

DHV-info Nr.31

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

B 5591 F

September 1985



Aus dem Inhalt

Mitglieder in Zahlen	4	Gebrauchtmarkt	33
Einladung zur DHV-Tagung	5	Steckbrief gestohlener Hängegleiter	35
Jäger und Drachenflieger	6	Briefe	36
DHV-Filmverleih	8	Chiemgaupokal	37
Mitglieder fragen – DHV antwortet	10	Mannschaftsfliegen in Bayrischzell	38
Wirbel um Schwenksupports	11	Deutsche Meisterschaft	42
Prüfungskalender	13	Bärenpokalfliegen	44
Was ist los in USA?	14	Europapokal der Senioren	48
Fliegen in der Schweiz	16	Deutscher XC-Cup	49
Sicherheitsjournal	18		
Mögen Adler Industriethermik	21	Titelfoto: Jo Bathmann bei einem Flug von Kössen nach Aigen, über den Leoganger Steinbergen	
Der Horror von El Raso	22	Impressum	
DHV bietet an	23	Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V., Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund, Telefon 0 80 21 / 81 81	
Spaniens Himmel der Inquisition	24	Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich)	
149 km Dreiecksflug	29	Edeltraud Erl, Peter Janssen, Klaus Tänzler	
Kühboden-Prutz in Tirol	31	Satz: Anthofer's Satz + DruckOrganisation, München	
		Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben	
		Auflage: 6000	
		Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.	

AFRO Fluginstrumente

Fotohalterung DM 49,-
Stabiler Kugelkopf, mit Fotonormgewinde.



Stoppuhr DM 99,-
Markenfabrikat, quarzgenau bis 10 Std.



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

Vario-Analog DM 549,-

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



Owens-Valley-8000 DM 1298,-

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



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

Fahrtmesser-Analog DM 108,-

Präziser, kompakter Geschwindigkeitsmesser mit Analoganzeige.

Vario-Digital DM 398,-

Zuverlässiges, bewährtes Variometer mit außerordentlich 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 Geschwindigkeitsmesser mit großem Meßbereich (0 – 200 km/h)

Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial.

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

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

Gute Nachricht für CB-Funker

Zwei weitere Regierungspräsidien, nämlich das Regierungspräsidium Darmstadt und das Regierungspräsidium in Düsseldorf haben dem Antrag des DHV zugestimmt und das Mitführen von CB-Funkanlagen in Hängegleitern genehmigt.

Damit dürfen DHV-Mitglieder bereits in Baden-Württemberg und Bayern, in den Bereichen der Bezirksregierungen Braunschweig und Weser-Ems, den Regierungsbezirken Köln und Düsseldorf sowie in Hessen, CB-Funkanlagen in Hängegleitern mitführen.

Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.1985 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende ab.

Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, insbesondere also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer beim DHV Mitglied bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies auch getrennt tun, umgekehrt er-

licht jedoch bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch die Versicherung zum Jahresende.

Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 1986 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 1986 in voller Höhe zu bezahlen sind. Dabei bleiben jedoch auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

Kontaktadresse im Ausland

Gerade zur Urlaubszeit erreichen die Geschäftsstelle immer wieder Anfragen von DHV-Mitgliedern Kontaktadressen im Ausland betreffend. Leider müssen diese Anfragen oft negativ beantwortet oder weitergereicht werden, da der Geschäftsstelle gerade aus dem südlichen Ausland nur sehr wenige Kontaktadressen und Informationen vorliegen.

Aus diesem Grund werden diejenigen Piloten, die ihren Drachenflieger-Urlaub im Ausland verbracht haben, gebeten, der DHV-Geschäftsstelle ihre Erfahrungen und eventuelle Kontaktadressen mitzuteilen.

Neue Hängegleiter mit Gütesiegel und DHV-Klassifizierung

Stand: 23.08.1985

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	Miniflex 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
01-114-85	Lift	Bichlmeier	1-2

Hängegleiter mit SHV-Typenprüfung

Stand: 20.08.1985

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

006-79	Super Scorpion		Fa. Franz Meyer
007-79	Euro II/IIIs		Fa. Steinbach
030-80	Atlanta	1)	Fa. E. Rithner
033-80	800 Aero 1/1S		Fa. Ikarus Deutschland
034-80	Euro III		Fa. Steinbach
035-80	Flash SC		Fa. Scherer
036-81	Vampir	2) 3)	Fa. Schönleber & Eichhammer
047-82	Azur 17 (incl. Speedbar)	3)	Fa. Hölzenbein
049-82	Azur 15 (incl. Speedbar)		Fa. Hölzenbein
068-85	Saphir 17		Fa. Bautek

Anmerkung

1) Modifikation des früheren Swisstatlas

2) Mit doppelwandigem Querrohr

3) Mit modifizierter Segelaufhängung

Nurflügel-Symposium 1985

Die Oskar-Ursinus-Vereinigung führt am 12. und 13. Oktober 1985 in Scheidegg im Allgäu ein Nurflügel-Symposium durch. Unter anderem hält DHV-Technikreferent Professor Michael Schönherr einen Vortrag über die Testeinrichtungen des DHV und Professor Karl Nickel wird über die Auftriebsverteilung des Nurflügeldrachens referieren. Interessenten melden sich bei Walter Stoppel, Kreuzbergweg 10, 8999 Scheidegg.

Trierer Drachenflieger beim DHV

Der Drachenfliegerclub Trier e.V. hat bei seiner Hauptversammlung am 24.08.1985 mit 23 gegen 4 Stimmen der Anwesenden beschlossen, wieder in den DHV einzutreten. Ein herzliches Grüß Gott an die Trierer Drachenflugfreunde! Die Vereinsanschrift: Alte Poststraße 93, 5500 Trier.

Falsche Telefonnummer

Im Info Nr. 30 berichteten wir auf Seite 22 über den Verhandlungserfolg der Hamburger Drachenflieger. Dabei hat sich leider ein Druckfehler eingeschlichen. Die richtige dienstliche Telefonnummer von Peter Urban lautet 040/634 62 58.

Fluglehrerfortbildung

Die Fluglehrerfortbildung findet dieses Jahr am 27.10.1985 in Bergen/Chiemgau im Kursaal statt. Beginn der Veranstaltung ist um 10.00 Uhr.

DHV-Assistenten- und Fluglehrer-Lehrgänge

Im Info Nr. 30 hat der Druckfehlerteufel zugeschlagen. So wurden die Lehrgangstermine um zwei Monate vordatiert. Die richtigen Termine:

— Assistentenlehrgang vom 28.10.1985 bis 03.11.1985 in Inzell

— Fluglehrerausbildung vom 04.11.1985 bis 10.11.1985 in Inzell.

Anmeldungen bitte an die DHV-Geschäftsstelle.

DHV in Zahlen

Stand: 22.08.85

Mitglieder	gesamt	5293
davon	weiblich	259
	männlich	5034
	Vereinsmitglieder	2829
	Direktmitglieder	2464
Vereine	gesamt	81
Befähigungsnachweise	gesamt	7425
	A alt	1176
	A neu/B alt	3359
	B Überland	2359
	Schlepp	551
Fluglehrer	gesamt	238
davon	Fluglehrerassistenten	84
	geprüfte Drachenfluglehrer	154
Ausbildungsstätten	gesamt	71
mit Zusatzberechtigung	A-Theorie	58
	B-Theorie	55
	Schlepp	17
Gütesiegel	gesamt	196
davon	Hängegleiter	113
	Gurtzeuge	51
	Rettungssysteme	22
	Startwinden	2
	Schleppgeschirre	8
Kennzeichen	gesamt	2951
davon	Hängegleiter	2090
	Ultraleichtflugzeuge	861
Versicherungen	gesamt	4574
davon	Halterhaftpflicht ohne SB	3032
	Halterhaftpflicht mit SB	868
	Halterhaftpflicht Schulen	50
	Halterhaftpflicht Hersteller	7
	Halterhaftpflicht Winden	41
	Halterhaftpflicht Vereine	6
	Haftpflicht Veranstalter	21
	Veranstalter Unfall	5
	Pilotenflugunfall	416
	Bodenunfall	2
	Pilotenrechtsschutz	1
	Fluglehrerhaftpflicht	125

Einladung zur Deutschen Hängegleitertagung 1985 des DHV

Termin: Samstag, 26.10.1985, 15.00 Uhr

Ort: 8221 Bergen im Chiemgau, Kursaal, Telefon (08662) 83 21 (Verkehrsamt)

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Genehmigung des Protokolls der Deutschen Hängegleitertagung 1984 (veröffentlicht im DHV-Info Nr. 27)
4. Bericht der Hängegleiterkommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung der Hängegleiterkommission
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Anträge
9. Ort und Termin der Deutschen Hängegleitertagung 1986
10. Wünsche und Anregungen

Rahmenprogramm

- Ehrung der Gewinner des XC-Cups mit Preisverleihung (Samstagnachmittag im Kursaal)
- Verleihung der silbernen XC-Leistungsabzeichen (Samstagnachmittag im Kursaal)
- Leistungssteigerung von Drachen; Referat von Prof. Karl Nickel, Freiburg (Samstagnachmittag im Kursaal)
- Vorführung der Filmserie „Harmonie und Technik“ (Samstagnachmittag im Kursaal)
- Drachen mit Zubehör; Ausstellung und Probefliegen für jedermann (Samstagvormittag und Sonntag am Hochfelln)
- Großes Drachenfliegerfest mit Superband und Tanz (Samstagabend im Kursaal)

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

Für die Hängegleiterkommission

Peter Janssen
Vorsitzender

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

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Name _____

Anschrift _____

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der Deutschen Hängegleitertagung 1985 auf den in Bergen anwesenden

_____ (Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

Jäger und Drachenflieger ziehen am selben Strang

Landesjagdverband Bayern und DHV räumen Mißverständnisse aus

Am Anfang standen reißerische Presseberichte, die den Eindruck einer harten Konfrontation zwischen Jägerschaft und Drachenflugsport erweckten. Ein Bayerischer Rundfunksender hakte gleich nach und arrangierte eine Konferenzschaltung zwischen einem Rundfunkmoderator, dem Pressesprecher des Bayerischen Jagdverbandes, Herrn Bernd Stegmaier, und dem DHV-Vorsitzenden Peter Janssen.

Die Hoffnungen des Moderators auf ein scharfes Streitgespräch erfüllten sich nicht. Die beiden Verbandsvertreter stellten einhellig fest, daß in den Presseberichten unbewiesene Einzelfälle aufgebauscht und verallgemeinert worden sind.

Man war sich darin einig, daß sowohl für Jägerschaft als auch für Drachenflieger die Naturverbundenheit eine große Rolle spielt und daß die Drachenfliegerei keinen nennenswerten Einfluß auf Wild- und Waldbestand hat.

In Fortsetzung dieses grundlegenden Einvernehmens haben sich die beiden „Kontrahenten“ in der DHV-Geschäftsstelle zusammengesetzt, um das wechselseitige Verständnis zu vertiefen. Die Rundfunksendung war dafür zu kurz und nicht der richtige Schauplatz.

Das offene Gespräch in der Geschäftsstelle war geprägt von Rücksichtnahme und Toleranz. Von Seiten der Jägerschaft wurde lediglich der Wunsch hervorgebracht, den DHV-Mitgliedern ein paar hilfreiche Tips nahezubringen. Dies haben wir gerne zugesagt.

Nehmt Rücksicht auf's Wild

- Benützt beim Anmarsch zum Startplatz den gleichen Weg, das Wild wird sich dann an die „Gäste“ gewöhnen.
- Macht im Wald keinen Lärm, Jodeln muß ja nicht unbedingt sein.
- Wenn Ihr aus geringer Höhe Wild seht, fliegt einen Bogen drumrum.
- Nehmt besondere Rücksicht im Hochsommer, der Zeit der „Kinderstube im Wald“.



Der Pressesprecher des Bayerischen Jagdverbandes Bernd Stegmaier (links) im Gespräch mit DHV-Vorsitzenden Peter Janssen

24 Münchner Merkur Nr. 189

Do. 25. Juli 85

Jodelnde Drachenflieger und das Wild

Jodel-Maulkorb im Drachen?"
Bayernzeitung vom 20./21. Juli

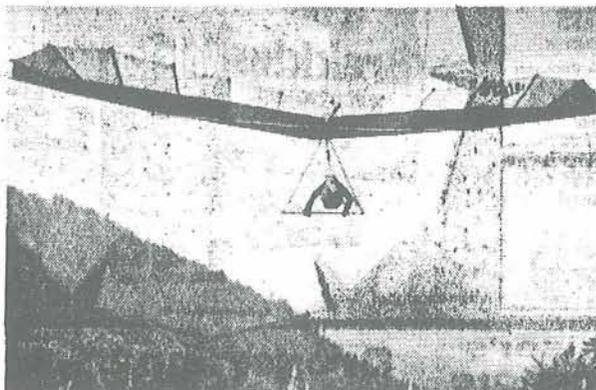
„Nun können wir es schwarz auf weiß lesen, wen Bayerns Jäger mal wieder aufs Korn nehmen – die Drachenflieger. Sie sind schuld, daß das Wild in Panik gerät und sich im oberbayerischen Bergwald an den Wildverbiss klammert. Das ist zwar ausgemachter Unsinn, denn den Wildverbiss im hohen Bergwald hat es schon vor Erfindung der Drachenfliegerei gegeben. Gleich gegenüber diesem Bericht gliedert Peter Gruber die Meldung.

