deshalb gibt es einen Sonderpokal Ziel/Rückkehr. Und das ohne Mehrkosten. Jeder Gastpilot zahlt 40 DM, die Mitglieder starten kostenlos. Den Piloten, die im vergangenen Jahr am Wettbewerb teilgenommen haben, danken wir sehr dafür und würden uns freuen, sie in diesem Jahr in alter Frische begrüßen zu dürfen.



Den letztjährigen Teilnehmern ist es bekannt: Es gibt wieder das traditionelle „gemeinsame Frühstück“, das von einem Grand-Hotel nur schwerlich überboten werden kann. Denn: Nur nach einem ausgiebigen harmonischen Frühstück ist auch die Welt des Drachenfliegers in Ordnung! Und da wir auf Harmonie und herzliche Kameradschaft äußert großen Wert legen, sollen die Wettbewerbstage mit einem gemeinsamen Frühstück beginnen.

Bei Zimmersuche etc. sind wir gern behilflich. Auskunft auch im Café Bernstein in Althof, Tel. 070 83/8824.

Ellen Weißenburger
Am Kindergarten 2/1
7518 Bretten 2
Tel. 072 52/42444

Zusätzlicher Startplatz in Sand i. Taufers

Karl Achmüller teilt mit, daß er in Übereinstimmung mit den örtlichen Piloten, den „Ahrntaler Falken“, einen neuen Start- und Landeplatz eröffnet hat. Sinn dieser Aktion ist es, den bisherigen, kleinen Startplatz von dem Gedrängel am Wochenende zu entlasten.

Weitere Auskünfte bei:

Karl Achmüller
Kematen 14
I-39032 Sand i. Taufers/Südtirol
Tel. 0039-474-68477

Treffen der nordischen Drachenfliegervereine

Am 26. April 1985 trafen sich die Vorstände der norddeutschen Clubs in Hamburg-Winterhude zu ihrem vierten Erfahrungsaustausch.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Genehmigung des Protokoll des 3. Treffens in Höxter
3. Entwicklung der Zulassung von neuen Geländen für Hängegleiter und UL (Schleppen: Punkt 6)
4. Diskussion über Punkte zum Thema „existierende Hängegleiter/UL-Gelände“
5. Verschiedenes
6. Zentralthema Hängegleiterschlepp

Anwesende: Hamburger Drachenflieger: (HDF e.V.) als Gastgeber – H. Peter Urban, 1. Vorsitzender, Walter Opalka, 2. Vorsitzender, Karl Hermann Bath, Windenspartenleiter, Uschi Urban, Schriftführerin.

Drachenfluggruppe Weserbergland Börry – Udo Berndt, 1. Vorsitzender, Heinz Berndt, Kassenwart
Drachenflieger-Club Höxter – Detlef Gehrman, 1. Vorsitzender
Delta Club Wiehengebirge – Udo Dressel, Vorsitzender, Peter Bork, 1. stellv. Vorsitzender, Horst Dieter Rolfsmeier, 2. stellv. Vorsitzender, Jürgen Niemann, Kassenwart, Karin Bork, Schriftführerin, Harald Hänichen, stellv. Schriftführer
Delta-Club Ith Dielmessen e.V. – Günter Langner, 1. Vorsitzender und Ehefrau, Schriftführerin
Drachenfliegerclub Paderborn – Frank Bulmahn, 2. Vorsitzender
Delta-Club Teutoburger Wald – Udo Wilhelm, 1. Vorsitzender, Horst Hahn, 2. Vorsitzender, Klaus Femmer, Mitglied der Schleppabteilung
Drachen- und Ultraleichtflugsport Ahaus e.V. = DUFA – Georg Grosche, 1. Vorsitzender Albert Schulze-Oechtering, stellv. Vorsitzender (auch Mitglied im HDF)
geladener Gast: Helmut Großklaus (und 7 weitere Gäste waren anwesend)

Punkt 1

Trotz Regen, Kälte, starkem Wind und

Schnee in den Höhenlagen der Mittelgebirge kamen 8 Vereine zusammen, wobei der weiteste Weg 310 km, der kürzeste aber auch immer 203 km betrug, der Durchschnitt lag bei 244 km.

Ziel des halbjährlichen Treffens war es, wiederum einen Erfahrungsaustausch zu ermöglichen, das Fliegen im Flachland zu betreiben. Viele Geländeprobleme haben wir gemeinsam mit den anderen Vereinen in Deutschland und den angrenzenden Ländern. Aber dort, wo die Berge zu Hügeln werden und die Hügel in Ebenen übergehen, gibt es andere Probleme als im Hochgebirge.

Der Winden-Schlepp und das UL-Fliegen sind hier die einzige Möglichkeit, regelmäßig in die Luft zu kommen. Der UL-F-Schlepp eröffnet hier auch gewisse Zukunftsperspektiven.

Punkt 2

Auf Wunsch von Detlef Gehrman wird das Protokoll des letzten Treffens in Höxter einstimmig genehmigt.

Punkt 3) und 4)

HDF

Im Raum Hamburg gibt es zwei „Berge“. Ein Erfolg besonderer Art betrifft den 52 m hohen Monte Klamotte. Nachdem der Berg (Rekord: 3 Stunden Flugdauer) im Herbst 1984 von der BFS und der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Verkehr gesperrt wurde, gelang es nun in einer beispiellosen sachlich-fachlichen Diskussion und Erarbeitung von Regeln, das Gelände wieder für das Hängegleiten frei zu bekommen. Das Problem: Das Gelände liegt in einem Landschaftsschutzgebiet, innerhalb der Stadtgrenze Hamburgs, in der Kontrollzone (CTR) des internationalen Flughafens Fuhlsbüttel, 3,5 Meilen vom Flughafenbezugs punkt und in der Anflugschneise des Flughafens. Der Berg ist auch Anflugspunkt für die VFR-Flüge aus dem Norden.

Auflagen sind eine Maximalhöhe, An- und Abmelden des Flugbetriebes und laufendes Einholen des Wetters. Geschleppt wird auf einem Flugplatz in Lüneburg (Kostenbeteiligung DM 670,- p.a.)

Schwierigkeiten hat der HDF bei der Beschaffung eines geeigneten UL-Geländes.

DUFA

Georg Grosche vom Drachen- und Ultraleichtflugsport Ahaus e.V. berichtet, daß der Club 3 Plätze zum Fliegen hat. Hier fand auch das Erprobungsprogramm für den UL-F-Schlepp statt. Ermöglicht wurde hier das Fliegen durch Disziplin im gemeinsamen Betrieb mit anderen Flugsportteilnehmern.

DCI

Günter Langner vom Delta-Club Ith Dielmessen e.V. erzählt, daß ihnen ihr Schleppgelände nur durch Beziehungen für 2 Jahre zur Verfügung steht.

Helmut Großklaus, unser geladener Gast sagt, daß er seine Schlepp- und UL-Flüge in der Gegend von Westerode als Einheimischer vielerorts gestattet bekommt. Sehr gute Beziehungen zu Landwirten und mancher Klönschnack bei Kaffee und Kuchen, gekoppelt mit Drachenfliegerfilmen aus den Bergen. Helmut's Rat: Bei Segelfluggeländen grundsätzlich einen Antrag zu stellen und sich äußerst diszipliniert zu verhalten. Eine gute Devise ist es auch, bei Verhandlungen mit Landwirten und Behörden den Gesprächspartnern reinen Wein einzuschenken und im Bedarfsfall sogar Kopien der entsprechenden Verordnungen zuzuschicken.

Drachenflieger-Club Höxter

Detlef Gehrman berichtet, daß sein Club 3 Gelände, als Resultat persönlicher Kontakte zur Verfügung hat. Zum Beispiel ist auf dem Flugplatz in Höxter das Schleppen und UL-Fliegen nun zugelassen. Ferner liegt der Brunsberg vor den Toren der Stadt, wobei die Paderborner als Erschließter auch die Betreiber dieses Berges sind. Der Frieden und die Ruhe, die auf dem Flugplatz herrschen, dehnen sich aber nicht bis zum Brunsberg aus. Hier gibt es erhebliche Probleme mit den Jagdpächtern.

Delta-Club Wiehengebirge

Udo Dressel erzählt, daß auch sein Club an einem eigenen UL-Platz bisher gescheitert ist. Obwohl es Berge in der Nähe zum Fliegen gibt, sind inzwischen ca. 25% UL-Flieger. Man ist guter Dinge, doch die Genehmigung für mehrere Gelände zu bekommen.

Drachenflieger-Club Paderborn

Frank Bulmahn spricht kurz das Thema der Besitzverhältnisse an dem Fluggelände Porta Westfalica an. Da es hier erhebliche Meinungsverschiedenheiten mit dem Delta-Club Wiehengebirge gibt, einigt man sich, dieses Thema zu diesem Zeitpunkt nicht weiter zu behandeln. Neben dem Brunsberg in Höxter

sehen sich nun die Paderborner im Lip-pischen nach neuen Geländen, vorwie-gend zum Schleppen, um. Die Stadt Pa-derborn hat Hilfe zugesagt, die Bearbei-tung ist aber hier wie anderswo nicht über Nacht erledigt.

DFG Börry

Udo Berndt berichtet, daß ihr Hang im-mer vor der Ernte im Juli gesperrt wird. Der Verein hat nun auch eine Winde, in Absprache mit Helmut Großklaus selbst gebaut, mit der sie sehr zufrieden sind. Gelände-probleme sind hier auch durch die guten lokalen Beziehungen kaum ein Thema. Um die Fliegerei et-was realistischer zu gestalten verschenkt der Verein Gutscheine für das Motor-fliegen. So kommen die Geländebesit-zer auch mal in den Genuß des Fliegens und bringen unserem Sport ein höheres Maß an Verständnis entgegen.

FAZIT:

Unsere größte Aufgabe sollte es sein, die Akzeptanz der Bevölkerung zu erringen und die vielen Mißverständnisse aus der Welt zu räumen.

Bei gemeinsamer Benutzung von Flug-plätzen ist Disziplin das oberste Gebot! Es hat sich herausgestellt, daß die Be-hörden bei der Geländesuche – zumin-dest hier im Norden – das geringste Problem darstellen. Die größten Proble-me bereiten uns die Landwirte, die Jagdpächter den Flugplatzhaltern, und nicht zuletzt die „Grünen“. Hier ist noch viel Aufklärungsarbeit zu leisten.

5) – Verschiedenes: Hier gab es keine Wortmeldungen.

6)

Es gibt kaum einen Verein hier im Nor-den, für den das Thema Winde nicht aktuell ist. Die Mehrzahl hat entweder schon eine Winde oder bemüht sich um die Beschaffung einer solchen. Nach der neuen Regelung – Schlepp über 150 m GND nur noch auf zugelassenen Plätzen – gilt es auf einen Flugplatz zu kommen oder einen eigenen zuzulas-sen, wobei dies für die meisten nur nach Paragraph 25 LuftVG (Außen- Start- und Landeerlaubnis) sein wird.

Helmut Großklaus spricht über das Schleppen heute: A-Schein neu (B-Schein alt) nur noch bis 150 m GND gültig und kein Schlepp im Mischbe-trieb auf einem Flugplatz. Ausbildung von Windenfahrern durch Vereine durch einen anerkannten, erfahrenen Windenfahrer.

Es wurde über das Erprobungspro-gramm zur Ausbildung von L-Scheinin-habern gesprochen. Nach Helmut's An-

DHV bietet an:

Drachenfliegen

das neue Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; reich illustriert mit Zeichnungen und Farbseiten; 161 Seiten; Preis DM 29,80

Das große Buch der Drachen

die phantastische Geschichte der Drachen von Peter Dickinson; illu-striert von Wayne Anderson; 139 Seiten; Preis DM 30,-

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler, Autoren: Hel-mut 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 Flug-gebiete, beschrieben auf 80 Seiten, spiralgebunden, Preis DM 10,- Schweiz; Verlag Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 58 Flugge-biete, 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 Vorkommnis-se, Fluglehrerbestätigung. Preis für DHV-Mitglieder DM 5,-; für Nichtmitglieder DM 8,-

Prüfungsfragen

für Befähigungsnachweis A; **neu**, Eigendruck, Preis für DHV-Mitglie-der DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-

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

Ausbildungsbestimmungen

Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Hängegleiterpiloten, Dra-chenfluglehrer, 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,-; Hängegleiterstartwin-den DM 12,-

DHV-Aufnäher

Aufschrift „DHV-Pilot“ mit Verbandseblem, dunkelblau auf weißem Grund. Preis DM 5,-

Rettungsschnur-Set

bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht; Preis DM 8,-

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.

sicht ist die Ausbildung von reinen „Fußgängern“ an der Winde nicht in Sicht. Der HDF, zusammen mit Ralf Ahsbahs und Helmut Großklaus, bemüht sich im Rahmen der dezentralen, zweiten Phase des UF-F-Schleppens um dessen Zulassung.

Georg Grosche berichtet, daß das UL-F-Schleppprogramm eigentlich schon 1983 begonnen hatte, Schlepp und UL-Scheine, Erarbeitung von Konzepten und dann 1984 die praktische Erprobung.

Obwohl der UL-F-Schlepp sehr zukunftssträftig ist, wird er den Windenschlepp nicht gänzlich ablösen, da die mit dem UL verbundenen Probleme doch erheblich schwieriger zu lösen sind.

Zum Abschluß führte Helmut Großklaus noch sein neues, fast fertiges Minimum-Gerät vor: Einen in einem Karpfengurt eingebauten Motor mit einem Propeller, der sich zusammenfaltet, wenn abgestellt und dann in der Luft wieder angeworfen, sich durch Zentrifugalkraft aufstellt. Zur Verringerung des Luftwiderstandes kann das Spornrad auch noch im Fluge eingeklappt werden.

Nächstes Treffen der „Nordischen“ im Oktober, Gastgeber des 5. Treffens: DFG Börny.

Der genaue Termin wird noch bekannt gegeben.

Verhandlungserfolg in Hamburg

Hamburger Flugberg zugelassen

In einer Glanzleistung überzeugten die Hamburger Drachenflieger mit ihrem ersten Vorsitzenden und DHV-Regionalbeirat Nord, Peter Urban, die Behörden in Hamburg, daß Drachenflieger ernstzunehmende und gleichberechtigte Partner im Luftverkehr sind. Zahlreiche Verhandlungen mit verschiedenen Bezirks- und Ortsämtern, mit der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft, mit dem Luftfahrtreferat und der Bundesanstalt für Flugsicherung wurden geführt, um den Monte Klamotte als Drachenfluggelände zuzulassen.

Monte Klamotte – eines der wenigen Gelände im norddeutschen Raum, wo längeres Soaren möglich ist – liegt in einem Landschaftsschutzgebiet, in der CTR Hamburg und in der Anflugschneise dieses Verkehrsflughafens, nur 3,5 Meilen vom Flughafenbezugspunkt entfernt.

Allerdings ist die Genehmigung mit Auflagen verbunden, die peinlichst genau eingehalten werden müssen. Es ist vorgeschrieben, daß vor dem Befliegen des Monte Klamotte eine Kontaktaufnahme mit der Vorstandschaft der Hamburger Drachenflieger e.V., Erikastraße 119, 2000 Hamburg 20, Telefon 040/63 46 25 (dl), oder 040/47 49 96 (pr), erfolgt. Jede Nichteinhaltung der

mit dem Gelände verbundenen Auflagen wird von der Behörde unnachlässig verfolgt und gefährdet das Gelände.

Der Hang kann vom Flughafentower aus mit bloßem Auge beobachtet werden, dies als vorsorglicher Hinweis. Bei genauer Beachtung der Auflagen stellen die Hamburger Drachenflieger ihren Berg gern auch anderen Piloten zur Verfügung.

DHV-Prüfungskalender 1985

(wird laufend ergänzt)

Termin	Prüfungsart	Prüfungs-ort	Prüfer	Anmeldeadresse
13.07.	T/P A	Hochsauerland		Elmar Müller, Am Rad 20a, 5788 Winterberg
14.07.	T A	Zu erfragen bei		Werner Steckenbiller, Ammersee-str. 8, 8035 Gauting
21.07.	T A	Rieden	Eylert	Christa Vogel, Brunnenstr. 15, 8950 Rieden
27.07.	P A/B	Tegelberg	Eylert	Christa Vogel
28.07.	P A/B	Messelberg oder Ipf	Madreiter	Matthias Betsch, Hermannstr. 11, 7000 Stuttgart 1
03.08.	T/P A	Belchen	Stahlbusch	Roland Lantzsch, Schauinslandstr. 10, 7801 Umkirch
04.08.	T A/B	Messelberg oder Ipf	Madreiter	Matthias Betsch
10.08.	T/P A	8391 Grainet		Rudi Zeininger, Unterweilbach, 8061 Hebertshausen
11.08.	T A	Rieden	Eylert	Christa Vogel
17.08.	T/P A	Belchen	Stahlbusch	Roland Lantzsch
24.08.	P A/B	Tegelberg	Eylert	Christa Vogel
25.08.	T/P A/B/S	Oberwinden	Eilers	Manfred King, Sägendobel 32, 7740 Triberg
08.09.	T A	Rieden		Christa Vogel
13.09.	T/P A	Hochsauerland		Elmar Müller
14.09.	P A/B	Tegelberg	Eylert	Christa Vogel
22.09.	T A	Rhön	Barthelmes	Alfred Kuhnert, Mittelstr. 6, 3013 Barsinghausen II
22.09.	T A			Wolf Schneider
29.09.	T A	Zu erfragen bei		Werner Steckenbiller
05.10.	T/P A	Belchen	Stahlbusch	Roland Lantzsch
05.10.	P A/B	Messelberg oder Ipf	Madreiter	Matthias Betsch
13.10.	T A	Rieden	Eylert	Christa Vogel
13.10.	T A			Wolf Schneider
20.10.	T B	Zu erfragen bei		Werner Streckenbiller
20.10.	T A	Messelberg oder Ipf	Madreiter	Matthias Betsch
26.10.	P A/B	Tegelberg	Eylert	Christa Vogel
02.11.	P A	Rhön	Barthelmes	Alfred Kuhnert
02.11.	T/P A	Belchen	Stahlbusch	Roland Lantzsch
03.11.	T B	Rieden	Eylert	Christa Vogel
03.11.	T B			Wolf Schneider
03.11.	T B	Zu erfragen bei		Horst Barthelmes, Oberhausen 4, 6412 Gersfeld
23.11.	T/P B	Hochsauerland		Elmar Müller
01.12.	P/A/B	Messelberg oder Ipf	Madreiter	Matthias Betsch
08.12.	T A/B	Messelberg oder Ipf	Madreiter	Matthias Betsch

Gesucht

Streckenfliegen an Weihnachten: Wer kommt im Dezember/Januar für drei bis vier Wochen mit nach Südafrika? Interessierte Piloten mit B-Schein – und möglichst auch mit Schleppberechtigung – melden sich bei Michael Weingartner, Birkenstr. 23, 6201 Seeheim.

Suche günstigen Transportständer für VW-Caprio im Münchner Raum. Telefon 089/837628 ab 19.00 Uhr.

Vario akustisch, Winterhöhenmesser, ICAO-Karten. Telefon 089/522729.

Suche Kontakt zu Drachenfliegern im Raum Bad Kreuznach. Bitte melden bei Tilo Dagenbach, Bretzenheimer Straße 99, 6550 Bad Kreuznach.

Liebe Kameraden,
in der Nacht vom 2./3.6.1985 wurde mir mein Drachen in Schwangau gestohlen. Mein Wagen war mit dem Drachen auf dem Dachgepäckträger auf dem Privatparkplatz der Pension Helmer, direkt am Hotel, geparkt.

Am Morgen des 3.6.85 meldete ich den Diebstahl der Polizei Füssen, wo ich erfuhr, daß in unmittelbarer Nähe in derselben Nacht ein weiterer Drachen gestohlen wurde.

Bei meinem Drachen handelt es sich um einen

ATLAS,
mit Kennzeichen D-NETA
mit den Farben gelb (Grundfarbe), dunkelblau (unten – paralleler Streifen entlang der Seitenrohre), hellblau und dunkelblau an den Flügelspitzen.

Informationen bitte an Bruno Rehm, Sonnenhalde 37, 7140 Ludwigsburg-Neckarweiningen, Tel. 07141/55980 oder an die DHV-Geschäftsstelle

Eine gar unangenehme Überraschung

Lieber Verband,

mit größter Sorgfalt wurden von mir die Zitate „Eine gar unangenehme Überraschung“ im DHV-Info 29, Seite 38 gelesen. Im Nachhinein, denn in der Nacht vom 3. auf 4. Juni 85 wurde mein Fluggerät vor dem Gasthof „Berghof“ in 8959 Schwangau gestohlen. In dieser Nacht wurde in 2000 m noch ein weiterer Drachen, ein „Atlas“ entwendet.

Wir Drachenflieger gehen von der Ehrlichkeit aller Mitmenschen aus und somit wird der Leichtsinn, ein Fluggerät auf dem Autodach übernächtigen zu lassen, bestraft.

Der Berghofwirt versicherte mir am Abend zuvor, daß noch nie, seit er diese Gaststätte betreibt, ein Drachen gestohlen wurde. „Aus Schaden wird man klug“!

Bruno Roth

Steckbrief: 1984/85 Gestohlene Hängegleiter

Gerätetyp	Farben	Werknummer	Kennzeichen	besondere Merkmale	Eigentümer oder zur Benachrichtigender
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, Biplace	gold-gelb			Aufschrift: „Tennis tous temps polytan“	Serge Tordjmann, 27 Rue Maryse Bastie 33 520 Bruges, Frankreich
Atlas	gelb (Grundfarbe), dunkelblau (unten – paralleler Streifen entlang der Seitenrohre), hellblau und dunkelblau an den Flügelspitzen		D-NETA		Bruno Rehm, Sonnenhalde 37 7140 Ludwigsburg-Neckarweiningen Tel. 07141/55980
Cloud II	hellgelb-gelb-orange-rot (von innen nach außen, symmetrisch), Anströmkanten unten: rot			Schutzgummiplatten an den Flügelenden unten	Bruno Roth, Bucklinweg 3, 7980 Ravensburg, Telefon 07 51 / 25098

Sonnenschein sorgt für Auftrieb

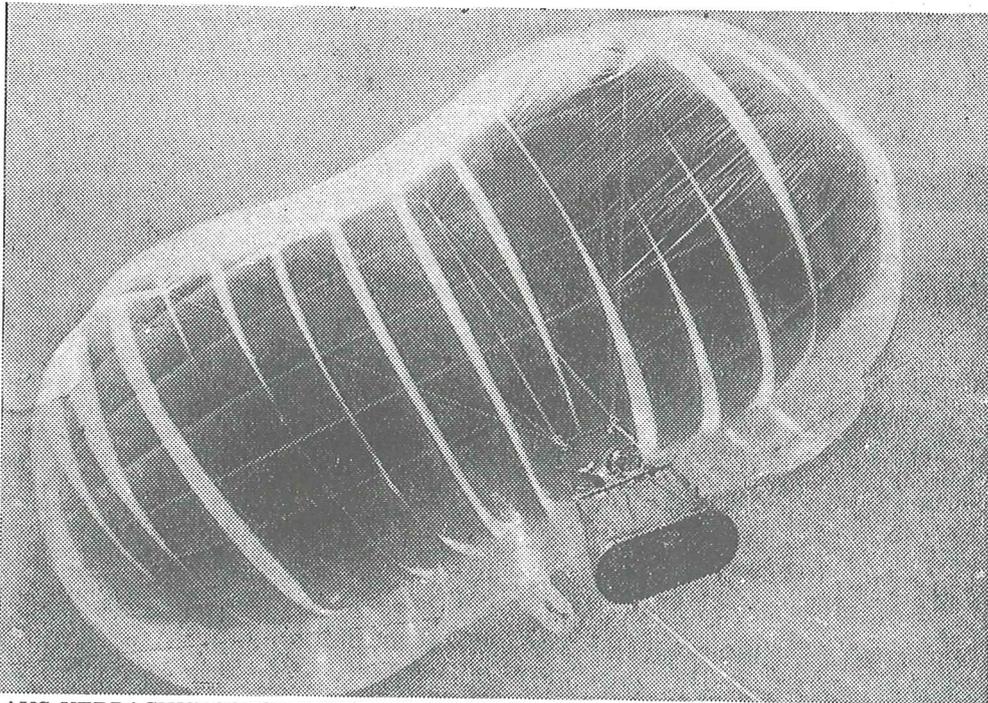
Vier Studenten nutzen Solarenergie für einen Heißluftballon

IRSCHENHAUSEN - Knapp 202 Jahre, nachdem die Brüder Montgolfier in Paris erstmals mit einem Heißluftballon in die Lüfte stiegen, realisierten drei Brüder und ihr gemeinsamer Freund in Bayern diesen Traum auf ihre Art und Weise. Die Idee eines Heißluftballons ist zwar seit 1783 nicht mehr neu, doch die vier Studenten warteten mit einem neuartigen Konzept auf. Aus Verpackungsfolie bastelten sie für 300 Mark einen Heißluftballon, der sich durch Sonnenstrahlen von selbst erwärmt.

Im Inneren des 27 Meter langen Ballons spannten die vier ein schwarzes Segel, das für die notwendige Wärme sorgt. Der Ballon entstand in dreiwöchiger Bauzeit während der Semesterferien, der Jungfernflug fand vor kurzem in Irschenhausen (Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen) statt. Insgesamt schweißten die Fluggpioniere Dominik (Phy-

sikstudent), Sebastian (Bildhauerstudent) und Gabriel Baumüller (Architekturstudent) zusammen mit ihrem Freund Michael Häfner (angehender Schauspieler) genau 1150 Meter Nähe mit einem alten Bügeleisen zusammen.

Ihr erster Aufstieg mit dem „Sulloon“ (Sunlight-Balloon) endete allerdings in einer Höhe von 20 Metern. Der Ballon war durch ein Seil mit dem Boden verankert. „Es war herrlich - ich weiß immer noch nicht, ob es nicht nur ein schöner Traum war“, beschrieben die Studenten ihren „Höhenrausch“. Demnächst wollen sie beim Luftfahrtbundesamt in Braunschweig auch eine Musterzulassung beantragen. Eine freie Fahrt ist ihnen dann jedoch auch nicht gegönnt, da sie keine gültige Lizenz für Ballonfahrer haben. „Dafür haben wir auch kein Geld“, erklärten sie. Zunächst wollen sie mit dem Gerät experimentieren, um es dann später vielleicht zu vermarkten. dpa



AUS VERPACKUNGSFOLIE haben sich vier Studenten einen Heißluftballon zusammengeschnitten, dessen Inneres von einem schwarzen Segel erhitzt wird. Das 27 Meter lange Gefährt namens „Sulloon“ (Sunlightballoon) kostete ganze 300 Mark und hat - noch an der langen Leine - seine Jungfernfahrt bereits absolviert.

Funkbild: dpa

WV-Die neue Variometer Familie



Alle Geräte nach ICEO-Standard

höhen- und temperaturkompensiert



WVc: Eine Instrumentenkombination für den anspruchsvollen Piloten. Variometer und Geschwindigkeitsmesser 60 mm Rundinstrument, Geschwindigkeits-sensor im Gehäuse integriert. Höhenmesser bis 7000 m, einstellbar nach ONH und QFE, beim Flug einzeln abrufbar. Halterung wahlweise für alle Trapezrohre. Power 9V-Batt.
Preis: 1250,- DM



WVd: Das Kombi-Instrument! Variometer mit innenliegender analoger Anzeige, Höhenmesser mit sehr gut ablesbarer Flüssigkristall-Anzeige. Meßbereich 7000 m, akustischer Signalton proportional zur Steiggeschwindigkeit, Power 9V-Batt.
Preis: 720,- DM



WV: Akustik-Variometer, Tonintervall prop. zur Steiggeschwindigkeit, Arbeitsbereich 7000 m.
Preis: 340,- DM



WHd Sound: Digitaler Höhenmesser mit Vario-Akustik, einstellbar nach ONH und QFE, beim Flug einzeln abrufbar, Power 9V-Batt.
Preis: 498,- DM

WASMER

7808 Waldkirch
Lärchenweg 10
Tel. 07681/8187

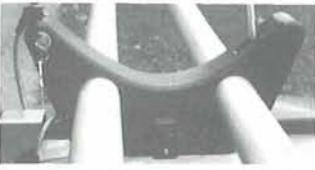
Die Alternative! Fragen Sie Ihren Fachhändler

**DELTA
INSTRUMENTS**



TOLI-Dachträger

Drachen- und Gestelleinheit für die »druckfreie« Lagerung zu Hause und für den sicheren Transport ins Gelände



Systemvorteile

- als Einheit aufsetzbar, auf jeden handelsüblichen Dachträger, in Sekunden
- mit Spezialverriegelung gesichert
- schonende Lagerung und Befestigung
- Diebstahlsicherung nach Wunsch



Ingenieur-Technik Lindau GmbH

Ludwig-Kick-Straße 9, 8990 Lindau (B), Telefon (083 82) 2 69 12 und 61 77

Zahlreiche Parasail-Rettungsöffnungen beweisen jedes Jahr seine Zuverlässigkeit

Jos Guggenmos erzählt:



An einem guten Thermiktag im Mai 1980 startete ich nach einer Zwischenlandung wieder vom Tegelberg. Kurz nach dem Start erwischte ich einen 3-m-Bart und schraubte mich in kurzer Zeit über den Startplatz. Ca. 500 m darüber hatte ich dann einen harten Crash mit einem anderen Drachen und sauste mit einem zerbrochenen Gerät in Richtung Boden. Dann war das Erste: Schirm mit dem Wurfcontainer raus - er blieb jedoch neben mir liegen, da ich ins Segel eingewickelt war. Der zweite Versuch klappte und mein Parasail bremste den inzwischen sehr schnellen Fall. Mein Gerät war total zusammengeklappt und ich hatte Angst, daß mich beim Aufkommen eines der vielen kaputten Rohre in den Bauch sticht. Nach einer mir endlos vorkommenden Zeit landete ich auf einer Wiese unterhalb der Ostrampe. Obwohl mein Drachenhauten nicht mehr viel vom Aufprall abfangen konnte, passierte mir nichts. Ich stand ohne jegliche Verletzung auf. Nach dieser Erfahrung bin ich vollkommen zufrieden mit meinem Parasail-Rettungsschirm und fliege immer noch damit.
Jos Guggenmos
Lesen Sie das nächste Mal, wie es Veljo Struel bei einem Zwischenfall beim Schleppen erging.



Hartmut Huber
Apolloweg 3
8 München 60
Tel. 089/811 6344

Neben unseren Fallschirmen führen wir noch ein breites Sortiment an Zubehör. Fordern Sie unseren Prospekt an, oder fragen Sie Ihren Händler.