Ein Jäger hat immer recht, wenn er einen Bericht gibt, mögen auch Hunderte anderer Meinung sein. Ist es auch Irrsinn, so hat es doch Methode, wenn man andere Meldungen des Jagdverbandes liest. Liegt hoher Schnee, so sind es die Langläufer, die das Wild vergrämen und es auf der Flucht im hohen Schnee ermaten lassen. Im Frühjahr sind es die Waldspaziergänger, die für Beunruhigung des Wildes sorgen. Im Herbst sind mit gleichem Motto die Pilzsammler dran. Und im Sommer, wo so viele zum Baden gehen oder fahren – und außerdem immer mal was Neues –

da sind die Drachenflieger dran. Wenn es nach den Jagdverbänden ginge, hätte außer den Jägern und ihren Helfern niemand was im Wald zu suchen. Davor schützt uns allerdings die Bayerische Verfassung, die den Zugang zu den Naturschönheiten gewährleistet. Dazu rechne ich auch den Wald. Wenn die Jäger motorisiert über Forst- und Waldwege fahren, da stört es das

Wild natürlich nicht. Denn wie sagt Herr Gruber treffend: „Weil ihn kennen s' ja, und deshalb wissens r' auch, daß er ihnen nichts Böses will.“ Nur andere wollen nach Ansicht der Jagdverbände dem Wild wohl nur Böses. Eine Absurdität, die nicht gerade zugunsten der Jäger spricht.“

Hans Pardow
Wörthsee



Im Vieler der Jäger: Drachenflieger.

Foto: dps

Streit um einen Urschrei zwischen Jägern und Hängegleiter-Piloten

Jodel-Maulkorb im Drachen?

Waidmänner: Panik und Wildverbiß – Auch Schatten ängstigt Tiere

Von Peter Gruber

München – Bayerns Jägerschießen scharf. Diesmal nach oben. Ausgerechnet in den Lüften wollen einige Waidmänner jetzt die tatsächliche Ursache für Panik und Wildverbiß im oberbayerischen Bergwald entdeckt haben: bei den Drachenfliegern. Nicht allein deshalb, weil sie zu Dutzenden mit dem Wind in die Täler rauschen, sondern weil manche dabei auch noch jodeln. Und dieser urtümliche Eingriff in Hochgebirgs-Ruhe stört die Heger-schaft, Gams, Reh und Hirsch würden durch das lautstarke Geschrei nämlich aufgeschreckt davonlaufen und sich aus lauter Angst an zartem Geäst verbeißen. Die Drachenflieger halten das ganze freilich für einen ausgemachten Unsinn. Allenfalls wenn jemand im Sturzflug auf die Tiere zusteure, seien solche Reaktio-

nen möglich.

Für Bernd Stegmaier, den Sprecher des bayerischen Landesjagdverbandes in München, ist eine furchteinflößende Wirkung von Hängegleiter-Piloten auf das Wild in Mischwald- und Latschenregionen durchaus denkbar: „Mir hat jedenfalls ein Jäger recht glaubwürdig seine Beobachtungen geschildert.“ Bereits der Schattenwurf eines Drachens, so Stegmaier weiter, habe da schon für Panik gesorgt. Und das sei auch kein Wunder – gleiche er doch in Form und Dimension einem übergroßen Raubvogel auf Haar.

Der Präsident des Deutschen Hängegleiterverbandes, Peter Janssen aus Gmund am Tegernsee, spricht von einer blanken Hypothese: „Wenn ich drachenfliege, dann schaue ich mir genau an, was unten passiert. Aber fluchtart-

tige Reaktionen beim Bergwild habe ich noch nie gesehen.“

Ganz ähnliche Sorgen hatten bis Anfang Juni im Schweizer Nachbarland einen rund dreijährigen Rechtsstreit zwischen dem Kanton Appenzel und den eidgenössischen Drachenfliegern beherrscht. Dort wollte man den Hängegleitern ihren Sport gleich ganz verbieten. Doch die Bundesregierung sagte nein: Umweltschädliche Einflüsse, so der Bescheid, seien durch Drachenfliegen nicht gegeben. Ein Verbot gehe eindeutig zu weit. „Allerdings“, meint Thomas Bosshard, Zentralsekretär des schweizerischen Hängegleiterverbandes, „haben wir uns mit den Jägern an einen Tisch gesetzt, und sind auch auf ihre Probleme eingegangen.“ Ergebnis: In Appenzel wird beim Drachenfliegen nicht mehr gejodelt. Freiwillig.



„...weiterhin verbitten wir uns neben dem Jodeln das Absingen folgender Lieder. Auf Zuwiderhandlung reagieren wir mit Panik und Wildverbiß...“
Zeichnung: Reiser

Nr. 165 Münchner Merkur 9

Angemerkt

Haben Sie eigentlich gewußt, wie schlau unser oberbayerisches Bergwild manchmal sein kann? Da braucht nur ein jodelnder Drachenflieger über den Wald zu brausen, und schon hetzen die aufgeschreckten Gams' und Hirsch' geradezu panikartig zwischen den Bäumen davon. Kommt freilich der Herr Jäger mit seinem Jeep über die Forststraße gefahren, dann bleiben die lieben Tierlein ganz ruhig am Wegrand stehen – weil ihn kennen's ja, und deshalb wissen's auch, daß er ihnen nichts Böses will.

Schonzeit vorbei

Daran vermag wahrscheinlich auch ein Jodel-Maulkorb für Bayerns Hängegleiter-Piloten nicht viel zu ändern. Und im Grunde haben wir's ja eh schon immer gewußt: das längst fällige Ende der Schonzeit für Drachenflieger muß her. Ein erster Schritt könnte in der Schaffung spezieller Hängegleiter-Reservate bestehen. Gerade die vielfältige Gletscherwelt, aber auch Sommerskigebiete oder das hochalpine vegetationsfreie Ödland könnten hier ungeahnte Dimensionen eröffnen.

Natürlich müßten sich auch die Flug-Geräte selbst dem neuen Trend anpassen – etwa als farbloses Durchsicht-Modell „Jäger von Fall“, garantiert ohne Schattenwurf. Desweiteren sollte jeder Drachen-Pilot neben seinem

Flugschein eine Jodel-Lizenz für den umweltfreundlichen Urschrei mit sich führen. Bei Nichtbeachtung wäre ein Verwarnungsgeld mittlerer Höhe mit entsprechenden Punkten in einer noch anzulegenden Luftverkehrssünder-Kartei (möglicher Ort: Wildbad Kreuth) angemessen.

Wenigstens ein Hoffnungsschimmer bleibt noch für reglementierte Luft-Sportler: Mit zunehmendem Waldsterben werden neuen Drachenflug-Regionen bald keine nennenswerten Hindernisse mehr im Weg stehen. Und dann darf auch wieder gejodelt werden. Peter Gruber

„Stern“ Nr. 33

Panik vor Drachen

Bayerns Jäger glauben einer bisher wenig beachteten Ursache für den katastrophalen Wildverbiß in den Bergwäldern auf der Spur zu sein. Schuld daran seien nicht etwa die von Naturschützern und Wildbiologen beklagten zu hohen Bestände an Schalenwild, sondern – jodelnde Drachenflieger. Bereits der als Riesenvogel empfundene Schatten eines Hängegleiters genüge, um Hirsch, Gams und Reh in Panik zu versetzen. Falls der Drachenflieger dabei auch noch jodelt, werde der Stress für die Tiere unerträglich. Und der, so Bernd Stegmaier vom Landesjagdverband Bayern e. V., sei eine der wesentlichsten Ursachen für Wild-

verbiß. Der Landesjagdverband will nun in einer Aufklärungsaktion Urlauber, Waldläufer, Sportler und Spaziergänger über »das richtige Verhalten beim Naturgenuß« informieren.

Nr. 173 Münchner Merkur 13

30. Juli '85

Drachenjodler

„Jodel-Maulkorb im Drachen?“, Seite 9 vom 20./21. Juli

„Hier wurde ein Einzelfall, der sicherlich zutreffend ist, hochstilisiert. Wegen eines oder weniger Drachenflieger, von deren Fehlverhalten ein sicherlich glaubwürdiger Jäger berichtet, muß nicht die ganze Zunft in Verruf geraten. Grundsätzlich gilt, daß jede Störung der Wildtiere, jede Beunruhigung ihres Lebensraumes – sei es durch Wanderer oder Drachenflieger – schädlich ist. Wir wissen seit langem, daß Streß beim Wildtier auch ein Faktor für den Verbiß an Forstpflanzen ist.

Es denkt aber niemand an Reglementierungen, an ‚Jodel-Maulkörbe‘ oder anderweitige Einschränkungen – nur eben weil einzelne möglicherweise falsch gehandelt haben.

Wir setzen bei der gesamten Thematik ‚Erholungsdruck in den Wäldern‘ mehr auf Aufklärung und Verständnis. Der Landesjagdverband hat in diesen Wochen eine Aufklärungsaktion laufen, bei der Urlauber und Ausflügler über das richtige Verhalten beim Naturgenuß, bei der Naturnutzung aufgeklärt werden. Von einem „Scharfschießen auf Drachenflieger“ kann also nicht die Rede sein.“

Bernd Stegmaier
Pressereferent des
Landesjagdverbandes
Bayern e. V.
München

Drachenfliegerclub Loffenau teilt mit:

Aus gegebenem Anlaß werden ab sofort Einweisungsflüge zum B-Schein in Loffenau nur noch im Beisein des verantwortlichen Fluglehrers genehmigt.

Der Loffenauer Vorstand

1. Pfälzer Drachenfliegerclub e.V. teilt mit:

In Ergänzung zu der Nachricht des 1. Pfälzer Drachenfliegerclubs im Info Nr. 30, Seite 19 teilt der 1. Pfälzer Drachenfliegerclub mit, daß, nachdem in seinem Fluggebiet Donnersberg zwei weitere schwere Unfälle passiert sind, ab sofort Gastpiloten nur noch mit neuem B-Schein fliegen dürfen.

Lambos Delta Shop lädt ein:

Am 28. und 29. September findet auf dem 2000m² großen Betriebsgelände der Firma Lambos Delta Shop eine große Neu- und Gebrauchtgeräte-Ausstellung statt.

Alle, die etwas zu verkaufen haben, oder etwas kaufen wollen, sollten mal vorbeischaun.

Abends spielt eine Kapelle und man trifft sich zum Fachsimpeln über die neuesten Trends.



„Delta 1986“

Windsport Wildbad hat für das Jahr 1986 wieder einen schönen Color-Drachenflugkalender zusammengestellt.

Auf Kunstdruckpapier vermitteln herrliche Farbfotos aus der Schweiz, der Bundesrepublik Deutschland, Norwegen, Italien, Österreich, Australien, Südafrika und den USA die einzigartige Atmosphäre unseres Sports. Ein wertvolles Geschenk für Piloten und alle, die nur vom Fliegen träumen wollen.

DHV-Filmverleih

Der Verleih der Filme geht an Vereine, Flugschulen und einzelne Personen. Der Versand erfolgt in speziellen Filmversandkoffern ausschließlich als Eilsendung und Einschreiben. Der Versand ist in den Verleihgebühren bereits enthalten. Die Rücksendungskosten sind vom Entleiher zu tragen.

Die Ausleihdauer darf 5 Werktage (einschließlich Versand) nicht überschreiten. Eine längere Ausleihdauer kann nur in Rücksprache mit der DHV-Geschäftsstelle vereinbart werden. Der Entleiher haftet für Schäden an den entliehenen Filmen.

Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kosten die weiteren Rollen je DM 40,-.

Übersicht über die Filme

Titel: Drachenfliegen – Ein Traum wird lebendig

Herstellung: 1981 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen
Filmformat: Super 8
Ton: Magnetton, Mono
Filmdauer: 50 Minuten
Spulengröße: 240 Meter (Durchmesser 250 Millimeter)
Adressaten: Interessierte Laien, Drachenflieger aller Leistungsstufen, Vereine und Flugschulen, Öffentlichkeit.

Inhalt:

Der Film läßt den Zuschauer in das Drachenfliegen „einsteigen“. Spezielle Vorkenntnisse sind nicht erforderlich.

In leicht verständlicher Weise werden Geschichte und technische Entwicklung des Drachenfliegens dargestellt.

Der Zuschauer erhält Einblicke in die Gütesiegelprüfungen für Hängegleiter, Gurtzeuge und Rettungsgeräte, sowie in die Ausbildung von Piloten und Fluglehrern. Im letzten Abschnitt des Film werden Doppelsitzer, Drachenschlepp und Ultraleichtflugzeuge vorgestellt.

Den gesamten Film durchziehen beschauliche und spannende Flugszenen.

Anmerkung:

Obwohl der Film erst vor wenigen Jahren hergestellt wurde, macht die rasante technische Entwicklung des Drachenfliegens eine Überarbeitung des Films notwendig. Der DHV plant, den Film ab Winter 1985 in neuer Überarbeitung anzubieten.

Titel: „Drachenfliegen – Harmonie und Technik“

Herstellung: 1985 von Charlie Jöst
Format: Super 8
Ton: Magnetton, Mono
Filmdauer: 90 Minuten (aufgeteilt in 3 Teile à 30 Minuten)
Spulengröße: 180 Meter (Durchmesser 205 Millimeter)
Adressaten: In Ausbildung befindliche und ausgebildete Drachenflieger, Vereine und Flugschulen

Inhalt:

Dieser neue Film setzt den älteren Film „Drachenfliegen – Ein Traum wird lebendig“ fort. Einige Inhalte dieses ersten Filmes werden aufgegriffen und wesentlich vertieft dargestellt. Der Schwerpunkt liegt auf der Gütesiegelprüfung für Hängegleiter.

1. Teil (Dauer 30 Minuten)

Geschichte des Drachenfliegens

Aerodynamik des Drachenflügels

Flattersturzproblem und dessen Lösung.

2. Teil (Dauer 30 Minuten)

Erforschung der Hängegleiterflugmechanik in Amerika, der Schweiz und der Bundesrepublik.

Entwicklung der Meß- und Prüffahrzeuge.

Flugmechanikmeßfahrten mit dem DHV-Testwagen.

Auswertung der Meßfahrten und Erstellung der Flugmechanikgutachten.

3. Teil (Dauer 30 Minuten)

Festigkeitsprüffahrten mit dem DHV-Festigkeitsmeßfahrzeug.

Abwurftests an der Kochertalbrücke.

Testflüge

Anmerkung:

Jeder der drei Teile ist ein in sich abgeschlossener Film. Trotzdem sollten alle drei Teile in Reihenfolge vorgeführt werden, da die Inhalte aufeinander aufbauen.

Titel: „Drachenfliegen – Heiter bis wolkig“

Herstellung: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen

Format: Super 8

Ton: Magnetton, Mono

Filmdauer: 25 Minuten

Spulengröße: 180 Meter (Durchmesser 205 Millimeter)

Adressaten: Alle

Inhalt:

Dieser „Kuriositätenfilm“ ist eine filmische Collage seltener, komischer, aber auch besinnlicher Drachenflugszenen.

Die einzelnen Abschnitte sind durch Zeichentrickszenen miteinander verbunden.

Anmerkung:

Dieser Film eignet sich besonders gut als Abschluß eines Filmabends.

DFC-Achental teilt mit:

Das Forstamt Marquartstein als Eigentümer des Parkplatzes am Hochplattenlift, hat uns gebeten darauf hinzuweisen, daß das Campieren in Zelten und das Übernachten in Wohnmobilen auf dem Parkplatz verboten ist.

DFC-Achental

TUP
+ ^{PSO} **FISCHGURT**
DH 5.555,-

exclusiv bei:

**Ostallgäuer
Drachenflug
Schule + Shop**

Franz-Schmid-Str. 11 · 8952 Marktoberdorf
Telefon (083 42) 74 12 + 44 50



*Der DHV-Meßwagen steht nicht still.
Wenn keine Drachen zu testen sind,
mieten die Windsurfer den Meßwagen.
DasFoto entstand bei einer Testserie
der Zeitschrift „Surf“.*

Eintragung des Vereins bringt Vorteile

Lieber Peter,

unser Drachenfliegerclub Ingolstadt ist bis jetzt nur ein einfacher Verein ohne e.V. Unser Schriftführer Robert Schmidt hat Dich vor kurzem angerufen, was für Vor- oder Nachteile sich daraus ergeben. Du hast dem Robert geraten, unser Verein sollte schnellstens ein e.V. werden. Nun haben wir das in unserer letzten Versammlung durchdiskutiert und sind doch zu keiner Einigung gekommen. Die einen sagen, wir sind eine Vereinsgemeinschaft, wo genauso jeder haftet, wie in einem e.V. Die anderen sagen, da ist der Vorstand und vielleicht auch der Startleiter im DHV dann nicht mehr mitversichert. Auch haftet der Vorstand bei einem einfachen Verein mit seinem ganzen Vermögen, wenn was Schwerwiegendes passieren sollte am Vereinsgelände. Bei einem e.V. haftet der Verein mit seinem gesamten Vermögen wie bei einer GmbH. Unser Drachenfliegerflugplatz wurde auch nicht auf einen Einzelnen zugelassen beim Luftamt Süd. Die schreiben uns an mit „Die Herren Drachenflieger z.H. Herrn sowieso“. Nun möchte unser Verein von Dir gerne wissen, was so die Vor- und Nachteile eines Vereins oder e.V. sind. Vielleicht schreibst du mir ein paar Beispiele, wo der Vorstand oder die Vorstandschaft haften müßte, weil der Verein kein e.V. war.

Mit Fliegergruß
Toni Annaberger

Lieber Anton Annaberger!
Liebe Ingolstädter!

Mit Schreiben vom 08.03.1985 wollt Ihr über Vor- und Nachteile der Eintragung bzw. Nichteintragung des Vereins informiert werden. Dazu in Stichworten:

1. Nichteingetragener Verein

Der nichteingetragene Verein hat keine „Rechtsfähigkeit“. Es gilt § 54 BGB: „Auf Vereine, die nicht rechtsfähig sind, finden die Vorschriften über die Gesellschaft Anwendung. Aus einem Rechtsgeschäfte, das im Namen eines solchen Vereins einem Dritten gegenüber vorgenommen wird, haftet der Handelnde persönlich; handeln mehrere, so haften sie als Gesamtschuldner.“

Die Vorstandsmitglieder haften für die von ihnen vorgenommenen Rechtsgeschäfte persönlich, also ohne Beschränkung auf das Vereinsvermögen. Beispiele: Kaufpreiszahlung für eine Vereinswinde, Pachtzahlung für Vereinsgelände, Unterhaltungspflichten für Vereinsgelände, Kosten von Vereinsfahrten, -feiern und sonstigen Veranstaltungen, Kosten für Vereinsfahrzeug etc., Schadensersatz bei vertraglicher Haftung, etwa bei Vermietung oder Verleih von Vereinsdrachen, -winde oder -Pkw. Die Haftung des Vorstandes entsteht gegenüber „Dritten“, zu denen auch die Vereinsmitglieder zu rechnen sind.

Wegen der Verweisung auf die „Vorschriften über die Gesellschaft“ können auch die nichthandelnden Vereinsmitglieder in eine Haftung hineinrutschen, und zwar für Vertragsschulden“ des Vereins und für „vertragliches Verschulden“ des Vorstandes. Auf die obigen Beispiele sei verwiesen.

Die Satzung des DHV geht bei „Mitgliedsvereinen“ davon aus, daß diese Vereine eingetragen sind. Schwierigkeiten könne es im Versicherungsfall geben, da in den Versicherungsverträgen mit dem Gerling Konzern auf die DHV-Satzung Bezug genommen ist. Rechtsschutzversicherung, Vereinshaftpflichtversicherung und Geländehalterhaftpflichtversicherung, die der DHV für alle Mitgliedsvereine pauschal abgeschlossen hat, stehen bei fehlender Eintragung in Frage.

2. Eingetragener Verein

Wichtige Vorschrift ist § 31 BGB: „Der Verein ist für den Schaden verantwortlich, den der Vorstand, ein Mitglied des Vorstandes oder ein anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zufügt.“

Die Haftung des Vereins ist auf das Vereinsvermögen beschränkt. Mitglieder haben für Schulden des Vereins, gleich welcher Art, nicht aufzukommen. Die Vorstandsmitglieder können nicht zur Kasse gebeten werden, es sei denn, daß sie sich eine „unerlaubte Handlung“ haben zuschulden kommen

lassen; dann haften sie gegenüber dem Geschädigten neben dem Verein.

Der Versicherungsschutz des DHV für Mitgliedsvereine ist beim eingetragenen Verein intakt, beispielsweise wenn bei einem Vereinsfest wegen schlechter Bodenverhältnisse sich ein Zuschauer verletzt, wenn infolge mangelhafter Absperrung des Vereinsgeländes ein Zuschauer oder Pilot zu Schaden kommt oder wenn die Startrampe des Vereins nicht einwandfrei angelegt oder gepflegt ist und es dadurch zu einem „Beinbruch“ oder Fehlstart kommt.

Der eingetragene Drachenflugverein kann wegen der Sportförderung die Gemeinnützigkeit beantragen und erhalten. Dies hat steuerliche Vorteile für den Verein, beispielsweise bei gewinnbringenden Veranstaltungen. Für Spenden erhält der Spender eine steuerlich abzugsfähige Spendenquittung, die meist von der Kommune ausgestellt wird.

Aus der Eintragung entstehen dem Verein gegenüber dem Außenstehenden keine Verpflichtungen. Es bleibt dem Verein selbst überlassen, wen er als Mitglied aufnimmt oder auf seinem Vereinsgelände fliegen läßt. All diese Dinge kann er in seiner Satzung und in den ergänzenden Vereinsbestimmungen regeln.

Einziges „Nachteil“ sind die Kosten von insgesamt vielleicht DM 100,- für die Anmeldung beim Notariat und die Eintragung im Vereinsregister.

3. Abwägung der Vor- und Nachteile
Sieht man von den Kosten der Eintragung ab, hat der eingetragene Verein gegenüber dem nichteingetragenen Verein **nur Vorteile und keine Nachteile**.

Der eingetragene Verein ist haftungsmäßig einer GmbH ähnlich und zwar wohl hinsichtlich der Haftungshöhe (beschränkt auf das Vereinsvermögen) als auch hinsichtlich der haftenden Personen (Entlastung der Vorstandschaft).

Der Versicherungsschutz wird erst bei Eintragung „sicher“, wobei hier noch nachgetragen sei, daß zwar jedes DHV-Mitglied mit Befähigungsnachweis als Startleiter persönlich haftpflichtversichert ist, daß jedoch die Startleiterhaftpflicht des Vereins – beispielsweise bei einem Organisationsfehler – über den Versicherungsschutz des Vereins läuft. Ich hoffe, daß mein Schreiben Eure Fragen im wesentlichen beantworten konnte. Zwecks Gründung eines „e.V.“ ist unser „Fahrplan“ beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Janssen

Großer Wirbel um Schwenksupports

Reaktionen auf den Bericht in DHV-Info Nr. 30, Seite 11

Lieber Franz,
in einem Schreiben des DHV über die Untersuchung von Schwenksupports wurden von Dir indiskreterweise unsere Einkaufspreise genannt.

Die Preise von Comco enthalten eine Verdienstspanne und eine Werkzeuga-mortisation, während unser Preis der reine Herstellungspreis ist. Rechnen wir die Werkzeugkosten auf die bisher eingebauten Schwenksupports um, so ergibt sich für uns ein Preis, der das mehrfache des von Dir genannten Preises ausmacht. Wir bitten Dich zu veranlassen, daß bei der vorgesehenen Veröffentlichung die Preisangabe korrigiert wird, bzw. die Sachlage richtig dargestellt wird.

Welchen Sicherheitsaspekt Du Dir allerdings von der Preisangabe versprichst, ist uns unklar.

Wir verwenden im übrigen seit Mitte Juni einen Schwenksupport aus Aluminium.

Mit freundlichen Grüßen
bautek GmbH
(Horst Zimmer)

Lieber DHV!

Besten Dank für die Information.

Speziell zu den untersuchten Trapezköpfen kann ich nichts sagen, da ich sie nicht verwende.

Allgemein kann ich jedoch sagen, daß Trapezköpfe im Flug kaum belastet werden und daher nur beim Crash versagen.