NEU - Kartenhalterung für Streckenpiloten für Speedbar oder Seitenrohr
NEU - Spezial-Dachträger mit Ladehilfe für alle Autotypen

Weltmeisterschaft der Superlative

Harte spannende Kämpfe und ein schriller Mißklang

von Klaus Tänzler

Nie zuvor nahmen so viele Piloten an einer WM teil – 220! Nie zuvor wurden bei einer WM so großartige Streckenflugleistungen erbracht. Und nie zuvor spielte das Wetter so mit. Das aber war kein Zufall. Denn während eine WM zuvor der DAeC den Wettkampf ausgerechnet in die Schafskälte legte, eine Schlechtwetterperiode mit einer Wahrscheinlichkeit von 80%, terminierten die Österreicher die WM in eine Schönwetterperiode, die ebenfalls mit einer Wahrscheinlichkeit von 80% erwartet werden konnte.



Das Team: Jo Bathmann, sportlicher Leiter und Meteorologe Kurt Panosch (rechts)



Keine Seltenheit: Beinahe-Zusammenstöße in den Alu-Wolken; die rechte Fläche gehört einem anderen

Auch das Konzept, die Wettkampfpiloten in vier Gruppen einzuteilen und diese an vier verschiedenen Startbergen zugleich starten zu lassen, funktionierte ganz gut. Nach weiten Ausflügen ins Pinzgau (bis zu 170 km) kehrten abends, oft nach 8 Stunden Flugzeit, die besten aus den Gruppen nach Kössen zurück und umrundeten dort noch so oft wie möglich ein Dreieck. Aber die Aufteilung in Gruppen brachte unweigerlich auch Ungerechtigkeiten mit sich. Nach einer Woche Wettkampf durften nur die 10 besten aus jeder Gruppe weiterfliegen, die Gruppen waren jedoch nicht gleich stark im Leistungsniveau. Auch wurden die gewonnenen Punkte in abgemilderter Form mit in die Endrunde genommen – eine weitere Ungerechtigkeit für denjenigen, der in seiner Gruppe besonders starke Gegner hatte.

Ein großes Glück für die WM war die Entscheidung Sepp Himbergers, den deutschen Arzt Jo Bathmann als sportlichen Leiter einzusetzen. Einen besseren hätte er für die Festlegung der WM-Tagesaufgaben gar nicht finden können, da Jo schon vor Jahren Kössen zu seiner fliegerischen Wahlheimat erkorren und seither beachtliche sportliche Erfolge dort und im Pinzgau (200 km frei Strecke, 150 km Dreieck) erflogen hat. Als weiterer Glücksfall galt Kurt Panosch, ein Flugwetterberater aus Wien, der in Kössen samt Wettercomputer und Satellitenbildempfang Einzug hielt und 14 Tage lang kein einziges Mal in seiner Wetterprognose irrte und dies, obwohl er das Wetter oftmals auf die Stunde genau vorher zu sagen wagte. Das Team Bathmann/Panosch zog die Punktescala von Manfred Kreipl zur Beurteilung der Thermikgüte zu Rate und legte entsprechend die Tagesaufgaben fest.

Dabei forderten sie auch Streckenflugstars wie Larry Tudor (350 km im Owens Valley), John Pendry (offizieller Weltrekordhalter in freier Strecke) oder so abgebrühte Wettbewerbsprofis wie Rich Pfeiffer und Stephen Moyes in ihrem ganzen fliegerischen Können. Moyes erzählte nach mehreren Durchgängen mit je 8 Stunden Flugzeit, wieder gestar-

tet, wäre er so müde gewesen, daß ihm beim Hangsegeln, während er auf Sonne wartete, die Augen zugefallen sind. Leider durften die Piloten nicht das Pinzgau bis zur 200 km Marke entlang fliegen, sie mußten vorher nach Kössen abbiegen, die Fremdenverkehrsindustrie wollte schließlich auch auf ihre Kosten kommen. So fiel der Europarekord zwar nicht, aber mehrere Flüge knapp unter 200 km kamen zustande.

Zum Auftakt Hammerwetter

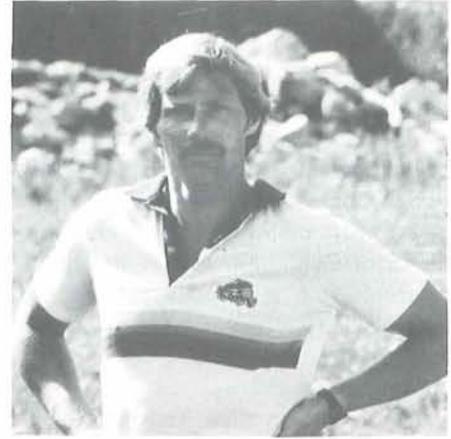
Gleich der erste WM-Durchgang wurde ein großer Tag für den Drachenflugsport und auch ein großer Tag für den XC-Cup des DHV. Denn an der Höhenstraße versammelte sich nicht nur eine der WM-Gruppen, auch viele frei fliegende Piloten standen am Start, etliche mit dem Ziel sich am XC-Cup zu beteiligen. Während die WM noch am Boden saß, stiegen die erfahrensten unter ihnen bereits auf und zeigten den WM-Teilnehmern, wo es lang geht.

Der Veranstalter der WM ließ an jedem Tag zu, daß inmitten der Wettkampfpiloten und der Teilnehmer am XC-Cup auch Frei-Flieger starteten. Das verschaffte einerseits so manchem „Sonntagsflieger“ das Gefühl an der WM teilgenommen zu haben, verschärfte jedoch andererseits die ohnehin arge Zusammenstoßgefahr in den Aluminiumwolken. So stöhnte Moyes darüber, daß er immer wieder rücksichtslos von allen möglichen Piloten attackiert wurde, die sich offensichtlich mit ihm messen wollten und deshalb eigens auf ihn losgingen.

Rich Pfeiffer flog an diesem Tag die weiteste Strecke, 180 km, verhedderte sich dabei aber beim abschließenden Dreieckfliegen rund um Kössen auf der deutschen Seite der Grenze und mußte dort zu Boden. Null Punkte! Stürmische Diskussionen setzten ein, ob das Grenzverletzungsverbot auch ausreichend bekanntgegeben worden sei, denn der blauäugige California Boy wußte von nichts. Der als rücksichtsloser Gewinnertyp bekannte Pilot – O-Ton: „Beim Drachenfliegen interessiert mich nur eines: gewinnen“ – lieferte bei den nächsten Durchgängen eine dramatische Aufholjagd. Als einziger in seiner Gruppe konnte er sich stets vor dem fliegerischen Wunder John Pendry plazieren. So lag er zuletzt wieder auf Platz 12. Aber er hätte Platz 10 gebraucht, um durch den Cut zu kommen.

Das Debakel

Es war der Wettkampfleitung wohl arg, ausgerechnet den als allseits besten Piloten eingeschätzten Rich Pfeiffer durch den Grenz-Nuller ausgeschlossen zu haben. Sie versuchte eine österreichische Lösung des Debakels und änderte quasi über Nacht das Reglement: Die ersten 13 aus jeder Gruppe sollten nun weiterfliegen dürfen. Das deutsche Team legte Protest ein, der Protest wurde abgelehnt. Die besten 13 aus jeder Gruppe fuhren bereits mit dem Lift auf den Unternberg, da reagierten die Briten und der Eklat war da. Denn das britische Team, eindeutig das stärkste der WM, nahm kurzerhand die Drachen aus der Seilbahn und ließ den WM-Veranstalter wissen, sie würden nun abreisen, denn man dürfe nicht während eines Wettkampfes die Wettkampfbestimmungen ändern. Eine Phase der Konfusion folgte, die Spannung wuchs: Platzt die WM? Dann wurde bekannt, daß sich die Wettkampfleitung dem Druck der Briten gebeugt hatte. Nur die besten zehn aus jeder Gruppe durften weiterfliegen, viele Piloten erfuhren erst am Start von ihrem Stop. So auch Rich Pfeiffer, der daraufhin knapp vor Öffnung des Startfensters, bei gehißter amerikanischer Flagge rausstartete und noch einmal sein überlegenes Können demonstrierte. Das Sternenbanner übrigens, wurde penetrant jeden Tag vor Durchgangsbeginn am Startplatz eingepflanzt und erst nach dem Start des letzten US-Teamers wieder eingeholt.



Rich Pfeiffer, am Boden zerstört

Das amerikanische Team

Vielleicht sollten so die Individualisten des amerikanischen Teams zur nationalen Sache gemahnt werden. Denn während die Briten durch Mannschaftsgeist und ruhige Konzentration vor dem Start auffielen, stachen die Amerikaner eher durch Extravaganzen hervor. Mit Chris Bulger hatten sie einen wunderschönen Star, dessen schwarze Wimpern so manches Mädchen zum Erschauern gebracht hätte, wären nur welche da gewesen. Nur 22 Jahre jung, flog er mit einer Unbekümmertheit, die seine Gruppe komplett zur Verzweiflung brachte. In der ersten Woche konnte niemand mit ihm mithalten. „Der fliegt niedrig in bewaldetes Gebiet, findet dort Thermik und steigt davon, bevor man an ihn herankommt!“ erzählt sich die so deplazierte Konkurrenz über ihn. Larry Tudor lag nach einer Woche auf Platz 3 in



Rich Pfeiffer mit seinem Sensor

einer anderen Gruppe, hinter den Australiern Rick Duncan und dem noch amtierenden Weltmeister Stephen Moyes. Larry, der stets klar im Owens Valley dominierte, kam zunächst auch ganz gut in den Alpen zurecht. Der einstmalige Schachmeister seiner Heimatgegend wirkte auch am Start eher wie ein introvertiertes Genie, auf alle Fälle weitaus leiser als sein lärmender Teamkollege Rob Kells (Wills Wing-Manager) der ihm pathetisch zurief: „Have a good one, skybrother!“

Das mochte man allen Amis wünschen, denn ihre Ausrüstung, so schön sie auch anzusehen war, schien der Sicherheit nicht besonders dienlich. Zwar verwandten sie bei ihren heutigen Fish-Gurten Karabiner mit einer Bruchlast von 5000 kg, vom Karabiner zum Gurtzeug führten dann aber mickrige Schnüre und die Schulteraufhängung war schlicht und ergreifend am Stoff festgenäht. Der Fallschirm, an der Seite unter der Achsel angebracht, dürfte keinen großen Widerstand erzeugen, ob er aber im Notfall auch gut zu bedienen ist, blieb glücklicherweise unbekannt.

Die Helme des US-Teams sollten wohl weniger den Kopf schützen als den Gegner erschrecken, sie wirkten jedenfalls sehr futuristisch. Einzig Larry Tudor scherte aus, nach einem Durchgang hatte er wieder seinen uralten Deckel auf. Auf die Frage, wo denn sein neuer Helm geblieben sei, antwortete er: „Das ist doch kein Helm!“ Larry band ums Handgelenk das neue Armband-Vario von Ball und alle US-Teamer hatten an ihre Trapezrohre Stolperkanten hingepappt. Rick Rawlings, ein besonderer Haudegen, der im Endergebnis auf Platz 13 landen sollte, hatte an seinem HP ein Trapez, bestehend aus dünnen Stahlrohren angebracht.



Der futuristische Helm der Amerikaner



Larry Tudor, mit sorgenvollem Blick

Das deutsche Team

Nun aber zum deutschen Team. Der vielversprechende Günter Finzel hatte schon am ersten Tag alle Chancen vertan. Gesundheitlich angeschlagen – eine Mittelohrentzündung machte ihm arg zu schaffen – verschätzte er sich bei der Wahl seines Weges vom Kitzbühler Horn ins Pinzgau. Sein Wille schneller zu sein als die Konkurrenz, ließ ihn eine Abkürzung wählen, die schon beim Training gut funktioniert hatte. Diesmal jedoch kam er an einem Gipfel zu niedrig an und geriet ins Lee. So saß er schon nach 20 km unten, während andere weit über 100 km schafften. Bei den weiteren Durchgängen zeigte er sein wahres Können, er plazierte sich jedesmal unter den Gruppenersten, aber das reichte nur für Platz 16 und somit nicht, um durch den Cut zu kommen. Wolfgang Genghammers Flug war noch kürzer. An der Mittagsalm gestartet und abgeseifen, flog er gemeinsam mit einem Pulk Wettkampfpiloten, denen es ebenso ergangen war, den Fuß eines Berges an, der günstig im Talwind stand. In Bodennähe am Hang angekommen, begann ein wüster Kampf ums Überleben, ohne äußerste Zusammenstoßgefahr war ein Hochkommen nicht möglich. Wolfgang und etliche andere mit ihm, landeten.

Da waren nur noch 6 Deutsche, die Chancen hatten, den Cut zu schaffen. Besonders gut stand es dabei um den Neuling im Team, Jürgen Seyferle. Stephen Moyes und Larry Tudor konnten

ihn einfach nicht abhängen. Am Start an der Höhenstraße war zu sehen, wie der amerikanische Teamleader versuchte, den, vom DAeC-Betreuer völlig allein gelassenen Jürgen Seyferle durch psychologische Tricks zu stören. Der aber ließ sich nicht aus der Ruhe bringen und flog abermals ebenso weit wie Larry Tudor. Dann aber wurde der Nordstartplatz an der Hohen Salve sein Schicksal. Jürgen fabrizierte einen Fehlstart. Das kann man sich nicht leisten bei einer WM, es sei denn man hat eine so hervorragende Teambetreuung wie die Briten. Auch einer der Engländer hatte einen Fehlstart am Unternberghorn. Aber noch ehe das groß bemerkt wurde, war der schon wieder in der Luft und sein Flug wurde gewertet.

Von den verbliebenen 5 Deutschen, vor allem von dem wettkampfstarken Josef Guggenmos, erwartete man allgemein, daß sie zumindest den Cut schaffen würden. Aber auch Jos reiste vorzeitig ab und soll gesagt haben: „Die anderen sind einfach besser als ich.“ Um seinen Allgäuer Clubkameraden Peter Sebralla stand es zwischenzeitlich wesentlich besser, aber als nach einer Woche der Summenstrich gezogen wurde, reichte es mit Platz 15 ebenfalls nicht für den Cut. So waren es nur mehr 3, die in die Endrunde gingen, Detlev Ziege, Otfried Heinelt und Jochen Zeyher.

Dem sympathischen Detlev Ziege war deutlich anzusehen, wie glücklich er um den 4. Platz in seiner Gruppe hinter Chris Bulger, Arkwright Darren und Gerard Thevenot war. In all den Jahren seiner Wettkampftätigkeit hatte er sich beharrlich immer weiter nach vorn gekämpft. „Ich bin kein Siegertyp“, sagte er während der WM, „während andere fliegen, um zu gewinnen, versuch ich nur, mich nicht zu blamieren. Es wäre mir arg, wenn es heißen würde, was hat der denn im Team zu suchen.“ Ebenfalls auf Platz 4 eine anderen Gruppe lag Jochen Zeyher und schaffte damit locker den Cut. Er war so überlegen gut geflogen, daß niemand mehr daran dachte, daß Jochen nur ganz knapp überhaupt ins Team gelangt war. Für den Routinier Otfried Heinelt, Platz 5, war es eher selbstverständlich, daß nun auch er selbst in der Gruppe der 40 besten eine Woche lang um einen der vorderen Plätze kämpfen würde.

Die Entscheidung

Dieser Kampf entschied sich im Wesentlichen an einem Tag, wieder an einem Hammertag!