Bei meinen Trapezköpfen hat es anfangs auch Schäden gegeben.

Seitdem sie jedoch statt aus glasfaserverstärktem Polyamid aus „Bayblend“ gefertigt werden, hat es keinen Schaden mehr gegeben.

Mit freundlichen Grüßen
Thomas Finsterwalder

P.S. Soeben sah ich, daß der Brief auch schon im DHV Info abgedruckt ist. Ich finde es nicht richtig, daß der DHV Hinweise auf Hersteller-Einkaufspreise gibt!

Lieber Horst Zimmer!

Lieber Thomas Finsterwalder!

Lieber Eberhard Jehle!

In Sachen Schwenksupport sind die Preise nicht deshalb genannt worden, um interne Kalkulationen der Hersteller

offenzulegen, sondern um darzustellen, daß das Sicherheitsproblem „Schwenksupport“ mit geringem finanziellem Aufwand gelöst werden kann und daher auch umgehend gelöst werden sollte.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Janssen



Schwenksupport des Typs Bautek
(ohne Bezeichnung)

Sehr geehrte Damen und Herren,
wir zeigen an, daß wir die Interessen der Firma Bautek GmbH, Paulinstraße 78, 5500 Trier, vertreten.

Der Beauftragung zugrunde liegt ein Artikel in Ihrer DHV-Info Nr. 30 über die Untersuchung von Kunststoff-Schwenksupports. In diesem Artikel wird unter anderem der Preis für den Support „C“ unserer Mandantin mit ca. 4,80 DM angegeben.

Diese Preisangabe ist völlig falsch und darüber hinaus geeignet, Falschvorstellungen bei den Kunden unserer Mandantin hervorzurufen.

Im Gegensatz zu den Preisangaben über den Schwenksupport der Firma Comco beinhaltet der genannte Preis für den Schwenksupport unserer Mandantin weder die erforderlichen Werkzeugkosten i.H.v. mehreren Tausend DM, damit die Produktion überhaupt aufgenommen werden konnte, noch die Vertriebs- und Verwaltungskosten.

Unter Berücksichtigung dieser Kosten ergibt sich damit ein Preis, der das mehrfache des von Ihnen genannten Preises ausmacht und den tatsächlichen Verkaufspreis i.H.v. 19,60 DM zuzüglich 14% MWSt. als nicht überhöht erscheinen läßt.

Unsere Mandantin besteht daher auf ei-

ne Berichtigung Ihres Artikels, um weitere Verwirrungen bei Kunden auszuschließen und bestehende Irrtümer auszuräumen.

Mit freundlichen Grüßen
Rae. Müller u. Schroeder

Lieber Wolfgang Gerteisen,
wie in meinem Schreiben vom 16. April 1985 bereits erwähnt, haben wir nur kurzzeitig die Schwenksupports „B“ oder „C“, gemäß Euerer Veröffentlichung im DHV-Info Nr. 30, eingebaut. Wie ebenfalls erwähnt, hat sich seit Einbau des Comco-Schwenksupports mit der Bezeichnung PD 1/80 niemals eine Beanstandung bezüglich dieses Teils ergeben. Mein Schreiben habe ich dahingehend verstanden, daß die Billigkopien, damit sind die Teile der Firma Bautek sowie deren Hersteller Schmid gemeint, nicht eingebaut werden sollten.

Es ist jedoch ein Unsinn, den von Euch bezeichneten Schwenksupport „A“ der Firma Comco in Aidlingen, der bisher zu keinerlei Beanstandungen führte, nun zu verstärken.

Wir werden weiterhin dieses Teil einbauen ohne eine zusätzliche Verstärkung hierfür vorzunehmen. Im übrigen möchten wir darauf hinweisen, daß Veröffentlichungen mit Preisvergleichen, die jeglicher Grundlage entbehren, nicht Aufgabe des Deutschen Hängegleiterverbandes sind. Es sei denn, Ihr habt eine Zweigstelle der Stiftung Warrentest in Gmund eingerichtet.

Ich bitte doch in Zukunft etwas sachlicher zu bleiben und nicht den Herstellern, die sich seit Jahren Mühe geben, in den Rücken zu fallen.

Einer Richtigstellung im nächsten DHV-Info sehe ich mit Erwartung entgegen.

Mit freundlichen Grüßen
FIREBIRD
Schweiger & Jehle KG

Sehr geehrte Damen und Herren,
wir beziehen uns auf die Veröffentlichung Ihrer Untersuchung über Kunststoff-Schwenksupports im DHV-Info Nr. 30. Für die freundliche Vorabübermittlung bedanken wir uns. Papier und Porto hätten Sie sich allerdings sparen können, da eine Vorab-

übermittlung kaum ihren Zweck erfüllt, wenn sie den Betroffenen 1 Tag vor der Veröffentlichung erreicht.

Sowohl gegen die von Ihnen geforderten Konsequenzen wie auch die inkorrekte, weil sachlich falsche Formulierung, müssen wir uns gleichermaßen verwahren. Zwar erkennen wir sehr wohl, daß die durch die von Ihnen gewählte Formulierung gemachte falsche Aussage gar nicht beabsichtigt war, gleichwohl jedoch vom Leser so verstanden werden kann.

Ihre Formulierung: „Eingebaut wurden diese Supports („A“, „B“ oder „C“) unter anderem in die Geräte der Fa. Comco, Firebird, Guggenmos . . . u.a.“ kann in dieser Form nicht gebracht werden, und wir müssen aufgrund der vielen bei uns eingegangenen Telefonate eine Richtigstellung in der nächsten Ausgabe Ihrer DHV-Info verlangen.

In Hängegleitern der IKARUS-Deutschland, Comco GmbH, wurden **NIEMALS** Schwenksupports der Ausführung „B“ oder „C“ eingebaut, sondern selbstverständlich und ausschließlich unsere eigenen COMCO-Schwenksupports.

Wir haben seinerzeit mit beträchtlichem Aufwand ausgedehnte Versuche mit verschiedenen Materialien und Fertigungsverfahren angestellt. Die Eigenschaften unserer von Ihnen als Support „A“ bezeichneten Schwenksupports wurden von uns, sowohl tiefgekühlt bei Minus 25°, als auch bei den durch intensive Sonnenbestrahlung erreichbaren Plus-Temperaturen überprüft und auch auf eventuell schädlichen Einfluß von UV-Bestrahlung über längere Zeit untersucht.



Schwenksupport des Typs Comco (Bezeichnung PD 1/80)

Der von uns endlich freigegebene Schwenksupport besitzt unter allen Bedingungen die erforderlichen Festigkeitswerte, ohne daß irgendwelche Verstärkungen notwendig sind.

Wenn nun von Ihnen festgestellt wird, daß die von anderer Seite ohne entsprechende Versuchsreihen auf den Markt gebrachten Billigkopien unseres Supports nicht den Anforderungen genügen, so ist es in der Tat Ihre Angelegenheit, dort die vorgeschlagenen Verstärkungen zu verlangen. Wir allerdings verwahren uns mit Entschiedenheit gegen Ihre Absicht, auch uns zu den bei den Billigprodukten notwendigen Verstärkungen, bzw. Umrüstungen zu zwingen.

Unser IKARUS-COMCO-Schwenksupport PD 1/80 hat zu keinen Beanstandungen geführt und besitzt aufgrund der Wahl des Materials und Fertigungsverfahrens uneingeschränkt die Festigkeitseigenschaften, um den im Festigkeitsverband des Hängegleiters auftretenden Belastungen mit Sicherheit zu genügen.

Wir sehen deshalb keinerlei Grund für eine Umrüstung der von uns bisher ausgelieferten IKARUS-Hängegleiter, wir sehen keinerlei Grund für eine Umrüstung anderer, mit unserem Support ausgerüsteten Hängegleiter-Fabrikate und wir sehen auch keinerlei Grund, unsere Schwenksupporte PD 1/80 künftig mit den bei Billigkopien notwendigen Verstärkungen zu versehen.

Ein solches unbegründetes Verlangen seitens des DHV müßte verstanden werden als Maßnahme, um den seither wohlbegründeten Preisunterschied zwischen unserem PD 1 und den Billigprodukten weiterhin aufrecht zu erhalten, was doch wohl kaum Ihre Absicht sein kann.

Wir bestehen auf eine Berichtigung Ihrer Formulierung über den „Einbau der Supports „A“, „B“ oder „C“ in die Geräte der Firma COMCO“ und um die Aufhebung der durch nichts gerechtfertigten Forderung nach einer Verstärkung unserer Schwenksupports.

Mit freundlichen Grüßen
IKARUS-Deutschland
COMCO GmbH

Lieber Rolf Lieb!

In Sachen Schwenksupport haben wir unsren in Info Nr. 30 veröffentlichten Beschluß „Maßnahme der DHV“ bezüglich des von Dir hergestellten Typs „PD 1/80“ in der Weise modifiziert, daß der Typ PD 1/80 von den Maßnahmen ausgenommen ist.

Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir auf das beigefügte Protokoll des Dreierausschusses über die Beschlußfassung.

Die Firma Firebird, die sich ebenfalls

wegen des Schwenksupports PD 1/80 an uns gewandt hat, erhält Abdruck dieses Schreibens. Ferner erfolgt die Veröffentlichung des neuen Beschlusses in der nächsten Infoausgabe.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Janssen

Beschluß

Die Schwenksupports Typ PD 1/80 der Firma Ikarus Comco werden vom Beschluß des Dreierausschusses vom 25.06.1985 „Maßnahme des DHV“ ausgenommen.

Begründung:

Einerseits besteht ein Sicherheitsbedürfnis, bei verwechslungsfähigen Bauteilen möglichst jedes Risiko auszuschließen, insbesondere dann, wenn der finanzielle Einsatz begrenzt ist. Andererseits hat die Firma Comco ein vermutlich einwandfreies Bauteil entwickelt und seit längerer Zeit in eigene Geräte eingebaut und an andere Hersteller vertrieben. Die Firma Comco beruft sich auf diesen Bestand.

Bei Abwägung zwischen dem allgemeinen Sicherheitsbedürfnis und dem Bestandsschutz der Firma Comco ist ausnahmsweise dem Bestandsschutz der Vorrang zu geben. Ausschlaggebend dafür ist, daß die Kunststoffteile der Firma Comco mit den Zeichen „PD 1/80“ gekennzeichnet sind und die Kennzeichnung bei aufmerksamer Betrachtung erkennbar ist. Die Veröffentlichung in Info Nr. 30 hat die Gerätehalter umfassend aufgeklärt und die Neuveröffentlichung im Info Nr. 31 wird diese Aufklärung fortsetzen. Es erscheint damit gewährleistet, daß die Gerätehalter die Unterscheidung zwischen dem Schwenksupport PD 1/80 und den mangelhaften Produkten selbst treffen können und werden.

Gmund, den 24. Juli 1985

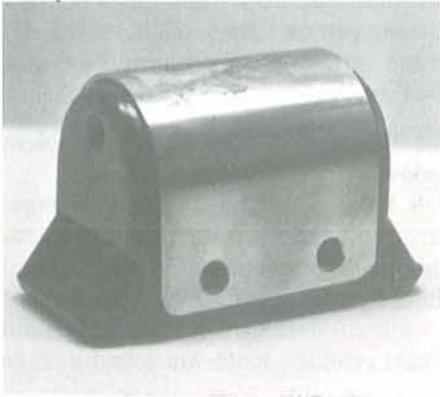
Lieber DHV!

Anbei 1 Muster (Blech) wie vom DHV vorgeschlagen zur Verstärkung des Schwenksupports.

Dieses Universal U-Blech für Schwenksupports stellt die Firma Guggenmos für Guggenmos Produkte kostenlos. Die Firma Guggenmos ist gerne bereit das U-Blech für einen Selbstkostenpreis von DM 4,50 an alle Besitzer von Hängegleitern mit Kunststoffschwenksupport zu verkaufen. Ab sofort werden selbstverständlich alle von mir ausgelieferten Drachen mit diesem U-Blech ver-

stärkten Support versehen.
Ich wäre dankbar, wenn Sie in Ihrem Info eine kurze Information bringen könnten.

Mit freundlichen Grüßen
Drachenbau
Josef Guggenmos



Schwenksupport mit U-Blech

Lieber Wolfgang Gerteisen,
es ist bedauerlich, daß der DHV erst zum gleichen Zeitpunkt seiner Veröffentlichung im DHV Info Nr. 30 die Hersteller über die o.a. Untersuchung (leider ohne Abbildungen) unterrichtet hat. Somit war es uns nicht möglich, rechtzeitig zu den Ausführungen Stellung zu beziehen.

Wir bitten um eine unzensurierte Veröffentlichung unserer Schreiben vom 10. Juli 1985 (an Franz Karl und an den DHV) und dieses Schreibens.

Die vom DHV vorgeschlagene Verstärkung des Schwenksupports mittels U-Blech ist nicht dazu geeignet, die Gefahren eines Schwenksupportbruchs wesentlich zu mindern. Bei einem Wegbrechen der kritischen, unverstärkten Ecken kippt das ganze Zentralgelenk trotz U-Blech-Verstärkung seitlich weg; die Seilspannungen ändern sich wesentlich und führen zu einem nicht aussteuerbaren Flugverhalten.

Wir raten dringend von dieser Lösung ab, zumal sich evtl. Haarrisse durch das überdeckende Blech noch schwerer ausmachen lassen.

Mit freundlichen Grüßen
bautek GmbH
Horst Zimmer

Lieber Wolfgang Gerteisen,

nachdem auch der DHV keine schlüssige Erklärung für die verschiedentlich aufgetretenden Brüche des Schwenksupports finden konnte, haben wir bereits Anfang Mai ein entsprechendes Werkzeug zur Herstellung des Teils in Aluminium in Auftrag gegeben.

Sämtliche Geräte von uns werden seit Juni 1985 mit diesen Teilen ausgerüstet. Mitteilungen über die möglichen Schäden an Kunststoffsupports gingen unseren Händlern und Kunden in zwei Rundschreiben sofort nach Bekanntwerden zu.

Es gehört zur Selbstverständlichkeit unserer Firma, daß wir den Kunden unter Angabe der Werk Nr. ein kostenloses Austauschteil zuschicken, bzw. der Kunde dieses Teil über seinen Händler beziehen kann.

Wir bedauern diesen Umstand, möchten aber darauf hinweisen, daß von uns vor Verwendung des Kunststoffteils umfangreiche Belastungstests durchgeführt wurden und alle Gütesiegeltests mit diesen Teilen gemacht wurden, ohne daß Schäden aufgetreten sind.

Mit freundlichen Grüßen
bautek GmbH
Horst Zimmer

Lieber Horst Zimmer!

Mit Deinem Schreiben vom 12.07.1985 zum Thema „Schwenksupports“, worin Du die vom DHV vorgeschlagene Umrüstungsmaßnahme mittels Aluminiumummantelung anzweifelst, gehen wir nicht einig:

Die Ummantelung verhindert bei einem Bruch des Kunststoffteils das Auseinanderfallen der Kunststoffmasse und der Gerätestruktur.

Selbstverständlich ist es uns lieber, wenn das Kunststoffbauteil nicht nur durch Ummantelung gesichert wird, sondern wenn der Austausch des gefährdeten Kunststoffteils durch ein massives Metallteil erfolgt. Die Ummantelung war daher nur als Vorschlag formuliert neben einer „anderen zweckentsprechenden Ausstattung“. Insofern wollten wir dem Erfindungsgeist der Hersteller nicht vorgreifen.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Janssen

DHV-Prüfungskalender 1985

(wird laufend ergänzt)

Termin	Prüfungsart	Prüfungs-ort	Prüfer	Anmeldeadresse
13.09.	T/P A	Hochsauerland		Elmar Müller, Am Rad 20a, 5788 Winterberg
14.09.	P A/B	Tegelberg	Eylert	Christa Vogel, Brunnenstr. 15, 8950 Rieden
22.09.	T A	Rhön	Barthelmes	Alfred Kuhnert, Mittelstr. 6, 3013 Barsinghausen II
22.09.	T A			Wolf Schneider, Milchstr. 10, 8000 München 80
29.09.	T A	Zu erfragen bei		Werner Steckenbilller, Ammersee-str. 8, 8035 Gauting
05.10.	T/P A	Belchen	Stahlbusch	Roland Lantzsck, Schauinslandstr. 10, 7801 Umkirch
05.10.	P A/B	Messelberg oder Ipf	Madreiter	Matthias Betsch, Hermannstr. 11, 7000 Stuttgart I
12.10.	T/P-A/B	Bichlstein		Andy Meissl, Zum Brudersbrunn, 8352 Grafenau
13.10.	T A	Rieden	Eylert	Christa Vogel
13.10.	T A			Wolf Schneider
20.10.	T B	Zu erfragen bei		Werner Steckenbilller
20.10.	T A	Messelberg oder Ipf	Madreiter	Matthias Betsch
26.10.	P A/B	Tegelberg	Eylert	Christa Vogel
27.10.	T/P A/B	Elztal/Freiburg		Manfred King, Sägendobel 32, 7740 Triberg, Tel. 07722/5761
02.11.	P A	Rhön	Barthelmes	Alfred Kuhnert
02.11.	T/P A	Belchen	Stahlbusch	Roland Lantzsck
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

Was ist los in USA?

Tilly ist 25 Jahre alt, wohnt in Bayrischzell und fliegt seit 9 Jahren Drachen. Er kam nach einem längeren Aufenthalt im Mai dieses Jahres aus Kalifornien zurück.

Klaus: Wie lange warst Du in den USA?

Ich war 1 1/2 Jahre dort. Hingefahren bin ich, weil ich mal einen Sommer lang nur fliegen wollte. Zuerst war ich in Südkalifornien, San Diego, Torrey Pines, um bekannte Orte zu nennen.

K.: Sind das immer noch Hochburgen des Drachenflugs?

Nein, es war überall viel weniger Flugbetrieb als vor 5 Jahren. In den thermischen Fluggebieten des Landesinneren traf ich noch den harten Kern von früher, aber es sind weniger geworden und man sieht kaum neue Gesichter.

K.: Was glaubst Du, sind die Gründe dafür?

Sehr viele haben das Fliegen aufgehört und die wenigen Flugschulen bilden hauptsächlich nur bis zum Grundkurs aus, so kommen kaum Neue dazu. Drachenfliegen hat wohl generell in Amerika an Anziehungskraft verloren. Früher hat sich die Drachenflug-Gemeinde hauptsächlich aus der Hippie-Szene gebildet, daraus ist dann ein ernsthafter Kern entstanden.

K.: Sind viele zum UL-Fliegen abgewandert?

Nein, ich glaube nicht, daß sich die UL-Bewegung von Drachenfliegern her rekrutiert, sondern eher von den motorliebenden Amerikanern und aus den sozialen Schichten, die sich das Motorfliegen nicht leisten können, obwohl es ja in den USA noch wesentlich billiger ist als bei uns.

K.: Mir haben amerikanische Drachenflieger erzählt, daß es schwierig sei Drachenfluggelände zu bekommen, weil nach amerikanischem Recht der Geländehalter bei Unfällen haftbar gemacht wird. Ist das auch ein Grund für die rückläufige Tendenz?

Nein, alle Gelände in Kalifornien, die ich von früher kannte, gab es noch. Aber es flog kaum jemand.

K.: Warst Du auch im Owens Valley?

Ja, von Anfang Juni bis Anfang August.

K.: Was war Deine größte erflogene Höhe?

6400 m

K.: Ohne Sauerstoff?

Ja, ich hatte keine Schwierigkeiten, wohl weil ich nur kurzzeitig so hoch war, allerdings bekam ich Kopfschmerzen und muß über Funk einen rechten Unsinn geredet haben. Ich bin sicher die Höhe vermindert Konzentrations- und Denkvermögen.

K.: Wie hast Du das Rückholproblem gelöst?

Ich habe einen Engländer kennengelernt und den Australier Ray Chatfield, der in Australien von einem 300 m Buckel aus schon 175 Meilen über Flachland geflogen ist. Wir haben ein Team gebildet, jeder war alle drei Tage

K.: Was meinst Du, kommt ein geübter B-Pilot dort zurecht?

Wer bei uns im Pinzgau oder von Fiesch aus Strecken fliegt, kann auch dort mitfliegen. Allerdings ist die körperliche Belastung sehr hart, der Wechsel von der Wüstenhitze am Boden zu den Gefriertemperaturen oben und der Sauerstoffmangel. Auch muß man unbedingt Wasser mitnehmen, für den Fall einer Außenlandung in der Wüste. Verfliegt man sich, hat man Tagesmärsche zum nächsten Telefon.





Ray Chatfield und Tilly (rechts)

mit dem Rückholen dran. Die Flüge waren so anstrengend, daß man nach drei Tagen ganz froh war, mal nicht zu fliegen.

K.: Wie weit bist Du geflogen?

Von Horse Shoe Meadows aus 147 Meilen, einige weitere Flüge lagen so um die 100 Meilen und knapp darüber. Es hat mich immer wieder verblüfft, daß man stets Chancen hatte vom Boden weg Thermik zu finden, die einen bis auf 4500 m durchzieht. Man mußte erst aufgeben, wenn man wirklich am Boden stand.

K.: Bist Du dann auch beim Wettbewerb mitgeflogen?

Ja. Eigentlich bin ich nicht mit dem Gedanken nach Owens gegangen, den Wettbewerb mitzuflogen. Auch waren mir die 250 Dollar Startgebühr zu viel. Ich wollte nur für mich Streckenfliegen. Aber dann hat mir Rick Masters ein Geschäft angeboten. Er erspart mir das Startgeld und ich arbeite nach dem Wettbewerb 10 Tage lang als Startleiter am Horse Shoe Meadow. Dort gibt es die strenge Auflage der Behörden, daß jeder Pilot vor dem Start vom Startleiter zu erfassen ist. Gut, flieg ich halt mal mit, dachte ich, es ist auch eine Erfahrung. Und es war wirklich interessant, mit den Besten zu fliegen und beeindruckend wie gut die Leute sind. Das amerikanische Team flog mit „shells“ und es war spannend beim Start zuzusehen, weil man mit so einem „shell“ nicht richtig laufen kann. Der Wettbewerb hat sicher seinen Ruf als härtester Streckenflugwettbewerb verdient, die Flugaufgaben haben hohes Niveau, alles speed runs über 60 bis 100 Meilen.

K: Zu welcher Zeit herrscht in der Regel Streckenflugwetter im Owens?

Eigentlich gibt es nur 6 – 8 Wochen im Jahr, in denen tatsächlich sehr gute Strecken möglich sind, im Juni und Ju-



Torrey Cliff



Shell-Gurt

Fotos: Tilman von Mengershausen

li. In der Zeit gibt es regelmäßig eine Periode von etwa 10 – 14 Tagen mit sehr gutem Flugwetter. Dann ist es schon wieder vorbei, denn davor und danach herrschen mit unserem Föhn vergleichbare Wetterlagen.

K: Hast Du gefährliche Flugsituationen erlebt?

Ja, am vorletzten Wettkampftag herrschte eine sehr starke Inversionslage, die von einem riesigen Waldbrand herrührte. Unter der Inversionsdecke gab es kräftige Thermik, die an der Sperrschicht rollende Bewegungen vollführte, aber zum Teil die Inversion auch durchstieß. Dazu starker Wind, ich hielt das für gefährlich und andere Piloten auch.

Ich bin normal gekreist und dabei stark gestiegen, das Vario am Anschlag, als ich sah, wie Paul Robertson unter mir kerzengerade hochstieg und sich nach hinten überschlug. Er flog eine Weile auf dem Rücken weiter, dann schnackelte er wieder rum und schnappte sich eine andere Thermik, mit der er an mir vorbeistieg, durch die Inversion durch. Ich dachte gerade, eigentlich ist mir das hier zu viel, da überschmeißt es mich seitlich. Ich hatte die Füße im Segel und hielt mich an der Basis fest, dann war ich wieder in Normallage. Ich kam nicht durch die Inversion und viele andere Piloten auch nicht. Zwischendrin bin ich wieder auf Startplatzhöhe abgesoffen. Als ich wieder hochstieg und diesmal mein Kiel von hinten über die Seite gehoben wurde, so daß ich in einer senkrechten Rotationsbewegung nach unten schoß, hatte ich endgültig genug. Ich brach den Wettbewerb ab. Im Endergebnis war das Platz 27.

K: Und nach dem Wettbewerb hattest Du also Startleiterdienst. Warum wird der von der Forstbehörde gefordert?

Die Regierung ist sehr streng. Die Auflagen werden strenger gehandhabt als ich das von uns daheim kenne. Eigentlich verdanken wir Rick Masters, der zwischen Regierung und Drachenfliegern vermittelt hat, daß Drachenfliegen im Owens Valley noch möglich ist. Ohne seinen Einsatz und ohne die Cross Country Pilot Association wäre es dort schon gänzlich verboten.

Genauere Informationen über das Fliegen im Owens Valley können bei der Cross Country Pilots Association, PO Box 458, Independence CA 93526 USA, angefordert werden.