Der 4. Juni war ein Wochentag, den-

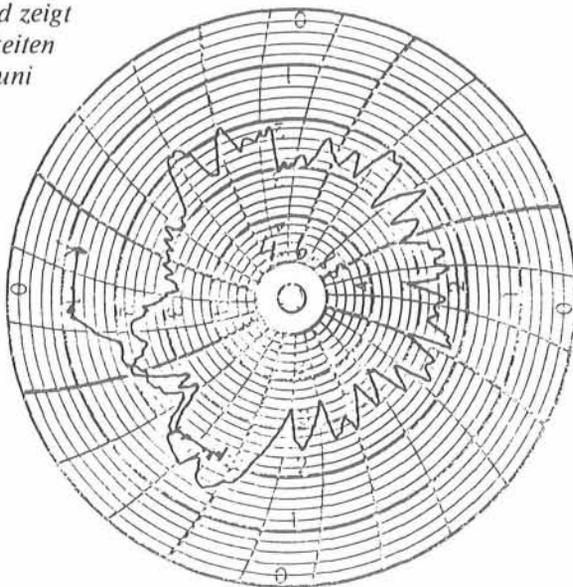


Detlev Ziege, der beste des deutschen Teams



Jochen Zeyher, sein Express scheint ihn sogar beim Hochtragen zu freuen

Das Barogramm von Raimund Rud zeigt die Möglichkeiten des vierten Juni



noch tummelten sich wieder etliche Freiflieger und auch XC-Teilnehmer an der Höhenstraße. Während um 10 Uhr 45 das englische Team noch mit dem Aufbauen beschäftigt war, ging bereits Raimund Rud an den Start. „Startet der jetzt schon?“ war auf englisch zu hören, und: „klar, der will weit, sehr weit fliegen.“ Und als Raimund sich tatsächlich – nach Sonnenzeit war es ja erst 1/4

vor zehn – 1000 m über den Start hinaufschraubte, hörte man: „He does it very well.“ Die Wettkampfpiloten mußten erst mal das Briefing abwarten. Auch Manfred Mokros war längst gestartet, als sich die ersten Wettkämpfer, darunter John Pendry fertig machten. Manfred Mokros sollte an diesem Tag 170 km Ziel-Rückkehr schaffen. Herumgetrödelt hat er bei diesem großarti-

gen Flug sicher nicht. Dennoch berichtete er, wie John Pendry ihn unterwegs einholte und nach vorne am Horizont verschwand. Schon Helmut Denz sagte, ein Jahr zuvor in Como: „Dieser John Pendry ist der schnellste Streckenpilot zur Zeit, in meinen Augen der Beste.“ Wie wichtig Schnelligkeit sein kann, mußte an diesem Tag Raimund Rud erfahren. Er hatte sich einen 200 km Ziel-Rück ausgesprochen (also ein Weltrekord-Versuch) und er saß dann, abends kurz vor der Möglichkeit ins Zillertal heim zu gleiten, nach nahezu 9 Stunden Flugzeit am Gerlos fest.

Aber andere waren wiederum zu schnell. So berühmte Piloten wie Johnny Carr, Robert Bailey und Larry Tudor saßen an diesem Hammertag kurz nach dem Start schon wieder im Gras, unten im Zillertal. Leider war auch Jochen Zeyher dabei. Was war geschehen?

Während die Frühstarter bei guter Thermik und ohne fühlbaren überregionalen Wind ihre 1000 m über dem Start machten, das Zillertal querten, um dann an der Südostflanke des Kreuzjochs Anschluß zu finden, bekamen die Spätstarter ein Stunde danach aufkommenden Nordwind als Hindernis in den Weg gelegt. Denn der Nordwind verwehte die Thermik über dem Start, es

war sinnvoll sich nicht allzu weit mit ihr nach Süden abtreiben zu lassen, wollte man möglichst rasch das Zillertal queren. Der Aufstieg zur Wolkenbasis gelang am raschesten, wenn man nach dem Start gegen den Wind anflieg, bis hinein in einen Kessel an dessen angeströmten Nord-Rand die Thermik abging. Und wie. Man mußte aufpassen, um nicht anderen Wettkämpfern unversehens in die Wolke zu folgen. –

Ein übler Mißstand dieser Weltmeisterschaft war, daß sie sich zu einem Teil innerhalb von Wolken abspielte. Auf die horrende Gefahr des Wolkenflugs angesprochen, war seitens der Wettkämpfer oft zu hören: „Tja, wenn Du Weltmeister werden willst . . .“ Soll man ergänzen: „... dann mußt Du auch mit Deinem Leben abschließen?“ –

Die Querung des Zillertals war durch kein allzu großes Saufen erschwert, dann aber gab es die böse Überraschung am Kreuzjoch. Die Wettkämpfer jagten, in 2000 m Höhe NN angekommen, gleich weiter in die Südflanke des Kreuzjochs hinein – und damit voll ins Lee. Gegen den Nordwind wieder anzukämpfen, raus aus der Südflanke, rum ums Eck in die Westflanke, das war schwer. Dazu war die Westflanke um die Mittagszeit nicht besonders günstig angestrahlt. Das bißchen Thermik dort wurde vom Nordwind zerrissen und verblasen. Ein Gerät mit gutem Handling und viel Geschick war vonnöten, um sich wenigstens an der Westflanke halten zu können. Denn einmal unter 1500 m abgesunken, standen die Chancen schlecht, jemals wieder hochzukommen. Und immer neue Pulks kamen am Kreuzjoch an und verdichteten die Aluwolke dort. Die Piloten schrien sich an, wohl vor Wut, daß sie schon nach 5 km Strecke ums Überleben kämpfen mußten und auch vor Verzweigung, wenn sie aufeinander zu drifteten und die Flügel erst arg verzögert den Steuerimpulsen gehorchen wollten. Alle die genug Höhe hatten, um das Lee am Kreuzjoch zu überfliegen, konnten weiter drin im Gerlosgebiet aufatmen. Aber nicht zu lange, der Nordwind lauerte schon wieder am Paß Thurn, wo er ein großes blaues Loch an dem sonst so gut entwickelten Himmel erzeugte.

Alle, die rechtzeitig die Zeichen der Zeit erkannten und das Tal zur Südkette querten, wurden mit bombigen Streckenbedingungen belohnt. Der XC-Cup-Flieger Aido Olivotti beispielsweise, der bis zum Paß Thurn geschlagene drei Stunden gebraucht hatte, tobte den Rest des Nachmittags die Südkette des Pinzgaus entlang, noch bis zur 180 km

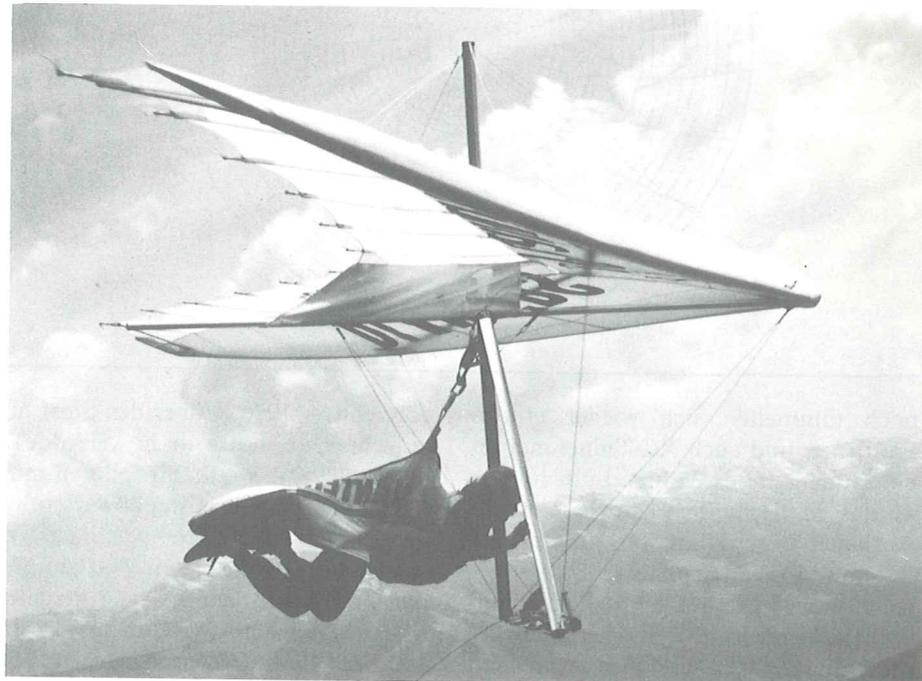
Marke! Alle anderen aber, die am Paß Thurn an der Nordkette weiter wollten, kamen in arge Schwierigkeiten. So saß auch Chris Bulger unten und verspielte damit die Chance auf den Weltmeistertitel. Dieser Tag gehörte eindeutig John Pendry. Er hatte sich schon morgens 10 kg Sandballast mit in die Schürze gepackt, „ein wirklich guter Tag heute, nicht wahr?“ sagte er dabei verschmitzt. Als er nach schnellem Flug bei Zell am See Richtung Kössen die Rennstrecke Pinzgau verließ, ließ er dann auch den Sand ab. Mit 391 Punkten (188 km) gewann er diesen Durchgang überlegen, vor Michael Carnet, Gerard Thevenot, jeweils 359 Punkte, und Stephen Moyes, 318 Punkte.



Stephen Moyes, 32 Jahre alt, betreibt den Drachenflugsport seit 14 Jahren



John Pendry in Lauerstellung . . .



. . . und gestartet

Duell Moyes – Pendry

Aber nicht immer war John-Pendry-Wetter in dieser letzten WM-Woche. Bei schlechteren Bedingungen und somit bei den kleinen Wettkampf-Aufgaben, gelang es Stephen Moyes sich immer näher an John Pendry heran zu machen. Zuletzt trennten nur mehr mickrige 13 Punkte die beiden. Bei Run 5 ging es dann um die Wurst: Wer gewinnt den Durchgang, Pendry oder Moyes? Nach nervenzermürbendem Kampf stand es fest: Beide! Mit 161 Punkten holten sie mehr als die anderen 40 Piloten, aber genau gleich viel.

So also stand es, als sich alles an der Hohen Salve versammelte, es sollte laut Meteorologe Kurt Panosch der letzte Durchgang werden.

Gerard Thevenot mußte etwas riskieren, um noch unter die ersten zu kommen. Er startete als Allererster, noch ehe irgend ein Vorflieger den skeptischen Piloten anzeigen konnte, was draußen los war. – Es war ja ein Genuß zu sehen, wie diese Weltklasse-Piloten einmal nicht im Owens Valley, sondern an der viel thermikärmeren Hohen Salve nach Lösungsmöglichkeiten für ihre Streckenflugaufgaben suchen mußten. – Thevenot kam zwar kurz über den Gipfel, dann aber blieb ihm nur zähes

Ringen mit müder Thermik. Dennoch folgte ihm Larry Tudor, der mit seiner wahnsinnig schmalen Fläche „Glidezilla“ tüchtig rennen mußte, um von dem flachen Nordstart der Hohen Salve überhaupt wegzukommen. Dann aber fing für ihn die Mühsahl erst an. Er suchte und kreiste und machte und geriet dabei immer tiefer die Südseite der Salve hinunter. Die anderen hatten ihre Drachen an der steilen Südseite aufgestellt, sahen zu Larry hinunter und warteten erst mal ab. Thévenot, welche Sensation, war gerade endgültig abgesoffen. Da ließ der englische Teamleader zwei seiner Piloten raus, diese fanden nach gestrecktem Flug über 1 km Richtung Süden auch prompt Thermik, dennoch blieb John Pendry am Start zurück. Immer mehr Kanadier, Australier, Franzosen, Mexikaner, Spanier und Amerikaner starteten und stiegen als einzige sichtbare Aluthermik vor den Augen Pendrys und Moyes weg, doch beide, obwohl gänzlich startbereit, rührten sich nicht.

Schon sah man im Westen eine bedrohliche Überentwicklung heraufquellen, da nahm Pendry den Drachen hoch, ebenso Moyes. „Nein bitte jetzt gerade nicht, noch eine Minute!“ rief ein Fernsehmann Pendry zu, der setzte brav wieder ab. Desgleichen Moyes. Dann war die Kamera startklar. Nun aber wollte

Pendry nicht mehr.

Was er wohl gesehen und ausgewertet hat? Denn als er dann wirklich losstartete, ebenso Moyes, da stieg er im Nu allen im selben Bart kreisenden davon, und war der höchste von allen – bis auf Moyes, der war ebenso schnell gestiegen. Nun verschwanden beide am Horizont.

Eine Stunde später bereitete die von Westen herannahende Gewitterfront dem Kampf der Giganten ein vorzeitiges Ende. Im prasselnden Regen landeten die beiden als letzte der 40 Wettkämpfer in Kössen. Und so blieb es dabei:

Die einsetzende Schafskälte erlaubte keinen weiteren Durchgang am Freitag und Samstag. John Pendry gewann den Weltmeistertitel mit nur 13 Punkten Vorsprung vor Stephen Moyes dem alten Weltmeister und nun neuen Vize-Weltmeister. „Ich hätte nur einmal statt links von der Ache rechts davon landen müssen. Dann wäre ich jetzt Sieger“, sagte Moyes sichtlich enttäuscht und er hatte recht. Für die Landung auf dem Landeplatz Kössen gab es 15 Punkte Belohnung. Weil Moyes das niedrige Überfliegen der Ache zu riskant war, war er kurz vor der Landewiese gelandet. Pendry aber hatte die Wiese noch erreicht und dafür 15 Punkte kassiert. Er schloß die WM mit einem Punktestand von 1392 ab.



Weltmeister John Pendry, Vizeweltmeister Stephen Moyes

*Randy Haney, Platz 3
und Bob Calvert,
Platz 4, im Vorder-
grund Meteorologe
Kurt Panosch, auch
einer der Sieger der WM*

DAeC verwehrt DHV'lern DHV-Unterstützung

Die WM kostete die Teilnehmer stolze DM 1400,- pro Pilot Nenngeld. Da war Wolfgang Genghammer froh, mit den Achantalern einen finanzstarken DHV-Verein im Rücken zu haben. Und Jochen Zeyher, der als Student auf Unterstützung angewiesen ist, hoffte auf finanzielle Hilfe durch den DHV, ebenso Jürgen Seyferle, beide DHV-Mitglieder. Denn mit einer ordentlichen Unterstützung durch den DAeC konnte kein Mitglied des Nationalteams rechnen. Der DAeC hat nach Aussage seines zurückgetretenen Sportreferenten derart abgewirtschaftet, daß für die vielzitierte För-

derung des Spitzensportes nichts mehr übrig geblieben war. Dies ist umso peinlicher für den DAeC, als er seit Jahren behauptet die Drachenflieger müßten ihm beitreten, weil nur er die Bundes- und Landesmittel zur Sportförderung erhalten würde.

Also ein Glück für Zeyher, Seyferle, für Genghammer, Ziege und Guggenmos, daß sie nicht nur DAeC- sondern auch DHV-Mitglieder sind? Weit gefehlt, da tat sich Teamchef Manfred Moos (singemäßig) hervor: „Wer einen Zuschuß vom DHV oder einem DHV-Verein annimmt, fliegt aus dem Team!“

John Pendry, Weltmeister

Der 27jährige ist schon von Gestalt ein alles überragender Mensch. Bei jedem Piloten-Briefing ist er leicht auszumachen, er ragt einen Kopf größer aus der Menge hervor. Aerodynamisch betrachtet, gereicht ihm das sicher nicht zum Vorteil, auch seine 77 kg nicht, die er nackt auf die Waage bringt.