Interviewer: Klaus Tänzler

Fliegen in der Schweiz

In den Sommermonaten war es in der Schweiz, insbesondere in Fiesch, immer wieder zu Vorfällen mit deutschen Piloten gekommen. Der Schweizerische Hängegleiterverband schreibt uns dazu:

Lieber DHV!

Aufgrund verschiedener Vorfälle mit deutschen Gastpiloten in der Schweiz während des letzten Sommers müssen wir Euch leider bitten, Eure Piloten nochmals über einige wesentliche Punkte zum Fliegen bei uns zu unterrichten. In den letzten Jahren müssen wir leider feststellen, daß bei einem Großteil der tödlichen Unfälle in der Schweiz deutsche Piloten betroffen waren. Diese Piloten wurden mehrheitlich von den doch extremeren Flugbedingungen in unseren Alpen überrascht. Sie schätzten vielfach ihre Fähigkeiten zu hoch ein. Auch geringere Unfälle sind immer wieder zu verzeichnen. Diese Unfälle sind meistens auf mangelnde Vorbereitung oder falsche Flugtaktik zurückzuführen.

Zudem treffen bei uns leider auch immer wieder Klagen über das Verhalten deutscher Gastpiloten ein. Die SHV-Clubs und -Geländehalter sind begreiflicherweise nicht begeistert, wenn ihre jahrelange PR-Tätigkeit in ihren Gebieten durch einige wenige unvernünftige Piloten wieder zunichte gemacht wird.

ten immer wieder zu Klagen von Seiten der Behörden und der Armee.

Besonders viele Probleme tauchten dieses Jahr im Schweizerischen Streckenflug-Eldorado Fiesch auf. Deshalb erlauben wir uns, nachstehend auf einige Punkte aufmerksam zu machen.

Fiesch ist ein hochalpines Fluggelände und stellt besondere Anforderungen an das Können, die Ausbildung, die Konstitution und die Vorbereitung von Piloten. Qualifiziert für Fiesch sind Piloten, die bereits ausgeprägte Alpenfliegerfahrung haben, die mehrstündige Flüge in turbulenten Bedingungen einwandfrei beherrschen und die ihre ersten Streckenfliegerfahrten bereits auf einem anderen Gelände erworben haben. Während den militärischen Flugdienstzeiten ist in der Schweiz die maximale Flughöhe für Hängegleiter auf 150m Grund oder 150m horizontalen Hangabstand begrenzt. Die Schweizerische Luftwaffe führt gerade im Alpenraum laufend Luftkampfübungen durch, diesen Sommer waren mehrere Fastkollisionen mit Hängegleitern (10-30m) in Luftkampfübungen zu verzeichnen.



Die Clubs haben vielerorts erhebliche Schwierigkeiten zur Sicherung ihrer Fluggelände, verschiedene Fluggelände sind durch das unvernünftige Verhalten von Piloten bereits gesperrt worden.

Auch der Schweizerische Luftraum ist äußerst stark benutzt und eingeeengt. Auch dort führt Fehlverhalten von Pilo-

Im Frühjahr sind die Außenlandemöglichkeiten von Fiesch aus beschränkt, viele Gebiete erst später im Jahr per Auto erreichbar. Genaue Geländekenntnis und Planung der Flugstrecke sind deshalb unerlässlich. Eine Landung in einer vom Schnee noch abgeschnittenen Gegend kann zu erheblichen Problemen

beim Rücktransport führen, meistens wird der einheimische Club mit diesen Problemen konfrontiert.

In der Schweiz (wie übrigens in der ganzen Welt) gilt für Landungen mit Luftfahrzeugen das Einhalten einer Landevolte (normalerweise Linksvolte). Manche deutsche Hängegleiterpiloten kennen anscheinend diese Grundregel der Fliegerei nicht. Dies führt immer wieder zu Zwischenfällen bei Landungen. Die Landevorbereitungen und der Landeentschluß finden in mindestens 200m Flughöhe statt, damit überhastete Landungen, die gerade im Gebirge meistens schlecht verlaufen, vermieden werden. Beim Überfliegen von Bergkämmen muß unbedingt eine genügende Sicherheitshöhe eingehalten werden, starke Abwinde hinter Bergkämmen führen immer wieder zu „ungewollten Landungen“.

Die Bergbauern im Alpenraum sind auf das wenige Gras, das geerntet werden kann, angewiesen. Deltapiloten, die mitten im höchsten Gras campieren und auf Reklamationen äußerst unwirsch reagieren, stoßen auf Unverständnis, die Beziehungen zwischen Landbesitzern

und Hängegleiterpiloten werden sicher nicht verbessert. Landungen im hohen Gras sind meistens vermeidbar, der Abbau des Gleiters im hohen Gras ist eine Frechheit gegenüber den Bauern.

Zusammenfassend nochmals die wichtigsten Regeln für das Fliegen in hochalpinen Geländen allgemein, und in Fiesch im besonderen:

- Lediglich Piloten mit altem und neuem B-Schein sind in der Schweiz willkommen.
- Lediglich Piloten mit Gebirgs- und Streckenerfahrung sollten nach Fiesch fahren.
- Zur Flugvorbereitung zu einem Start in Fiesch gehören:
Kenntnis des Geländes, der Luftraumeinteilung und Vorschriften, Einholen der Meteo, Organisation des Rücktransportes (Schweizer Franken mitnehmen), ausreichende Ernährung, einwandfreie Ausrüstung, Planung des Flugweges.
- Bei Ermüdung oder Hunger während des Fluges: sofortiger Abbruch des Fluges und Landung.

● Überfliegen von Bergkämmen mit vorheriger Beurteilung der Windverhältnisse und genügendem Sicherheitsabstand.

● Landung, wenn immer möglich, auf abgemähten Wiesen oder Wiesen in denen Vieh weidet.

● Abbau nie im hohen Gras.

● Landung immer mit vorheriger Volte und Berücksichtigung der Wind- und Thermikverhältnisse — Geschwindigkeit = Sicherheit.

● Verkehrsregeln und Hangflugregeln beachten.

● Ratschläge und auch Anweisungen von einheimischen Piloten und Clubs beachten und befolgen.

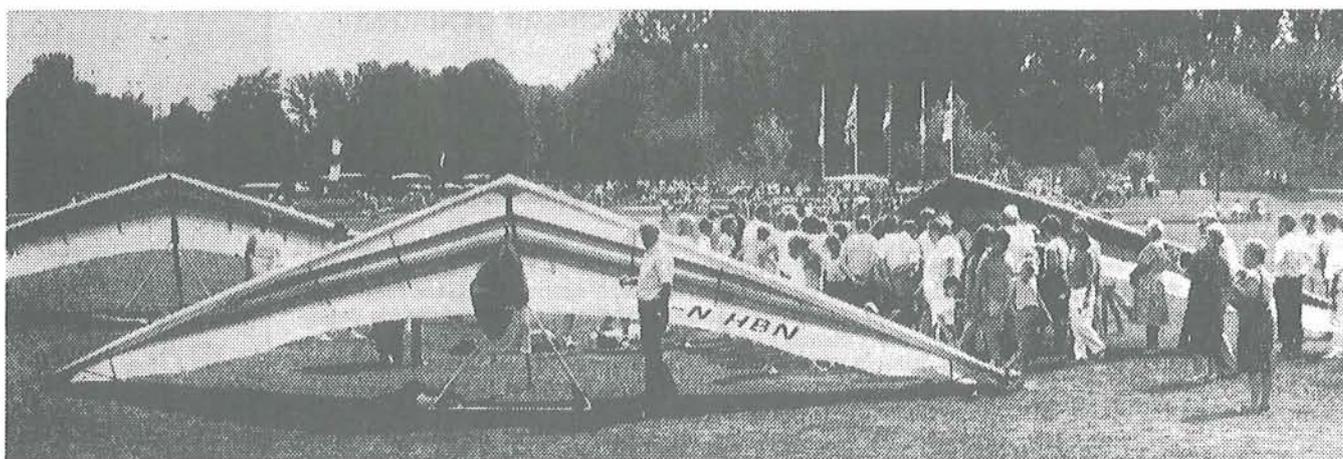
● Bei Crashes im Gebirge, Gerät sofort zusammenlegen, um überflüssige (und teure) Rettungs- und Suchaktionen zu vermeiden.

Piloten, die diese Punkte befolgen und zudem minimalste Anstandsregeln berücksichtigen, sind in der Schweiz und in Fiesch gerne willkommen.

*Mit freundlichen Grüßen
Schweiz. Hängegleiterverband*

Öffentlichkeitsarbeit

Mit einem Schaufliegen während der Landesgartenschau in Heilbronn warben die Mitglieder von Drachenflug Unterland. Diese Form der Öffentlichkeitsarbeit wurde von den zahlreichen Zuschauern begeistert aufgenommen.



Wind trug Drachenflieger in die Gartenschau

Ein lautloses und doch so ästhetisches Hobby für Leute, die Natur und Landschaft genießen können, lernten die Gartenschau-besucher am Samstag kennen. Die Flieger des Vereins Drachenflug Unterland und befreundeter Vereine zogen über dem Gelände ihre eleganten Kreise. Die auf der Festwiese landenden Drachenflieger wurden sogleich bestürmt von zahlreichen Schaulustigen, die alles über den Flug, technische Einzelheiten

über die Drachen und das Hobby an sich erfahren wollten. Was so lässig und leicht aussieht, muß in Theorie und Praxis lange geübt werden, erzählt Drachenflieger Jürgen Lonn. Die Drachenflieger starteten am Samstag auf dem Segelflugplatz in Böckingen-Klingenberg, wo sie an einer Seilwinde hochgeschleppt wurden. Am Samstag machten den Fliegern starke Windböen zu schaffen, so daß sich die Landung als schwierig erwies.

ub / Foto: HSt-Kugler

aus „Heilbronner Stimme“, 29.7.1985

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.

Im Landeanflug abgestürzt

Fiesch/Schweiz — Am 12.06.1985 verunglückte Herbert Mimzeck mit einem Firebird Sierra tödlich. Nach Zeugenaussagen war Herbert Mimzeck im Endanflug auf den Landeplatz in Fiesch zu langsam geflogen und abgeschmiert. Die Flughöhe reichte nicht mehr aus, um das Gerät abzufangen.

Fehlstart in der Schweiz

Lagalb/Schweiz — Am 17.08.1985 verunglückte Jürgen Junius nach einem Fehlstart tödlich. Der Pilot hatte Bodenberührung mit einem Flügel und prallte bei einer zweiten Berührung tödlich auf den felsigen Boden auf.

Erster tödlicher Absturz in Deutschland 1985

Steckweiler/Roggenhausen — Am 08.07.1985 stürzte Jürgen Reiland tödlich ab. Beim Hangflug am Stolzenberg geriet der Drachen nach Zeugenaussagen ins Schlingern und verlor schnell an Höhe. Dabei streifte der Drachen einen Baumwipfel, kippte vornüber ab und schlug auf einer Wiese auf. Die Untersuchung des Hängegleiters vom Typ Bicla Spider ergab, daß wahrscheinlich ein Halteseil der Querstange nicht wie erforderlich am Turmfuß eingehängt war. Zum Unfallzeitpunkt bestanden am Unfallort nach Zeugenaussagen zeitweise Lee-Bedingungen.

Knoten gelöst, keine Doppelaufhängung

Oberstdorf — Am 27.07.1985 verunglückte Thomas Eltrich am Nebelhorn tödlich. Der Pilot hatte an seinem Firebird C II die serienmäßige Aufhängung durch eine Schlaufe aus Perlon-schlauchband verlängert. Eine Doppelaufhängung fehlte. Nach dem Start löste sich der Knoten am Schlauchband. Der Pilot hielt sich an der Basis fest und schlug nach ca. 5 Steilschleifen seines Gerätes auf dem Boden auf.

Absturz in Thalmässing

Thalmässing — Am 20.07.1985 verunglückte der Fluglehrerassistent Franz Schatz tödlich. Der Pilot war Teilnehmer bei der Schleppflugmeisterschaft der Jura-Airlines in Thalmässing und wollte nach einer Fehlklinkung erneut starten. Dabei vergaß der Pilot sich wieder in die Aufhängeschlaufe einzuhängen und befestigte lediglich das Schleppseil in der Fluckklinke.

Nach einem Schlepp bis auf ca. 15 m Höhe, bei dem sich der Pilot an den Steuerbügelseitenrohren festhielt, drehte der Drachen seitlich weg und der Windenfahrer kappte das Seil. Nach 50 Meter flog der Drachen in eine Baumgruppe. Dort verding er sich in 10 Meter Höhe. Der Pilot stürzte aus dem Drachen und zog sich beim Aufprall auf den Boden tödliche Verletzungen zu.