In seiner Ausstrahlung erinnert John Pendry an den edlen Ritter Ivenhoe und seine ruhige, freundliche Art paßt zu dem Bild eines fairen Sportlers. Nichts an ihm deutet auf einen Hasadeur und Draufgänger hin. Einmal angenommen, es ist tatsächlich nicht eine erhöhte Risikobereitschaft, die ihn so weit an die Spitze gebracht hat, was ist es dann, was ihn so erfolgreich macht? Denn egal wo in letzter Zeit John Pendry an den Start geht, er gewinnt immer. Das war letztes Jahr in Como nicht anders, wie diesen Winter in Australien am Mt. Buffolo und im Frühjahr am Monte Grappa, Bassano. Da war der Weltmeisterschaftstitel nur eine logische Folge und so sagte er auch vor Beginn in Kössen: „Jetzt will ich erst mal Weltmeister werden und dann sehen wir weiter.“

Auf die Frage nach dem Geheimnis seines Erfolges, antwortet John augenzwinkernd: „I think, practice helps“, was frei übersetzt heißt: „Ich denke, Üben hilft.“

John Pendry hat genug Zeit zum Üben. Er tut schon lange nichts anderes mehr, weil er, einzigartig in der Welt, einen Sponsor-Vertrag hat. Die Firma Peanuts, bei der sein Vater eine hohe Position hat, ermöglicht ihm, wie er sagt, ein schönes Leben, mit der einzigen

Auflage, Drachen zu fliegen, und zwar bei jedem großen internationalen Wettbewerb.

Mit seinem segelbegeisterten Vater hatte John viel Zeit auf dem Meer verbracht, bevor er 1974 mit dem Drachen-

Zwei solcher leistungsfähigen Gleiter hat er stets dabei, wenn er zu Wettkämpfen geht, einen Magic 166 und einen 177er. Kein Problem, denn auch die Firma Airwave sponsort. Je nach Wetterlage entscheidet sich John zwischen den beiden Drachen, die wie er versichert, ganz normale Seriengeräte sind. Bei der WM aber war Wechseln der Geräte nicht erlaubt, so flog er ständig den 177er.

John begann seine Wettkampf-Karriere so richtig, nachdem er vor 4 Jahren von Mike de Glanville zurückkehrte. 3 Monate lang hatte er bei Mike an der La Chens gejobbt, Gleiter repariert und konnte dabei jeden Tag zum Fliegen gehen. „Ich lernte eine Menge in dieser Zeit“ sagt John. Im letzten Winter in Australien hat er wieder was dazu gelernt: Eine wirklich starke Thermik stemmte ihm den linken Flügel hoch. Moyes, der ganz in der Nähe flog, sah wie John mit seinem Gewicht voll auf die linke Seite ging. Doch die Thermik



fliegen anfang. Damals gab es noch keine Flugschulen. „Wir hatten Glück, damals waren die Drachen noch nicht sehr sicher“, meint John heute und er freut sich darüber, was die Gleiter heutzutage zu leisten im Stande sind.

war stärker und stellte ihn blitzschnell in Messerfluglage auf. Die rechte Fläche rutschte dabei ab, wurde negativ angeströmt und schon überschlug sich John. Er hielt sich in dem Moment so sehr an der Speedbar fest, daß diese zer-

brach, das spielte aber keine Rolle mehr, weil er eh schon in Rückenfluglage war und den Schirm öffnete. Kaum heil runter gekommen, reparierte John seine Luvlines, die Schnüre hatte es im Rückenflug zerrissen, baute eine neue Speedbar ein und startete erneut. Moyes

ist sich sicher, daß John Pendry dies alles im Schock getan hat. Erst als John nach dem Durchgang gelandet war, löste sich sein Schock und es war ihm anzumerken, daß er jetzt erst richtig begriff, was geschehen war. Moyes erzählt, als er Johns Unfall sah, machte er

einen großen Bogen um diese Thermik und er nahm sich vor, nie wieder in einer ähnlichen Situation auf die kurvenhöhere Seite zu gehen, lieber will er auf der anderen Seite mit Fahrt aus der Thermik fallen. Und John Pendry?

Der ist gänzlich anderer Meinung. John ist sich sicher, wäre er nicht auf die Seite des Flügels gegangen, der hochgedrückt wurde, es hätte ihn nur noch schneller überschlagen. Es gibt in seinen Augen kein Rezept gegen eine solche harte Thermik. Aber John, ist dann das Wettkampffliegen nicht zu gefährlich, weil man doch gerade dabei oft in sehr starke Thermiken einsteigt? „Ja“, sagt John nachdenklich, „ja, es kann mich wieder überschlagen. Dasselbe wird vielleicht wieder passieren.“

Resultate WM '85

Einzelwertung:

1. John Pendry	Großbritannien	Magic 4	1392 Punkte
2. Steve Moyes	Australien	Misile GTR	1379 Punkte
3. Randy Haney	Kanada	Magic 4	1288 Punkte
4. Bob Calvert	Großbritannien	Typhoon S4R	1238 Punkte
5. Rick Duncan	Australien	Missile GTR	1222 Punkte
6. Graham Slater	Großbritannien	Typhoon S4R	1220 Punkte
7. Gérard Thévenot	Frankreich	Hermes	1192 Punkte
8. Michael Carnet	Großbritannien	Magic 4	1182 Punkte
9. Stefan Blenkinsop	Australien	Magic 4	1153 Punkte
10. Mark Bennet	USA	Sensor 510	1120 Punkte
11. Ian Jarman	Australien	Missile GTR	1107 Punkte
12. Don Miller	Kanada	Magic 4	1091 Punkte
13. Detlev Ziege	Deutschland	Bullet C-85	1073 Punkte
14. Rick Rawlings	USA	HP	1065 Punkte
15. Robbie Sinclair	Kanada	Magic 4	1056 Punkte
16. Marco Cirila	Italien	Missile GTR	1053 Punkte
17. Otfried Heinelt	Deutschland	Magic 4	1044 Punkte
18. Jörn Erik Lothe	Norwegen	Sensor 510	1035 Punkte
19. Tohru Ikenoue	Japan	Falhawk	1020 Punkte
20. Chris Bulger	USA	Magic 4	990 Punkte
21. José Gotes	Mexiko	Sensor	987 Punkte
22. Fjeld Per Espen	Norwegen	—	977 Punkte
23. Larry Tudor	USA	UPGZ	976 Punkte
24. Olin Schotola	Schweiz	Saphir 17	947 Punkte
25. Jochen Zeyher	Deutschland	Express	905 Punkte
26. William Huw	Südafrika	—	901 Punkte
27. Jim Beaford	Kanada	HP	898 Punkte
28. Juan Martiarena	Spanien	Profil	891 Punkte
29. Erich Burghauer	Österreich	Saphir 17	875 Punkte
30. Jean Fauchier	Frankreich	Hermes	860 Punkte
31. Dean Kupchanko	Kanada	HP	857 Punkte
32. Danny Scott	Australien	—	848 Punkte
33. Johnny Carr	Großbritannien	Magic	831 Punkte
34. Darren Arkwright	Großbritannien	Magic	823 Punkte
35. Juul Jensen	Dänemark	—	818 Punkte
36. Miguel Guterrez	Mexiko	Sensor	797 Punkte
37. Rob Kells	USA	HP	795 Punkte
38. Robert Bailey	Großbritannien	Magic	751 Punkte
39. Paolo Coelho	Brasilien	—	736 Punkte
40. Font Bosch	Spanien	Hermes	702 Punkte
41. Borut Pestotnik	Jugoslawien	Profil	671 Punkte
42. Dermont M Keeney	Irland	Magic 3	304 Punkte

Mannschaftswertung:

1. Großbritannien	5191 Punkte
2. Australien	4965 Punkte
3. Kanada	4530 Punkte
4. USA	4301 Punkte
5. Deutschland	3398 Punkte
6. Frankreich	2788 Punkte
7. Norwegen	2660 Punkte
8. Mexiko	2375 Punkte
9. Japan	2149 Punkte
10. Italien	2124 Punkte
11. Schweiz	1941 Punkte
12. Spanien	1896 Punkte
13. Südafrika	1781 Punkte
14. Österreich	1704 Punkte

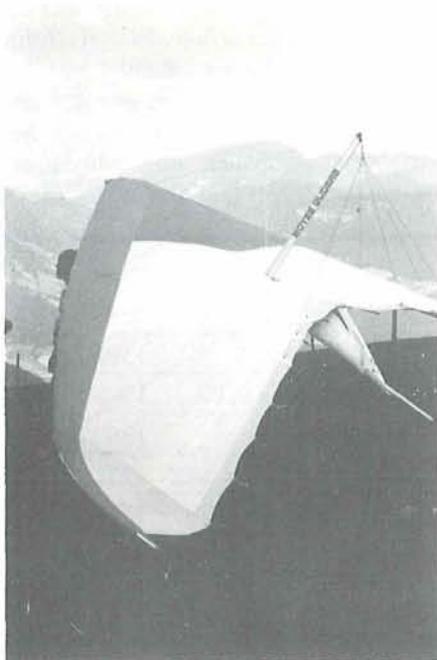
WM-Marketing

Die WM ist immer auch ein Wettkampf zwischen den Drachen-Herstellern. Der seit Jahren erfolgreichste unter ihnen, die englische Firma Airwave, feierte diesmal ihren größten Sieg, Gold und Bronze. Ein Drittel der WM-Piloten flog Magic. Am Höhepunkt ihres Erfolges angelangt, zeichnet sich für Airwave neuerdings auch Konkurrenz im eigenen Land ab. Die Firma Solar Wings kann nach dem Europameistertitel nun auch den 4. und 6. Platz bei der WM vorweisen.

Eindrucksvoll war auch das gute Abschneiden der Moyes Gleiter. Deren Segel fielen besonders auf, einmal weil sie hervorragend geschneidert waren und – weil erstmals Kevlar eingearbeitet war.

Moyes hatte bei Belastungstests herausgefunden, daß sich Dacron im Vergleich zu Mylar stärker dehnt und vor allem danach nicht mehr in die Ausgangsposition zurückkehrt, wogegen Mylar fast ganz zurück federt. Kevlar aber dehnte sich so gut wie gar nicht. Daher verwendete Moyes bei seinem Segel in Richtung Querrohr Kevlar und in Längsrichtung Dacron. So blieb eine ausreichende Elastizität des Tuches erhalten und das Handling wurde nicht zu schlecht: Aber Kevlar verliert unter UV-Strahlung drastisch an Festigkeit. Moyes will einfach mal ausprobieren, wie lange sein Segel hält. 400 Dollar kostet das Kevlar-Segel mehr als ein normales.

Der Trend bei den Neukonstruktionen, die Kiertasche wegzulassen, hat sich in der Ergebnisliste der WM nicht bestätigen können. Denn nur eines dieser Geräte, der neue Gleiter von Thévenot, „Hermes“, konnte sich unter den ersten Zehn plazieren, die anderen waren alle ganz konventionell mit Kiertasche ausgerüstet. Wobei man anmerken muß, daß der Hermes zwar keinen Kiel hatte, sein Kielrohr ist jedoch nicht wie beim HP am Hauptsegel festgenäht, sondern kann sich frei bewegen. Thévenot war mit seinem Hermes noch nicht ganz zufrieden und will ihn erst noch überarbei-



Kevlar-Segel von Stephen Moyes

ten, bevor er ihn auf den Markt bringen wird. Trotz der geringen Fläche des Hermes, 14,5 qm, schien er auch mit einem 70 kg schweren Piloten noch gut zu steigen. Das Handling soll angeblich gut sein. Lassen wir uns überraschen, Thévenot will den Hermes in verschiedenen Größen anbieten.

Der Glidezilla von UP wirkte optisch

noch schnittiger als der Hermes, die Fläche des Glidezilla 155 war so schmal, daß mehr Kielrohr außerhalb des Segels war als innerhalb. Eine größere Ausgabe des Glidezillas steht vorerst nicht zu erwarten.

Über den neuen Sensor ohne Kiertasche sagte Graham Slater, der gleitet ebenso gut wie mein Thyphoon, aber ist dabei schneller. Stephen Moyes dagegen meinte, der neue Sensor wäre im Gleiten um bestimmt 10% besser gewesen als alle anderen. Er sei aber derart überspannt worden, daß er an die absolute Grenze der Steuerbarkeit und pitch-Stabilität geriet.

Anspannvorrichtungen am Querrohr, um die Flügel weiter nach außen zu zwingen und somit mehr Zug auf das Segel zu geben, hatten fast alle Wettkampfpiloten. Ob dies mehr ein psychologisches Anspannen bewirkte oder tatsächlich den Gleitwinkel verbesserte, ist unbekannt. Jedenfalls spannten die Piloten bei langen Geradeausflügen ihre Flächen mittels Flaschenzug. Das Handling wurde daraufhin deutlich schlechter (das Segel lag außen auf den Wingtips auf), aber wurde die Leistung auch im selben Maße besser? Den Piloten die nichts zum Anspannen hatten, kam es jedenfalls so vor.

Germany nur auf Platz 5

Daß die Briten nicht zu schlagen sind und daß sich Australien und die Amerikaner vor den Deutschen plazieren würden, hatten Pessimisten vielleicht vorausgesehen. Daß aber auch die Kanadier einen vorderen Platz belegen würden, galt als Überraschung. Bei den Amerikanern war, nachdem sie ihren Rich Pfeiffer verloren hatten, einfach die Luft raus und dennoch schlossen sie um 1000 Punkte besser ab als das deutsche Team.

Analysiert man das Ergebnis der WM aus deutscher Sicht, so stechen drei Punkte ins Auge:

1. Der DAeC sandte nicht die beste Mannschaft. Stephen Moyes mochte gar nicht glauben, daß Bob Bayer nicht in der Mannschaft war und John Pendry fragte verwundert, wo denn Helmut Denz bliebe. Das DAeC-Auswahlsystem ist Schuld daran, daß es stets zweifelhaft bleibt, ob die Besten zur WM geschickt werden. Der DHV fordert seit Jahren vergebens, daß auch der XC-Cup ein Auswahlkriterium für die Nationalmannschaft sein muß. Die siegreichen Briten machen es doch schon lan-

ge vor: Die besten 40 des britischen XC-Cups fliegen untereinander 5 Wettkämpfe im Jahr, um die Nationalmannschaft zu ermitteln. Jedes Jahr müssen die zehn Letztplazierten dieser 40er Gruppe ausscheiden und den Besten 10 des XC-Cups Platz machen. So wird man Weltmeister!

2. Die Vorbereitung für die WM war nicht nur mangelhaft, sie fand eigentlich nicht statt. Während der DHV mit seinem Streckenfluglager dorthin ging, wo am ehesten mit Flugwetter gerechnet werden konnte, zeigte sich der DAeC unflexibel. Eine Woche lang hielt er seine Ranglistenpiloten bei Schnee und Nebel am Tegelberg fest, obwohl Manfred Kreipl schon am ersten Tag nicht nur das schlechte Wetter vorhergesagt hatte, sondern zugleich auch die Gegend nannte, wo gutes Flugwetter herrschte, wo die Mannschaft also hätte trainieren können. Während der DHV versucht den XC-Besten die Teilnahme an internationalen Wettkämpfen zu ermöglichen, bleibt eine gezielte Versendung des Nationalkaders ins Ausland durch den DAeC aus. Die Briten dage-

gen senden zu jedem großem Bewerb der Welt jeweils einen Erfahrenen und einen Unerfahrenen ihrer League. Die Preisgelder, die die Engländer dabei in schöner Regelmäßigkeit gewinnen, fließen zu 50% in die Verbandskasse zur Förderung weiterer Unternehmungen dieser Art.

3. Die Betreuung der Nationalmannschaft bei der WM übernahm Manfred Moos. Welche taktischen Ratschläge hat man von ihm, der keine nennenswerte Streckenflugerfahrung besitzt, erwarten dürfen? Zwar verfügt Manfred Moos über langjährige Wettkampferfahrung, aber als Wettkämpfer gehörte er meist zu den Schlußlichtern in den Ergebnislisten. Da hatten selbst die Chinesen aus Taiwan einen qualifizierten Teambetreuer. Sie engagierten kurzerhand Kurt Weber, den Gewinner des XC-Cups 83, der das Pinzgau kennt wie seine Hosentasche und so seinem Team die taktischen Finessen vermitteln konnte. Als Lehrsaal diente dabei auch schon mal eine Cessna, mit der kritische Stationen der WM-Aufgaben vor dem Training abgeflogen wurden. Ergebnis: Die bis dato unerfahrenen Chinesen verdoppelten ihre Bestleistungen bei der WM.

1. Deutscher Doppelsitzer-Wettbewerb

Auf Initiative des Deutschen Hängegleiterverbandes fand mit Genehmigung des BMV vom 15. bis 17. Juni im Rahmen des Teufelspokals in Loffenau erstmals ein Doppelsitzer-Wettbewerb statt.

Fluglehrer aus ganz Deutschland scheuten die zum Teil weite Anreise nicht, um mit ihren Co-Pilotinnen bzw. Co-Piloten die besten Doppelsitzer-Piloten zu ermitteln.

Der Wettbewerb, der sich reibungslos in den sonstigen Wettbewerbsbetrieb der parallel laufenden Baden-Württembergischen Meisterschaft eingliederte, stellte sich bald als eine große Zuschauerattraktion heraus. Großer Beifall empfing die großen Vögel, wenn sie auch bei ständig drehenden Winden sicher landeten.

Im Vordergrund stand neben dem Spaß am doppelsitzigen Fliegen der faire Wettkampf, galt es doch, den vom DHV gestifteten Pokal zu erfliegen. Leider ließen das Wetter und die Leistung der Fluggeräte, die etwa mit den Einsitzern von 1980 vergleichbar ist, lediglich Zeitflüge zu. Dennoch kreisten nicht selten auch die Doppelsitzer im Pulk der übrigen Wettkampfteilnehmer über der Teufelsmühle.

Fast genauso wichtig war jedoch auch der Erfahrungsaustausch zwischen den Fluglehrern nach zwei Jahren Doppelsitzer-Schulung in Deutschland. Der Wettkampf selbst war vom großen Verantwortungsbewußtsein der Piloten geprägt. Obwohl um jede Minute gekämpft wurde, ging keiner der Teilnehmer ein unnötiges Risiko ein, um seinen

Co-Piloten und sich nicht zu gefährden. Die gemachten Erfahrungen waren sowohl für die Teilnehmer als auch für den Veranstalter durchaus positiv. Vielleicht wird es bei zukünftigen Wettbewerben möglich sein, auch auf Strecke zu gehen.



Gemeinsam trägt sich leichter, Charlie Jöst mit Co-Pilotin Gabi Holzapfel

Foto: Wolfgang Gerteisen



Wolfgang Gerteisen mit Co-Pilot Walter Gerteisen beim Start Foto: Charlie Jöst

Der Wettkampfverlauf

Bereits am ersten Tag verblüffte Klaus Irschik viele Einsitzer-Piloten, als er gleichzeitig mit ihnen eineinhalb Stunden über der Teufelsmühle soarte und damit einen guten Vorsprung herausflog. Lediglich Gebhard Holzner blieb ihm mit einem 72minütigen Flug dicht auf den Fersen.

Am zweiten Tag, als die Einsitzer bei schwach thermischen Bedingungen um jede Minute kämpften, schraubte sich Gebhard Holzner und seine Co-Pilotin Christa bis an die Basis empor und übernahm mit diesem Flug die Führung.

Der dritte Tag mußte die Entscheidung bringen, in die Detlev Eilers und Jacky Seibold leider nicht mehr eingreifen konnten. So hatte ersterer schon wieder Dienstverpflichtungen in seiner Funktion als Co-Pilot bei einer deutschen Fluggesellschaft und Jacky Seibold mußte feststellen, daß es nicht möglich ist, gleichzeitig in zwei Wettbewerben Topleistungen zu erbringen. Groß war die Begeisterung der Zuschauer, als schließlich Klaus Irschik und seine Co-Pilotin Daniela nach fast zweistündigem Flug zur Landung ansetzten. Beide hatten den Wettbewerb verdient gewonnen.

Ergebnisse

1. Klaus Irschik/Daniela Krall, 205 Punkte
2. Gebhard Holzner/Christa Kirschbaum, 191 Punkte
3. Wolfgang Gerteisen/Walter Gerteisen, 53 Punkte
4. Charlie Jöst/Gabi Holzapfel, 52 Punkte
5. Detlev Eilers/Beate Lachner, 22 Punkte
6. Hans-Peter Seibold/Beverly Powel 6 Punkte



Klaus Irschik, Daniela Krall, Gebhard Holzner, Christa Kirschbaum, Wolfgang Gerteisen, Charlie Jöst, Gabi Holzapfel, Jacky Seibold, Beverly Powel (von links)

Baden-Württembergische Meisterschaft 1985 mit 8. Teufelspokal Loffenau

Ein Bericht von Wolfgang Gerteisen und Charlie Jöst

Rund 1.600 km Freie Strecke in nur drei Tagen sind eine Bilanz, die sich sehen lassen kann.

Wenige Tage nach der kilometerreichsten Weltmeisterschaft in der Geschichte des Drachenfliegens wurde erstmals auf einer Baden-Württembergischen Meisterschaft die 100-km-Grenze überflogen.

In der Zeit vom 15. bis 17. Juni kämpften 48 Piloten um den Baden-Württembergischen Meistertitel. Parallel dazu rangen 31 Piloten um die begehrten Teufelspokale.



Maximal 10 Drachen durften gleichzeitig im Aufbausektor aufgebaut werden

Foto: Charlie Jöst



Jochen Zeyher, 25. der Weltmeisterschaft in Kössen

Foto: Wolfgang Gerteisen

Die weit über die Landesgrenze als perfekt bekannte Loffenauer Organisation unter Fritz Weiß sorgte auch in diesem Jahr für einen reibungslosen Ablauf des Wettkampfes. Sogar das um diese Zeit sehr launische Wetter hatte ein Einsehen und bescherte drei volle Wertungstage. Die Jury lag in den bewährten Händen von Chefschiedsrichter Wolfgang Benitz, der in Eberhard Baumer (Auswertung/Organisation), Detlef Oswald (Auswertung) und Waldemar Wasmer (Startleiter) drei zuverlässige Helfer hatte. Hans-Jürgen Igel lieferte mit seinem Computer in erfreulich kurzer Zeit die Zwischen- und Endergebnisse. Die zahlreichen Zuschauer wurden von Ellen Weißenburger und Rolf Ackermann fachkundig über den Ablauf des Wettkampfes informiert. Ein herzliches Dankeschön an alle genannten und ungenannten Helfer.

Nachdem harmonische Wettkämpfe mit zufriedenen Teilnehmern in den letzten Jahren immer seltener geworden sind, ist es umso erfreulicher, daß dieser Wettbewerb nicht nur unfallfrei, sondern auch sportlich fair und in kameradschaftlicher Atmosphäre verlief. Im Gegensatz zu der Bayerischen Meisterschaft stand dieser Wettkampf – wie im Vertrag zwischen DHV und DAeC vereinbart – allen Piloten, unabhängig von ihrer Verbandszugehörigkeit, offen.

Neben den drei bereits über die Rangliste gesetzten Piloten Jochen Zeyher, Hans Burk und Jacky Seibold haben sich die 17 Bestplatzierten der Baden-Württembergischen Meisterschaft für die Deutsche Meisterschaft 1985 qualifiziert.

Die an der allgemeinen Wettkampfwicklung orientierte Ausschreibung rückte den Streckenflug in den Vordergrund, d.h. wer hier gewinnen wollte, mußte sich vom Berg lösen und auf Strecke gehen. Eine genaue Auswertung war nur durch konsequente Fotodokumentation möglich. Manch schöner Streckenflug fiel leider strengen Kontrolle auf Grund mangelhafter Dokumentation aus der Wertung.

Da die Windrichtung nur Streckenflüge nach Osten ergiebig machte, wurden zum ersten Mal Flüge über den gefürch-



Vor jedem Start war die Zeituhr mit Drachen und Kennzeichen zu fotografieren

teten 10 km breiten Waldgürtel hinter der Teufelsmühle in Angriff genommen. Dabei stellte Uli Blumentahl auch gleich mit 108 km freier Strecke seinen alten Loffenauer Rekord von 76 km ein. Piloten, denen es nicht gelang, die 8 km entfernte Wertungslinie des freien Streckenfluges zu überfliegen, stand die Möglichkeit von Zeit- bzw. Bojenflügen offen.

Die Wettkampftage

Samstag, 15.06.1985

Der Segelflugwetterbericht verheißt nach durchregener Nacht auflockernde Bewölkung, schlechte bis mäßige Thermik mit auffrischendem Wind aus Südwest.

Die Wolkenschleier hängen noch in den Bäumen rings um die Teufelsmühle, als

gegen 11.00 Uhr die ersten Piloten an den Start gehen. Mit auffrischendem Wind gelangen einige längere Flüge im Hangaufwind. Maximal können zwei Stunden, 120 Punkte für einen Zeitflug, gewertet werden. Wer 12 km weit fliegt, hat bereits die gleiche Punktzahl erreicht. Alle lauern auf einen Bojen- bzw. Streckenflug.

Mit aufsteigender Basis lösen sich die ersten Piloten vom Hang, um gegen den Wind die drei möglichen Wendepunkte anzufliegen. Eine komplette Umrundung mit ungefähr 11 km Strecke bringt 100 Punkte und kann beliebig oft wiederholt werden, wenn vor jeder neuen Runde der Startplatz überflogen und ebenfalls fotografiert wird.

Christoph Kratzner bringt als einziger drei komplette Umrundungen in die Wertung. Seine erreichten 300 Punkte können nur durch einen freien Streckenflug von über 30 km übertroffen werden. Nur zwei Piloten gelingt es, diese Strecke zu überbieten. Jochen Zeyher, Baden-Württembergischer Meister 1984 und mit dem beachtlichen 25. Rang der vorangegangenen Weltmeisterschaft noch gut im Training, landet nach 44 km freier Strecke. Er wird damit, wie erwartet, seiner Favoritenrolle gerecht und alle sehen in ihm bereits den Tagesieger, als am Abend die Nachricht eintrifft, daß Lokalmatador Lothar Wüst



Lothar Wüst bei der Startvorbereitung Foto: Wolfgang Gerteisen



Uli Blumenthal fliegt aus Sicherheitsgründen mit Rädern

kurz hinter Reutlingen nach 70 Kilometern gelandet ist. Eine für diese Wetterbedingungen beachtliche Leistung. Er übernimmt mit fast 300 Punkten vor Jochen Zeyher die Führung.

Uli Blumenthal fliegt zwar nur 15 km weit, verschenkt aber durch die regelwidrige Verwendung Farbfilms wichtige 150 Punkte. Er kann noch nicht wissen, daß er damit den zweiten Rang in der Gesamtwertung verspielt hat.

Sonntag, 16. Juni 1985

Ein fast bedeckter Himmel läßt schon früh erkennen, daß es ziemlich schwierig sein wird, die Wertungslinie für den freien Streckenflug zu überfliegen.

Die Transportbusse sind ständig im Einsatz, da jeder Pilot möglichst viele Zeitflüge in die Wertung bringen möchte. Nur wenigen gelingt ein etwas längerer Flug. Ein schwacher Nordostwind macht das Starten schwierig und Hangflug unmöglich.

Nur 5 Piloten schaffen bei minimaler Thermik eine komplette Umrundung der Wendepunkte. Um so erstaunlicher, daß trotzdem drei Piloten die 8-km-Grenze überwinden und Clemens Koch sogar 40 km bis Oberkirch fliegt. Pech für ihn, daß er den Fotoapparat vergessen hat. Das wird ihn später den dritten Platz kosten. Auf den vorderen Plätzen gibt es so gut wie keine Veränderungen. Alle hoffen auf den letzten Wertungstag.

Montag, 17. Juni 1985

Der Segelflugwetterbericht meldet gute Thermik bei mäßigem Wind aus Nord-

west. Frühe einsetzende Wolkenbildung bringt Leben in den Aufbauplatz. Spätestens um 17.00 Uhr müssen alle Landemeldungen telefonisch oder schriftlich bei der Wettkampfleitung eingegangen sein. Es gilt, den richtigen Startzeitpunkt zu erwischen, um in der verbleibenden Zeit möglichst weit zu fliegen.

Mehr als die Hälfte des Teilnehmerfeldes nutzt die Chance des freien Streckenfluges. Während das Ende der Rückmeldefrist immer näher kommt, wird fast jede gemeldete Strecke von der nächsten übertroffen. Gleich fünf Piloten überbieten den alten Loffenau-Rekord von 76 km. Achim Rösch landet nach 77 km bei St. Johann zwischen Reutlingen und Münzingen, Clemens Koch nach 81 km südöstlich von Reutlingen, Dieter Köhler nach 88 km bei Weilheim, Jochen Zeyher nach 90 km bei Aichstetten (Pfrontsteten) und Uli Blumenthal landet nach 108 km kurz vor Ulm. Es wird noch einmal spannend, als die Landmeldung von Lothar Wüst eingeht. Kann er mit 66 km seine Wertung behaupten oder haben ihn Jochen Zeyher bzw. Uli Blumenthal mit dem letzten Flug überrundet?

Mit dem Aushang des Endergebnisses steht der neue Baden-Württembergische Meister fest. Lothar Wüst hat mit einem knappen 5-km-Vorsprung vor Jochen Zeyher sowohl den Meistertitel als auch den Teufelspokal gewonnen. Uli Blumenthal und Dieter Köhler folgen auf Rang 3 und 4.

Ergebnisse

Platz	Name	Punkte	Gerät
1.	Lothar Wüst	1403	Magic 166
2.	Jochen Zeyher	1358	Express
3.	Uli Blumenthal	1211	Vega 16
4.	Dieter Köhler	1117	Bullet
5.	Achim Rösch	1042	Vampir II
6.	Christoph Kratzner	950	
7.	Josef Stellbauer	904	
8.	Clemens Koch	884	
9.	Alexander Erhardt	828	
10.	Hans-Peter Seibold	764	
11.	Michael Thoma	747	
12.	Wolfgang Dietrich	719	
13.	Martin Scheible	716	
14.	Bruno Bartholomä	681	
15.	Klaus Kienzle	586	
16.	Jürgen Autrata	520	
17.	Siegfried Fuchs	511	
18.	H. Reichenbach	511	
19.	Paulus Straub	493	
20.	Ewald Wittenauer	488	

Ergebnisse Teufelspokal

Platz	Name	Punkte	Gerät
1.	Lothar Wüst	1403	Magic 166
2.	Uli Blumenthal	1112	Vega 16
3.	Hans-Peter Seibold	764	Bullet C
4.	Jürgen Reiland	623	Libre II
5.	Frieder Luz	549	Bullet C
6.	Franz Karl	506	
7.	Karl Mallinger	471	
8.	Hans Burk	470	
9.	Winfried Schwörer	450	
10.	Peter Friedmann	445	
11.	Eberh. Tannenber	440	
12.	Wolfgang Kercher	397	
13.	B. Schmidberger	348	
14.	Manfred Walter	309	
15.	H. Schwarzkopf	300	



Die Gewinner der Baden-Württembergischen Meisterschaft: Lothar Wüst, Jochen Zeyher, Uli Blumenthal, Dieter Köhler, Christoph Kratzner, Achim Rösch (von links)



Die Gewinner des 8. Teufelspokals: Lothar Wüst, Uli Blumenthal, Franz Karl, Jürgen Reiland, Hans-Peter Seibold (von links)

LVB verwehrt DHV-Mitgliedern Teilnahme an der Bayerischen Meisterschaft

Trotz des Vertrages zwischen DHV und DAeC, der vorsieht, daß DHV-Mitglieder an den regionalen Landesmeisterschaften des DAeC teilnehmen können – im Gegenzug verzichtet der DHV auf die Abhaltung eigener Meisterschaften – verfügte der LVB (Landesverband Bayern des DAeC) kurzfristig, daß nun doch keine DHV-Mitglieder an der Bayerischen mitfliegen dürfen. Zum Start zugelassen wurden ausdrücklich nur Mitglieder des LVB.