Tödlicher Unfall im Drachenfluggelände Wiehengebirge

Nach ca. 25 000 Starts an unserem Fluggelände am Wiehengebirge ist es nun zu einem folgenschweren Unfall gekommen, den ich nachstehend in Kurzfassung schildern möchte.

Am 10.8. gegen 17 Uhr versuchte der 26jährige britische Staatsangehörige John Amitage zu spät vor einer heranahenden Regenfront zu landen, wurde von der Böenwalze erfaßt und in die Weser gedrückt, wobei er, vermutlich, ertrank. Die Leiche soll obduziert werden, um die genaue Todesursache zu ermitteln.

An dem Unglückstag herrschte gutes Flugwetter, was 27 Piloten zu Flügen veranlaßte. Die Windgeschwindigkeit betrug ca. 25 km/h. Gegen Mittag wurde der Flugbetrieb von unserem Startleiter aufgrund einer heranahenden Regenfront unterbrochen; die in der Luft befindlichen Piloten landeten rechtzeitig. Am frühen Nachmittag starteten ca. 17 Piloten erneut und flogen z.T. über 2 1/2 Stunden im Hangaufwind und in einer zerrissenen Thermik. Der Verunglückte, übrigens ein Fluglehrer mit

englischer Lizenz, war mit diesen Drachenfliegern mindestens 1 Stunde lang in der Luft, als von Westen eine Regenfront, deutlich erkennbar, heranzog. Ca. 15 Drachenflieger nahmen dies zum Anlaß, schlagartig zur Landung anzusetzen.

Meines Erachtens führten drei Fehlentscheidungen des Piloten zum Unglück:

1. Die herannahende Regenfront wurde von ihm (und einem anderen Piloten) mit den möglichen Konsequenzen nicht beachtet und das Beispiel der landenden Fliegerkameraden nicht rechtzeitig angenommen.
2. Bei Herannahen der Böenwalze folgte er nicht seinem (schwächeren) Fliegerkameraden, der vor der Böenwalze davonflog und in ca. 8 km Entfernung vom Landeplatz sicher landete.
3. Vermutlich, um möglichst nahe am Landeplatz zu landen, versuchte er über einem Kiesteich und der Weser seine Höhe abzubauen. Zu spät versuchte er sich hinter den Kiesteich zurückzusetzen zu lassen, wo dann wieder riesige Landemöglichkeiten zur Verfügung standen. Beim Ausweichen des Kiesteiches und einer Stromleitung geriet er dann über die Weser, wo ihn vielleicht auch eine Bö, ca. 1,5 km vom Landeplatz entfernt, in die Weser drückte.

John Amitage wurde von Anglern und Spaziergängern auf der anderen Weserseite vom Landeplatz geborgen. Für uns tragisch ist, daß die frühzeitig eintreffende Polizei und die Besatzung des Notrettungswagens keinerlei Wiederbelebungsversuche unternahmen. Diese Maßnahmen wurden ca. 12 Minuten später und dann wahrscheinlich zu spät, von Drachenfliegerkameraden vorgenommen. Der Verunglückte blieb bis zu diesem Zeitpunkt auf dem Rücken (!) liegen.

John war u. M. nach und nach Meinung seiner ihn noch besser kennenden englischen Kameraden ein ausgezeichneter Pilot, der auch die englische Fluglehrerlizenz besaß. John flog einen Hiway Demon, den er auch gut beherrschte, wie wir eine Stunde lang beobachten konn-

Sicherheitsjournal

ten. John war während dieser Zeit immer einer der höchsten, da er auch ruppige Thermik auszukreisen verstand. Die Böenwalze der herannahenden Kaltfront hat übrigens im hiesigen Bereich mehrere Bäume entwurzelt, Wohnwagen umgeworfen und Dächer abgehoben.

Zum Schluß noch ein Vorschlag von mir, der meiner Meinung nach unbedingt in die Normvorschriften des Gütesiegels für Gurtzeuge mit aufgenommen werden sollte:

Die zur Polsterung und Versteifung in jedem Gurtzeug eingebrachte Schaumstoffschicht muß aus geschlossenporigem Schaum hergestellt werden, der im Falle einer Wasserlandung zumindest etwas Auftrieb erzeugt. Johns Gurtzeug, ein Schlafsack, war dick mit Schaum ausgepolstert, der sich voll Wasser sog, sodaß die Bergung dadurch noch zusätzlich erschwert wurde.

In diesem und auch sicherlich Euch gut bekannten anderen Fällen wäre möglicherweise ein Leben zu retten gewesen, wenn der Verunglückte Sekunden oder auch Minuten länger über Wasser geblieben wäre. Da dies für die Gurtzeughersteller keine großen Kosten und Änderungen bedeutet, beantrage ich, die Gütesiegelnorm für Gurtzeuge in diesem Sinne abzuändern.

Vielleicht kann man dies auch auf die Schaumstoffkante in den Geräten und mit einem sicheren, schnell öffnenden Karabiner erweitern.

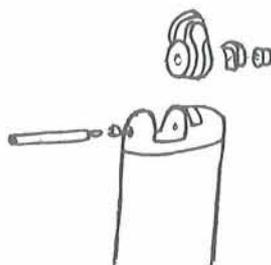
*Delta-Club
Wiehengebirge*

AIRWAVE – Sicherheitsinformation

AIRWAVE bietet allen MAGIC IV-Besitzern an, ihr Gerät kostenlos auf den allerneuesten Stand zu bringen, um eine mögliche Gefahrenquelle auszuschließen.

AIRWAVE Gliders Ltd. möchte all diejenigen MAGIC IV – Besitzer ansprechen, deren Gerät vor August 85 ausgeliefert wurde und sie auf ein möglicherweise auftretendes Problem hinweisen: die Stahlstifte, die die Trapezseiten mit den Gabelbeschlügen verbinden, können sich unter Umständen aus der Stopmmutter lösen, da sich das Aluminium des Gabelbeschlages mit dem Stahlstift verbindet und somit eine si-

chere Verschraubung in diesen seltenen Fällen nicht mehr gewährleistet ist. Die neuen Gabelbeschlüge von AIRWAVE sind daher nun größer aufgebohrt und mit einer Plastikbuchse ausgestattet.



Es hat keine Unfälle deswegen gegeben, aber da AIRWAVE immer bestrebt ist jede mögliche Fehlerquelle auszuschließen und dadurch größtmögliche Sicherheit gewährleisten zu können, werden die 4 alten Gabelbeschlüge kostenlos gegen neue ausgetauscht. Dies wird entweder Ihr zuständiger MAGIC-Gebietsvertreter oder Aerosport International selbst übernehmen.

Aerosport International

Sicherheitsmitteilung der Firma Solar Wings

An den Typhoon-Serien bis S4 Modell 84 wird die Verbindung der Steuerbügel-Seitenrohre oben durch einen starken, massiven Aluminiumverbindungszapfen hergestellt, welcher quer durch die Trimmschiene läuft.

Es ist nun ein Fall aufgetreten, wo ein Pilot – nach einem Crash – an der ausgefrästen Aussparung des Zapfens Risse festgestellt hat, die zum Bruch des Zapfens führen könnten.

Dies erfolgt daraus: Wenn bei einem Crash ein Steuerbügel-Seitenrohr verbogen wird und das andere nicht, entsteht eine Torsions-Kraft auf den Zapfen, die über diesen langen Hebel sehr groß sein kann und dann vorgenannte Beschädigung erwirken kann.

Man sieht: „Wo rohe Kräfte walten, kann auch ein massiver 30mm-Zapfen nicht halten!“ Fazit: Nach einem Crash, besonders dann, wenn nur ein Steuerbügel verbogen wurde, den Zapfen auf Risse oder Verwindung untersuchen und gegebenenfalls austauschen.

Aus demselben Grund möchte ich erneut darauf hinweisen, daß man das aufgebaute Gerät, ausgestattet mit Speedbar, niemals auf die Nase stellen

sollte – nicht, weil sich die Speedbar verbiegt, sondern weil Torsions-Kräfte auf die Verbindungs-Zapfen wirken.

Zusätzlich möchte ich betonen, daß die Zapfen so groß dimensioniert sind, daß sie bei normaler Belastung niemals irgendwelche Festigkeits-Probleme bringen werden.

Stanko Petek

Sicherheitsmitteilung der Firma Firebird

Betreff Randbögen

Mit der Umrüstung auf Sierra II haben wir bei den Geräten die Perlonkordelschlaufen durch Aluringe ersetzt, so daß die Kordel nicht mehr durchgeschuert werden kann und das Spannen der Randbögen dadurch erleichtert wird. Bei allen Geräten, die noch nicht umgerüstet sind, sollte die Perlonkordel zum Spannen des Randbogens regelmäßig kontrolliert bzw. ausgewechselt werden. Die Firma Firebird ersetzt die angenäherte Perlonkordel durch Aluösen kostenlos.

Sicherheitsmitteilung Sierra

Die Gurtbänder der Harrico-Aufhängung verschleißten nach ca. 150 Flugstunden an der Stelle, wo sie durch die Nirosta-Ösen geschlauft sind.

Bitte überprüfen und gegebenenfalls erneuern.

*FIREBIRD
Schweiger & Jehle KG.*

Sicherheitsmitteilung der Firma Schönleber Metallbau

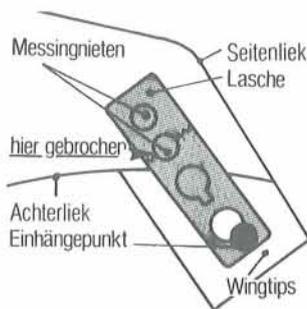
Nachdem es immer wieder vorkommt, daß mit dem Focus 16 und dem Focus 17 doppelt geflogen wird, möchten wir ausdrücklich darauf hinweisen, daß nur der Focus 18 die Zulassung für den Doppelsitzerflug hat.

Schönleber Metallbau

Ikarus 700 Aero Sicherheitsmitteilung

Die Ikarus 700-Aero-Serie hat als Befestigungselement, um das Segel am Wingtip einzuhängen, eine Lasche auf-

genietet mit 2 Schlüssellochanschnitten. Diese Lasche ist mit 2 Messingnieten auf dem Segel aufgenietet. Ein Teil der Serie wurde mit diesen Laschen aus Aluminium bestückt, später änderte man das Material auf VA-Stahl. Nun – kürzlich befand ich mich mit einigen Flugschülern bei der A-Schein-Ausbildung, plötzlich rief mir einer zu, er habe ein Problem. Das Problem war, das die Alu-Lasche, an der Leibung der Bohrung, mit der sie auf dem Segel aufgenietet ist, ausgebrochen war (siehe Skizze). Wäre das in der Luft passiert, hätte der Pilot keine Chance, außer dem Rettungsschirm gehabt.



Meine dringende Empfehlung: Wer ein Gerät Ikarus 700 Aero, bestückt mit dieser Alulasche, besitzt, sollte sich sofort mit der Firma Ikarus, Tannenweg 20, 7031 Aidlingen 1 in Verbindung setzen, um diese Lasche gegen die VA-Lasche austauschen zu lassen. Ich bin sicher, wie ich Herrn Lieb von der Fa. Ikarus kenne, daß er die Austauscharbeit kulant abhandeln wird.

Mit freundlichen Grüßen
Stanko Petek

Betr.: Ihr Schreiben vom 10.6.85
IKARUS 700

Wir haben das Schreiben von Herrn Petek gelesen und nehmen dazu wie folgt Stellung:

- Es wurden 104 Stk. IKARUS 700 – ausgerüstet mit Aluminiumlaschen – geliefert.
- Alle Geräte, die mit AL-Laschen ausgerüstet wurden, sind älter als 5 Jahre.
- Bei dem eingesetzten AL-Material handelte es sich um eine hochfeste, hochkorrosionsbeständige Legierung.
- Uns sind über dem von Herrn Petek

geschilderten Fall keine weiteren bekannt.

- Bei der Vorflugkontrolle, bzw. dem Auf- und Abbau, fallen erhebliche Verschleiß- oder Korrosionsschäden an dieser Stelle sofort auf. Ein Bruch im Fluge muß aus diesem Grunde ausgeschlossen werden.
- Wir werden selbstverständlich bei Bedarf an den betreffenden Geräten eine Umrüstung vornehmen, bzw. die benötigten Teile liefern. Der Preis für das benötigte Material beträgt DM 12,- zuzüglich Versandkosten.

Zusammenfassend meinen wir, man sollte den Fall nicht übermäßig dramatisieren, zumal das Teil bei jedem Auf- und Abbau unter Zug befestigt, bzw. gelöst werden muß und somit unter ständiger Kontrolle des Piloten ist.