Wie aber ist es möglich, daß ein erklärtes Ziel der deutschen Drachenflieger so hinterrücks torpediert werden kann? Der DAeC ließ wissen, seine Landesverbände seien autonom, der DAeC könne ihnen nur Empfehlungen aussprechen. Und wer hat beim LVB das Sagen? Seit der letzten Hängegleitertagung des LVB im Winter niemand mehr so recht. Dort erschienen nämlich nur ganze 5 Drachenflieger zur Wahl einer bayerischen Hängegleiterkommission. Der LVB war beschlußunfähig und die Wahl fiel aus. Seither bestimmt ein „Vakuum“ die Geschicke der LVB-Drachenflieger.

LVB-Meisterschaft

Der an dieser Stelle vorgesehene Bericht über die Bayerische Meisterschaft entfällt. Der LVB hat die Bayerische zur LVB-Vereinsmeisterschaft degradiert. Aus Protest dagegen erscheint an dieser Stelle nur dieser Kurzbericht: In zwei Durchgängen, die Bestleistungen bis zu 15 km und 30 km brachten, wurde der Baden-Württemberger Jürgen Seyferle Bayerischer Meister.

DAeC verbietet Teilnahme am XC-Cup

„Jeder, der beim DHV einen XC-Flug einreicht, fliegt aus der Nationalmannschaft“, sprach sinngemäß Manfred Moos zu den Bestplatzierten der DAeC-Rangliste. Im Glauben, daß es sich hierbei um eine persönliche Entgleisung von Moos handele, fragte der DHV beim DAeC nach. Dort war zu erfahren, daß zwar das Vorgehen von Moos durch keine beschlossene Regel abgesichert ist, daß aber die DAeC-Kommission in einer neuen Sportordnung festlegen will, daß DAeC-Mitglieder nicht an Sportveranstaltungen des DHV teilnehmen dürfen.

Streit innerhalb des DAeC

Ein Schlaglicht auf die innere Situation des DAeC wirft das nachfolgend abgedruckte Rücktrittsschreiben des DAeC-Sportreferenten Rudolf Absolon, das dieser zur Kenntnisnahme an die DHV-Geschäftsstelle gesandt hat:

Aufgrund des Abstimmungsergebnisses bei der Kommissionssitzung am 26.4.1985 in Schwangau ist es mir nicht mehr möglich, als Sportreferent in der Hängegleiterkommission tätig zu sein. Die Hängegleiterkommission hat Änderungswünschen des Teamleiters der Nationalmannschaft Manfred Moos und des Beirates des National A-Kaders Hans Olschewsky, die Ranglistenordnung der Sparte Hängegleiten im DAeC betrifft gegen meine begründeten Bedenken, stattgegeben. Die zur Zeit gültige Ranglistenordnung wurde von mir vorgeschlagen, von der Hg.-Km. genehmigt und im „Hängegleiter Aktuell“ 1/85 veröffentlicht.

Die Änderungswünsche wurden mit der Übergabe eines Entwurfes einer neuen Sportordnung vorgetragen. Leider war der im wesentlichen von der Sportordnung der Segelflieger abbeschriebene Entwurf in vielen Punkten nicht auf den Hängegleitersport übertragbar. Außerdem beinhaltete der Entwurf ein zur gültigen Rangordnung gegensätzliches System zur Ermittlung der Nationalmannschaft. Ich habe der Hängegleiterkommission die Gründe, weshalb dem Entwurf in der vorliegenden Form nicht zugestimmt werden kann, vorgetragen. Trotzdem wurde dem Änderungsantrag stattgegeben. Ich fühle mich dadurch in meinen Bemühungen, gerecht und realistische Verhältnisse für alle 200 Wettbewerbspiloten des DAeC zu schaffen, von der Hängegleiterkommission im Stich gelassen. Ich meine, daß eine Vertrauensbasis für meine Kommissionsarbeit nicht mehr vorhanden ist.

Ein weiterer Grund nicht mehr in der Hängegleiterkommission mitzuarbeiten sehe ich in der Tatsache, daß der DAeC für seine Verpflichtungen, die er bei der Berufung als beauftragte Stelle des Bundesverkehrsministerium für die Belange der Hängegleiterpiloten des DAeC eingegangen ist, bis heute nach nunmehr 3 Jahren immer noch keinen Weg gefunden hat die Forderungen des BMV zu erfüllen. Es sind dies 1.) Zentrale Erfassung aller Hg.-Piloten des DAeC. 2.) Zentrale Ausstellung und Registrierung von Befähigungsnachweisen, ferner Aufsicht von Ausbildung

und Flugbetrieb.

Es ist nur noch eine Frage des Zeitpunktes, zu dem eine Verlängerung der Berufung als beauftragte Stelle nicht mehr stattfindet. Wir sind dann wieder da, wo wir im Mai 1982 angefangen haben.

Ein weiteres Problem, das eine sinnvolle Arbeit im DAeC blockiert, sehe ich darin, daß der DAeC weder die Macht noch die rechtlichen Mittel in der Hand hat, um die vertraglich für alle Piloten im DAeC gleichen Beitragsleistungen durch die Landesverbände zu erreichen.

Die jetzt schon kritische Finanzlage des DAeC wird, wenn nicht bald eine Lösung des Problem erfolgt, zur Arbeitsunfähigkeit des DAeC führen.

Es gibt Landesverbände, die in der Auflösung des DAeC kein nationales Unglück sehen. Nur brauche ich wohl nicht darauf hinzuweisen, daß die Teilnahme von deutschen Piloten an internationalen Wettbewerben und Leistungssport dann nicht mehr möglich ist.

Ich möchte allen Piloten, die meine Arbeit in der Hängegleiterkommission positiv beurteilt haben, für ihr Vertrauen danken. Den Piloten des hessischen Landesverbandes sei versichert, daß ich, bis ein Nachfolger sich meldet, auch in Zukunft zur Verfügung stehen werde.

Rudolf Absolon

Appell an die Drachenflieger im DAeC

Laßt uns gemeinsam zum Fliegen gehen und mit dem Quatsch aufhören, den Manfred Moos und Gleichgesinnte angezettelt haben. Niemand hat Freude an Verbandsstreitigkeiten. Wir wollen unsere Energien lieber dafür einsetzen, den Drachenflug so sicher zu machen und so frei zu halten wie möglich. Deshalb haben wir auch einen Vertrag mit dem DAeC abgeschlossen, um den zwischen beiden Verbänden strittigen Sportbereich zu befrieden. Obwohl dem DHV 80% der organisierten Drachenflieger angehören, dem DAeC 20%, haben wir zugestimmt, daß der DAeC den Meisterschaftssektor allein verwaltet, für das Zugeständnis an uns, daß unsere Mitglieder bei den Landesmeisterschaften gemeinsam mit den Mitgliedern des DAeC an den Start gehen können. Und nun gibt es darum wieder Streit! Haben wir Drachenflieger nichts Schöneres vor?



Gudrun Gerteisen fotografierte einen Start zum Streckenflug. Pilot: Wolfgang Gerteisen

Deutscher XC-Cup 1985

Zweiter Zwischenbericht

von Sportreferent Charlie Jöst

Aus dem „zarten Pflänzchen Deutscher XC-Cup“ ist mittlerweile eine kräftige und gesunde Pflanze geworden. Wer hätte gedacht, daß der Streckenflug einen solch gewaltigen Zuwachs bekommen würde.

Besonders erfreulich ist die Tatsache, daß zu den „alten Hasen“ einige neue Streckenflieger gekommen sind. Die Flugleistungen unseres „Nachwuchses“ können sich sehen lassen.

Generell kann eine enorme Leistungssteigerung beobachtet werden. Besonders Zielrückkehrflüge erfreuen sich immer stärker werdender Beliebtheit. Neben der „Rennstrecke“ Aviano-Basano hat besonders der „klassische“ Pinzgauer Spaziergang in den letzten beiden Monaten wieder von sich Reden gemacht. Gleich mehreren Piloten gelangen im selben Zeitraum Zielrückkehrflüge mit fast 140 km Strecke – vor wenigen Jahren wäre diese Leistung noch Weltrekord gewesen!

Eine echte Top-Leistung ist dabei ein 165 Kilometer-Zielrückkehrflug von Manfred Mokros – ebenfalls im Pinzgau geflogen. Manfred Mokros führt mit zwei weiteren überdurchschnittlichen Flügen den XC-Cup mit knappem Vorsprung an.

Sollte das Wetter weiterhin ein Einsehen mit uns Drachenfliegern haben, dürfte es sowohl in der Einzel- als auch in der Mannschaftswertung noch einige Überraschungen geben. Der XC-Cup geht ja

noch bis 30. September und manches Streckenflugrevier wird jetzt erst interessant.

Zum ersten Mal hat ein Gleitflugzeug in den XC-Cup eingegriffen. Reinhold Schmitz gelang mit einem Ulf 1 nach Fußstart von der Wasserkuppe ein freier Streckenflug von 101 Kilometern Länge. In der Ausschreibung des XC-Cup ist zwar nur von „Hängegleitern“ die Rede. Im Sinne sportlicher Fairneß sollten jedoch auch die „Gleitflugzeuge“ die Chance bekommen, sich mit den Drachen zu messen. Nur 4 Gleitflugzeuge sind bisher offiziell in der Bundesrepublik registriert. Sie stehen leistungsmäßig den Drachen viel näher als den Segelflugzeugen.

Das Sportreferat wird sich vor Beginn der neuen Saison mit dem Problem der Leistungsanpassung ausführlich beschäftigen. Möglicherweise werden wir einen Reduktionsfaktor einführen. Schreibt uns doch einfach Eure Meinung.

Zielrückkehr- und Dreiecksflüge wer-

den – wie bereits erwähnt – immer beliebter. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Streckenplanung ist überschaubar und die Rückholer werden weitgehend geschont. Ein kleines Dreieck kann genauso anspruchsvoll sein wie ein großer, freier Streckenflug. Durch den Faktor werden die Flüge in ein gerechtes Verhältnis gebracht.

Helmut Wilms aus Hamburg gelang z.B. ein 50 Kilometer Dreieck. Er erhält dafür genauso viele Punkte wie für einen 100 Kilometer freien Streckenflug! Mit den Zielrückkehr- und Dreiecksflügen wird aber auch die Beurkundung, besonders der Wendepunkte, außerordentlich wichtig. Leider konnten vier eingereichte Flüge aufgrund mangelhafter Dokumentation nicht gewertet werden. Besonders ärgerlich ist in zwei Fällen, daß offensichtlich die Kamera in der Kälte den Dienst quittiert hat. Ohne Wendepunktfotos können die Flüge jedoch aus verständlichen Gründen nicht gewertet werden. Romuald Kieferle ist z.B. von diesem Problem betroffen. Hätte seine Kamera nicht versagt, könnte er rund 100 Punkte mehr auf seinem Konto haben. Manche Piloten fliegen grundsätzlich mit 2 Kameras. Das ist eine der Möglichkeiten, diesem Problem zu begegnen. Einfacher ist es jedoch, beim Kamerakauf lieber ein paar Mark mehr auszugeben und ein bewährtes Modell zu erwerben.

Neben fehlenden oder mangelhaften Wendepunktfotos sind es oft nur Kleinigkeiten, die die Auswertung schwierig oder gar unmöglich machen. Nachfolgend sind die wichtigsten Punkte für eine lückenlose Dokumentation nochmals aufgeführt:

- Start- und Landemeldung sollte der Kopiervorlage aus Info Nr. 27 entsprechen.
- Achtet auf große und deutliche Beschriftung der Meldungen. Keinen Bleistift verwenden und nach dem Fotografieren nicht mehr die Beschriftung ändern!
- Zuerst den Drachen mit dem Kennzeichen und dann groß die komplett ausgefüllte Startmeldung fotografieren – die Schrift muß auf dem Negativ leserlich sein!
- Auf wenigstens einer Luftaufnahme muß der Flügel sichtbar sein.
- Bei der Angabe von Wendepunkten oder Zielorten auffällige und markante Punkte angeben (z.B. Bahnhof im Ort xy und nicht Gipfelkreuz irgend eines beliebigen Berges).



Das Gleitflugzeug „ULF“ von Reinhold Schmitz



Unterwegs im Pinzgauer Spaziergang

Foto: Wolfgang Kercher

Zwischenstand Deutscher XC-Cup 1985

(Stand: Juni 1985)

Pilot	Gerät	Tag	Flugaufgabe		Ziel	Wendepunkt	Start	Landung	Flugzeit	km	Pkte	
			geplant	gewertet								
Karlheinz Scheil	Profil	07.04.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Monte Barbaria	Aviano Piancavallo	Vittorio Veneto	4h 15'	67	67	
Michael Schmidt	Magic	07.04.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Monte Barbaria	Aviano Piancavallo	Aviano Landeplatz	4h 45'	88	154	
Romuald Kieferle	Magic	07.04.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Monte Barbaria	Aviano Piancavallo	Aviano Landeplatz	5h 20'	88	154	
Jörg Sebald	Comet	07.04.	Ziel	Freie Strecke	Eichstätt Flugplatz		Geislingen	Oberiffingen	1h 30'	40	40	
Sepp Singhammer	Sierra	07.04.	Freie Strecke	Freie Strecke			Lenggries Brauneck	Dittenhart	3h 30'	68	68	
Dieter Köhler	Bullet C	08.04.	Ziel	Freie Strecke	Maniago		Monte Barbaria	Selva	?	50	50	
Romuald Kieferle	Magic	20.04.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Campo Croco	Aviano Piancavallo	Alano-Di-Piave	4h 10'	54	54	
Michael * Weingartner	Comet	20.04.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Monte Barbaria	Aviano Piancavallo	Aviano Landeplatz	6h	88	154	
Romuald Kieferle	Magic	21.04.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Valdobbiadena Kirchturm	Aviano Piancavallo	Aviano Landeplatz	4h 10'	94	165	
Michael * Weingartner	Comet	24.04.	Ziel	Freie Strecke	Metz		Donnersberg (Pfalz)	Frecourt (Frankreich)	4h 15'	128	128	
Aido * Olivotti	Magic III	24.04.	Ziel	Freie Strecke	Metz		Donnersberg (Pfalz)	Fürth (Saarland)	2h 15'	57	57	
Til Matschoss	Moyes Missile	07.05.	Ziel	Freie Strecke	Schwandorf (Flugplatz)		Schwarzriegel	Pitzling	1h 20'	24	24	
Til Matschoss	Moyes Missile	10.05.	Ziel	Freie Strecke	Arnschwang		Bichlstein	Kohlberg	2h 15'	21	21	
Ingo Westerboer	Magic	10.05.	Ziel	Freie Strecke	Arnschwang		Bichlstein	Böbrach	2h	28	28	
Wolfgang Kercher	Vega	16.05.	Ziel	Ziel	Piesendorf		Arbiskopf (Hippach)	Piesendorf	5h 20'	67	84	
Dieter Köhler	Bullet C	16.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Piesendorf (Mitte)	Arbiskopf (Hippach)	Steindorf	3h 10'	59	59	
Klaus Tänzler	Typhoon S4	17.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Sillian (Burg)	Sand i. T.	Leisach	4h	61	61	
Rudi Aumer	Typhoon S4	19.05.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Sölden (Schmidhof)	Ötz (Rastbichl)	Ötz (Landeplatz)	3h	52	91	
Arnold Kummer	Hi-Dream	25.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Kreuzjochhütte (Zillertal)	Schmittenhöhe	Bramberg	1h 30'	32	32	
Bernd Gassner	Falke 5	25.05.	Ziel	Freie Strecke	St. Johann i. Pongau		Arbiskopf (Hippach)	Uttendorf	6h	58	58	
Klaus Tänzler	Typhoon S4	25.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Zell am See (Bergstation)	Arbiskopf (Hippach)	Bramberg	2h 15'	40	40	
Michael * Weingartner	Comet	26.05.	Ziel auf gek. Bahn	Ziel	Neukirchen Bahnhof		Taxenbach Ortsteil Berg	Arbiskopf (Hippach)	Neukirchen	4h 30'	138	173
Bernd Gassner	Falke 5	26.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke			Schmittenhöhe	Arbiskopf (Hippach)	Wald i. Pongau	7h	109	109
Michael Schmidt	Magic	26.05.	Ziel-Rück	Ziel-Rück			Zell am See	Arbiskopf (Hippach)	Mayrhofen	5h 30'	146	256
Name der Red. bekannt	Magic	26.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke			Hochgründ-eck	Stoderzinken	Filzmoos	5h 30'	62	62
Hubert Peteranderl	Sierra	26.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke			Schmittenhöhe	Arbiskopf (Hippach)	Dienten	4h 44'	92	92

Pilot	Gerät	Tag	Flugaufgabe		Ziel	Wendepunkt	Start	Landung	Flugzeit	km	Pkte
			geplant	gewertet							
Manfred Kravanja	Magic	26.05.	Ziel auf gek. Bahn	Freie Strecke	Piesenkopf	Kleiner Schellenberg	Stoderzinken	Bramberg	6h	113	113
Karlheinz Scheil	Profil	26.05.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Schmittenhöhe	Arbiskopf (Hippach)	Landeplatz Mayrhofen	7h 15'	135	236
Arnold Kummer	Hi-Dream	26.05.	Ziel	Freie Strecke	Wald i. Pongau		Schmittenhöhe	Schönbach (Bramberg)	1h 10'	33	33
Gerhard Steinberg	Duck II	26.05.	Ziel	Freie Strecke	Treglmang		Arbiskopf (Hippach)	St. Johann	5h 20'	105	105
Paulus Straub	Magic	27.05.	Ziel	Freie Strecke	Hochfirst		Belchen	Oberibach	1h 55'	22	22
Helmut Wilms	X 180	27.05.	Dreieck	Dreieck		1. Aviano Start 2. Monte Pizoc	Monte Dolada	Dolada Landeplatz	2h 55'	50	100
Manfred Mokros	Typhoon S4	26.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Schmittenhöhe	Arbiskopf (Hippach)	Bramberg	6h 30'	98	98
Gerhard * Steinberg	Duck II	27.05.	Ziel	Freie Strecke	St. Johann		Osterfelder Kopf	Walchensee	3h 15'	26	26
Michael Schmidt	Magic	27.05.	Ziel auf gek. Bahn	Ziel	Kössen (Landeplatz)	Wildkogel (Gipfel)	Arbiskopf (Hippach)	Kössen (Landeplatz)	3h 40'	66	83
Name der Red. bekannt	Magic	27.05.	Ziel auf gek. Bahn	Ziel	Piesendorf		Stoderzinken	Schellenberg Piesendorf	6h 45'	126	158
Helmut Denz	Comet	27.05.	Ziel	Freie Strecke	Ludesch (bei Bludenz)		Schmittenhöhe	Imst	8h	150	150
Klaus Tänzler	Typhoon S4	27.05.	Ziel	Freie Strecke	St. Johann i. Pongau		Arbiskopf (Hippach)	Weyarn	6h	72	72
Helmut Wilms	X 180	28.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Monte Barbaria	Monte Cimone	Colbertaldo	1h 30'	20	20
Reinhold Schmitz	ULF 1	01.06.	Ziel	Freie Strecke	Lichtenberg		Wasserkuppe	Tauberbischofsheim (Flugplatz)	3h 20'	101	101
Wolfgang Gerteisen	Probe	1.06.	Ziel	Freie Strecke	Tegelberg		Vogelsang	Lenggries	?	32	32
Bernd Gassner	Falke 5	01.06.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Krah-Berg (Bergbahn)	Hohe Munde	Rietz (bei Telfs)	4h 45'	78	78
Michael * Weingartner	Comet	02.06.	Ziel	Ziel	Metz		Donnersberg (Pfalz)	Metz	3h 30'	130	163
Manfred * Mokros	Typhoon S4	04.06.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Taxenbach Kirche	Arbiskopf (Hippach)	Mayrhofen (Landeplatz)	7h	165	289
Aido Olivotti *	Magic III	04.06.	Ziel	Freie Strecke	Schladming		Arbiskopf (Hippach)	Aigen (Ennstal)	8h	180	180
Dieter Köhler	Bullet C	04.06.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Schmittenhöhe	Arbiskopf (Hippach)	Dorf	5h	92	92
Aido Olivotti *	Magic	06.06.	Ziel	Ziel	St. Johann i. Pongau		Arbiskopf (Hippach)	St. Johann	4h 20'	105	131
Helmut Denz	Comet	09.06.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Mte. Balabione (Aprica-Paß)	Monte Croce di Muggio	Casio (bei Morbegno)	6h	111	111

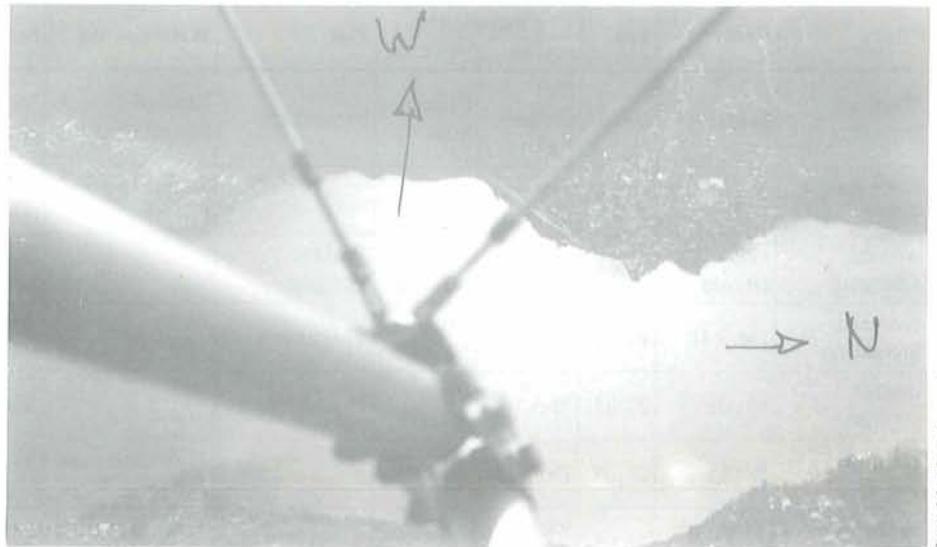
Bei den mit * gekennzeichneten Piloten handelt es sich um eine vorläufige Wertung, da Dokumentationsunterlagen entweder noch nicht vollständig sind oder die Auswertung noch nicht verbindlich abgeschlossen werden konnte.

- Die Flüge müssen ohne Unterbrechung durchgeführt werden. Zwischenlandung ist Flugabbruch!
- Die Wendepunkte werden vor dem Start festgelegt und können während des Fluges nicht mehr geändert werden!
- Der vorgeschriebene Fotosektor muß unbedingt eingehalten werden. Die Auswertung wird wesentlich erleichtert, wenn wenigstens von den Wendepunktfotos Papierbilder angefertigt wurden (wird ab 1986 zur Pflicht und gilt nicht für Dias).
- Die Start- und Landezeugen müssen unterschreiben und mit vollständiger Adresse samt Telefonnummer angegeben werden. Statt Angabe des Lebensalters genügt der Hinweis „volljährig“.
- Die Filme sollten möglichst nicht zerschnitten werden und dürfen keinesfalls gerahmt sein!
- Die Fotodokumentation wird mit einem Bild der vollständig ausgefüllten Landemeldung abgeschlossen.
- In Zukunft werden nur noch Flüge gewertet, die mit einer Landkarte bzw. deren Kopie im kleinsten Maßstab von 1:200000 eingereicht werden. Auf der Karte sollten Start- und Landeplatz, Wendepunkte und Flugroute sowie ungefähre Positionen der Fotos eingetragen sein.
- Bitte alle Unterlagen, auch die Film Patronen, mit Namen des Piloten und Datum des Fluges kennzeichnen. Vollständige Adresse und Telefonnummer des Piloten auf einem Begleitpapier beifügen.
- Angabe nicht vergessen, ob der Flug für Leistungsabzeichen, Vereinswertung oder Juniorenwertung zählen soll!

Die vollständige Ausschreibung kann in Info Nr. 27 nachgeschlagen werden. Nicht vergessen, daß Eure drei besten Flüge in die Endwertung kommen. Nächstes Jahr lockt als Belohnung wieder ein attraktives Streckenfluglager – neben den sonstigen Geld- und Sachpreisen.

Weiterhin viel Glück beim Streckenfliegen – Ihr habt noch Gelegenheit bis zum 30. September!

Weitere Flüge für den XC-Cup bitte einreichen bei der DHV-Geschäftsstelle Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund



Flug über den Zeller See auf dem Weg vom Hundstein zur Schmittenhöhe

Foto: Manfred Kravanja



Markante Wendepunktbeurkundung



Die Drachen blieben die meiste Zeit im Packsack, beim Wettbewerb in Como. Unter dem Motto: „Mit Freunden fliegen“ hat Como wieder 40 der Weltbesten zu dem mittlerweile traditionellen Wettbewerb geladen. Aber zu starker Nordwind und schlechtes Wetter ließen nur einen Durchgang zu, den John Pendry gewann.

XC-Leistungsabzeichen

(Stand Juni 85)

Alle gewerteten Piloten mit Flügen von 30 Kilometern und mehr haben die Bedingung für das Bronzene XC-Abzeichen erfüllt.

Für die Verleihung benötigen wir jedoch unbedingt einen formlosen, schriftlichen Antrag des Piloten.

Folgenden Piloten wurde bereits auf Antrag das Bronzene XC-Abzeichen zuerkannt:

XC-Bronze

Nr. 1 Til Matschoss

Nr. 2 Sven Oertel

Nr. 3 Helmut Wilms

Nr. 4 Arnold Kummer

Nr. 5 Jörg Sebald

Nr. 6 Gerhard Steinberg

Nr. 7 Klaus Tänzler

Nr. 8 Wolfgang Gerteisen

Die Bedingungen für XC-Silber wurden bisher nur von **Michael Weingartner**, **Michael Schmidt** und **Manfred Mokros** vollständig erfüllt – vorbehaltlich der endgültigen Auswertung.

XC-Gold wurde bisher von keinem Piloten erreicht.

Die komplette Ausschreibung für den Erwerb der Leistungsabzeichen kann im Info Nr. 27 nachgeschlagen werden.



Karl-Heinz Scheil beim Ausfüllen der Landemeldung nach einem 135-km Ziel-Rück

Zwischenstand Deutscher XC-Cup 1985

(Stand: 26. Juni 1985)

Rang	Pilot	Flüge		Punkte
		inger.	gewertet	
1*	Manfred Mokros	3	3	541
2*	Michael Schmidt	3	3	493
3*	Michael Weingartner	4	3	490
4	Helmut Denz	3	3	464
5	Romuald Kieferle	4	3	373
6*	Aido Olivotti	4	3	368
7	Karlheinz Scheil	2	2	303
8	Bernd Gassner	3	3	245
9	Name d. Red. bekannt	2	2	220
10	Arnold Kummer	3	3	219
11	Dieter Köhler	3	3	201
12	Helmut Wilms	3	3	189
13	Klaus Tänzler	4	3	173
14*	Gerhard Steinberg	2	2	131
15	Hans Kirchberger	1	1	122
16	Manfred Kravanja	1	1	113
17	Til Matschoss	4	3	105
18	Reinhold Schmitz	1	1	101
19*	Hubert Peteranderl	1	1	92
20	Rudi Aumer	1	1	92
21	Wolfgang Kercher	2	1	84
22	Sepp Singhammer	1	1	68
23	Sven Oertel	1	1	40
23	Jörg Sebald	1	1	40
25	Wolfgang Gerteisen	1	1	32
26	Ingo Westerboer	1	1	28
27	Paulus Straub	1	1	22

Bei den mit * gekennzeichneten Piloten handelt es sich um eine vorläufige Wertung, da die Dokumentationsunterlagen entweder noch nicht vollständig sind oder die Auswertung noch nicht verbindlich abgeschlossen werden konnte.

Juniorwertung

(Geburtsstichtag: 30.09.1960)

Rang	Pilot	Gewertete Flüge	Punkte
1	Bernd Gassner	3	245
2*	Gerhard Steinberg	2	131
3	Til Matschoss	3	105
4	Jörg Sebald	1	40

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-Birnkammer-Str. 10 b, 8208 Kolbermoor
Tel. (0 80 31) 9 36 63

Wettbewerbskalender 1985

Termin	Gelände	Wettbewerb	Ausrichter / Auskunft / Anmeldung
01.01. – 30.09.	Europa	Deutscher XC-Cup 1985	Deutscher Hängegleiterverband, Schaftlacher Straße 23 8184 Gmund
01.03. – 30.09.	Eisenberg/Battenberg	Eisenberg XC-Cup 1985	DFC Ederbergland, Manfred Knabe, Telefon 06452/3090
03.03. – 31.08.		Schwarzwälder Vereinscup	Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe
10.07. – 14.07.	Immenstadt	Deutsche Meisterschaft	DAeC-Landessportreferenten
19.07. – 21.07.	Thalmässing	1. Schleppflugmeisterschaft	Jura Airlines Albatros, Alfershäuser 101, 8546 Thalmässing, Tel. 09174/3508
03.08. – 04.08.	Teufelsmühle	Herbstflugtage	DFC Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststr. 7, 7500 Karlsruhe
03.08. – 04.08.		VII. Int. Wildkogel-Pokal	DFC Wildkogel-Falken, A-5733 Bramberg 82, Telefon 0043-6566/365.
03.08. – 04.08.	Wasserkuppe	Rhönpokal	Rudi Absolon, Reinhardsweg 4, 6057 Dietzenbach
12.08. – 17.08.	Obervellach	Seniorencup	Manfred Pfister, Richard-Strauß-Allee 11 6000 Frankfurt/Main 70
24.08. – 25.08.	Althof – Bad Herrenalb	Bärenpokal	Ellen Weißenburger, Am Kindergarten 2/1, 7518 Bretten 2
31.08. – 01.09.		11. Int. Neunerköpfe-Pokalfliegen	Josef Glätzle, Telefon 0043-5675/6752 oder 6727

AFRO Fluginstrumente

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



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



Cross-Country Speed-Bar-Cockpit DM 1598,-
Fahrtmesser, Höhenmesser, Vario,
Gleitzahlanzeige, Stop- u. Normal-
zeituhr, Autom. Batteriekontrolle,
Mc-Greedy-Ring u. Kartenhalte-
rung 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-Greedy-Ring für optimale Flug-
geschwindigkeit. Totalenergiekompensiert.



Kompaß DM 59,-
Flüssigkeitsgedämpft
und kompensierbar.
In allen Fluglagen
ablesbar.



**Fahrtmesser-
Analog
DM 108,-**
Präziser, komp-
akter Ge-
schwindigkeits-
messer mit
Analoganzeige.

**Vario-Digi-
tal DM 398,-**
Zuverlässiges,
bewährtes Vario-
meter mit außer-
ordentlich hohem
Preis-Leistungs-
Verhältnis.

**Höhenmesser-
Digital
DM 498,-**
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