Wir sind der Meinung, daß eine Sicherheitsmeldung nicht nötig ist, denn gerade bei den IKARUS 700er-Modellen sind Verarbeitungsmängel oder vorzeitige Verschleißerscheinungen durch Verwendung von ungeeigneten Materialien oder Unterdimensionierung absolut unbekannt.

Desweiteren weisen wir darauf hin, daß Geräte, die 5 Jahre und älter sind, wenigstens einmal im Jahr von qualifizierten Fachleuten durchgecheckt werden sollten.

Wir danken Ihnen, und verbleiben
mit freundlichen Grüßen
IKARUS-Deutschland
COMCO GmbH

Nachruf

Wir trauern um unseren Fliegerkameraden und lieben Freund

Herbert Mimzeck

Er kam am 12.06.1985 im Alter von 29 Jahren bei einem tragischen Flugunfall in Fiesch/Schweiz ums Leben. Herbert Mimzeck hatte sich mit Herz und Seele dem Drachenflug verschrieben und galt als umsichtiger und erfahrener Pilot.

Für uns alle ist sein plötzlicher Tod ein schmerzlicher Verlust. Wir werden ihn stets in guter Erinnerung behalten.

Die Kameraden
des Delta Club Rheinland e.V.

– Der kleine Tip –

Heute:

Der offene Schraubkarabiner

Nach einem längeren Flug stellte DHV-Sicherheitsreferent Franz Karl fest, daß der Schraubverschluß seines Stahlkarabiners nicht festgeschraubt, und damit der Karabiner nicht gesichert war. Franz, sich sicher den Karabiner vor dem Start zugeschraubt zu haben, überprüfte den Karabiner daraufhin.

Das Ergebnis:

Durch Vibration und Erschütterungen während des Fluges hatte sich der, mit dem Schnappverschluß nach oben eingehängte Karabiner langsam von selbst aufgeschraubt.

Der Tip:

Karabiner, insbesondere Stahlkarabiner mit leicht gängigem Schraubverschluß, mit der Schnappöffnung nach unten in das Gurtzeug einhängen. So kann sich der Schraubverschluß nicht von selbst aufschrauben.



Wir trauern um unseren Fliegerkameraden

Jürgen Reiland

der am 8.7.1985 den Folgen eines Flugunfalles erlag. Wir werden ihm ein treues Andenken bewahren.

Die Mitglieder des
1. Pfälzer Drachenfliegerclubs e.V.

Mögen Adler Industriethermik?

von Jo Bathmann

Ich hatte ihn schon fast vergessen, den Adler Maximilian. Letztes Jahr waren wir erst Freunde geworden, nur mit dem Füttern aus der Luft klappte es noch nicht so recht. – „Du mußt ihn anfüttern und auf Dich dressieren, dann kannst Du eine Show daraus machen“ hatte mein Freund und Tauchlehrer Herwarth Voigtmann geraten. Der hat seine Haishow auf den Malediven, wo er in mühsamer Kleinarbeit Haie dazu gebracht hat, ihm Köderfische quasi aus der Hand – ja sogar aus dem Mund zu fressen.

Meine Versuche, Maximilian mit zarten Rindsfiletstückchen handzahn zu bekommen, hatte ich im letzten Jahr wegen schlechten Wetters abgebrochen, aber wir waren uns näher gekommen: Wir kreisten in der gleichen Thermik und flogen dann gemeinsam, uns gegenseitig bewundernd, die Spitzen der Leoganger Steinberge ab. Dort jedenfalls traf ich ihn immer wieder auf meiner Lieblingsstrecke von Kössen nach Zell am See.

Er hatte prächtige steingraue Schwingen mit einigen sehr geschmackvoll und harmonisch plazierten weißen Federn und einen wirklich majestätischen Kopf. Der riesige, Respekt gebietende, Schnabel glänzte in der Sonne, die Klauen waren eingezogen. Ich hatte meinen multicolorgestreiften amerikanischen Drachen mit roter Kante und eine dazu passende rote Liegeschürze.

Das Segel mußte Maximilian wohl gut gefallen haben – ganz im Gegensatz zu meinem neuen Drachen, mit dem ich jetzt unterwegs bin.

Jedenfalls ist es Maximilian, ich erkenne ihn wieder! Viele von seiner prachtvollen Größe gibt es in den Alpen nicht. Anstatt wie gewohnt mit mir in die Thermik einzukreisen, baut er sich vor mir in voller Größe auf, zeigt mir drohend mit aufgestellt wehendem Kragen seinen mächtigen Schnabel und streckt mir furchterregend die Krallen entgegen. Dann fliegt er um mich herum, schwenkt hinter mir ein und visiert mal mich und dann wieder das Segel über mir an. Unwillkürlich ziehe ich den Nacken ein, denn es ist klar, daß hier kein freundliches Miteinanderfliegen möglich ist. Hat er mich nicht wiedererkannt, weil der neue Drachen anders

aussieht? Stört ihn das gelbe Doppelsegel oder blendet ihn die glitzernde Mylareintrittskante?

Ich weiß es nicht, aber es ist auch keine Zeit zum Überlegen. Mit ein paar „Wingovers“, also mit ein paar Steilkurven – und 200 Metern Höhenverlust entkomme ich dem Angriff, der wohl am ehesten dem Segel gegolten hätte.

Unglücklicherweise hat sich in diesen Minuten ein Cirrenfeld vor die Sonne geschoben und die Thermik wird schlechter, die Aufwinde werden spärlicher und zu schwach, um wieder an Höhe zu gewinnen.

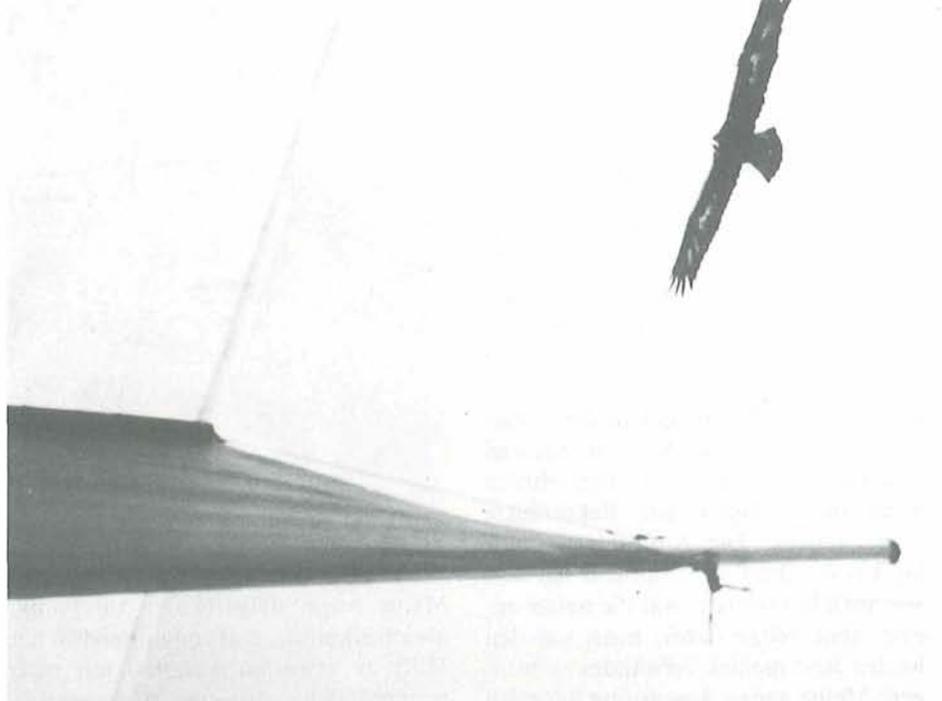


Foto: Klaus Tänzler

Nicht weit von mir steigt rosafarben Rauch senkrecht aus dem Schornstein der Magnesitwerke bei Hochfilzen: „Industriethermik“ schießt es mir durch den Kopf, und ich erinnere mich an Berichte von Segelfliegern, die im Ruhrgebiet über den Kühltürmen und Schornsteinen ihre Fünf-Stundenflüge gemacht haben.

Also nichts wie hin – und richtig, das Vario zeigt, daß ich mit 1–2 m/s steige! Aber es stinkt so ätzend, daß ich unwillkürlich die Luft anhalte. Die Augen beginnen zu tränen. Nach einigen Hustenanfällen verlasse ich 300 Meter höher die Rauchfahne und fliege wieder an den Hang, in der Hoffnung mich hier in der besseren Luft halten zu können, bis

die Thermik wieder stärker wird. – Nun – woher er kam weiß ich nicht, aber plötzlich ist er wieder da: Maximilian – der Steinadler!

Er zeigt mir wieder die Krallen und den Schnabel, dreht ab, um hinter mir die bekannte Angriffsposition einzunehmen. Ich will mir nicht das neue Segel zerreißen lassen und tauche wieder mit ein paar scharfen Steilkurven ab. Aber diesmal bleibt der Adler dran und als wollte er sich entscheiden, wo er angreifen soll, schaut er mal auf mich, dann wieder auf das Segel über mir.

Mal sehen, ob der Adler die Industriethermik mag . . . : Er mag nicht! Man sieht fast wie er die Nase rümpft.

Was jetzt kommt, kennen Sie schon: Husten, Fluchen, Tränen in den Augen und nach 300 Metern Höhengewinn wieder zurück zur Hangkante.

Diesmal suche ich den schlecht aufge-

legten Flugesellen und richtig, da löst er sich schon vom Ast eines hohen Baumes und kurbelt sich in der wieder stärker werdenden Thermik langsam von unten an mich ran. Ich zentriere exakter und wir steigen beide. Wer steigt nun schneller? Meine cirka 200 Meter Vorsprung aus der Industriethermik reichen und ich kann in der sich über mir bildenden Wolke verschwinden . . .

Nächstes Mal komme wieder, mit Geschenken – aber worüber würde er sich wohl freuen, ob ich es mal mit einer toten Maus versuche?

Vielleicht begegnet mir Maximilian dann mit Weib und Kind und vielleicht machen wir dann alle vier einen schönen Familienausflug!

Der Horror von El Raso

Als hätte ich die Gefahr gewittert, die in der glutheißen, staubigen Öde unter mir lauerte, war ich völlig verspannt im Hier und Jetzt herumgeflogen, mit dem Ergebnis, daß ich immer tiefer geriet und zuletzt mit Mühe El Raso überflog, bereit auf der erst besten Fläche zu landen. Aber nun stellte sich heraus, daß all die versengten Steppenwiesen in die Ebene hinab hängten, gegen den Wind, gerade so stark, daß es nicht ratsam schien, den Gleitwinkel des Drachens auf ihnen auszuprobieren, zumal der Boden von einer kochenden Luftschicht überzogen war, die den Drachen je nach Hitzegrad des Untergrundes mehr oder weniger hochschleuderte.

So wählte ich immer wieder eine Fläche weiter draußen in der trostlosen Ebene, geriet über Gelände mit nicht mehr durchschaubaren Neigungswinkeln, durchzogen von Felshaufen, Dornengestrüpp und allerlei weiteren Unerquicklichkeiten. Es mag verständlich erscheinen, daß ich, schließlich heil gelandet, der Meinung war, dieses Abenteuer überstanden zu haben.

Ich marschierte los, um zu erforschen auf welchem Wege das nun weit entfernte El Raso am schnellsten zu erreichen sei.

Damals herrschte, täglich in den spanischen Gazetten und Fernsehberichten kommentiert, eine seit Jahrzehnten nicht mehr dagewesene Rekordhitze über Spanien. Die Auslösetemperatur lag bei 40 Grad und während ich nun vor mich hin trottete, war die weiter angestiegene Hitze dabei, mich um den letzten Rest meines Verstandes zu bringen. Meine ganze Ausrüstung hatte ich bei dem nicht abmontierten Gleiter gelassen, der jedoch, weil viel zu weit entfernt, von meinen Freunden am Startplatz nicht mehr auszumachen war. Wütendes Hundegekläff aus der Ferne beachtete ich nicht weiter, die Hunde in Spaniens Dörfern sind friedlich und bei weitem nicht so neurotisch wie die bei uns zu Hause.

Ich querte einen zum kleinen Rinnsal verkommenen Flußlauf und beugte mich zu dem modrigen Wasser hinab, um den Kopf zu kühlen. Als ich wieder aufsaß, war der Anführer-Rüde einer Hundemeute nicht mehr als eine Steinwurfweite entfernt und kam ständig näher, während eine unüberschaubare Anzahl von Hunden sich halbkreisförmig um mich zusammenzog. Nie zuvor hat-

te ich derartig räudige Köter gesehen. Sie hatten mit dem, was sich ein Mittel-Europäer unter dem Begriff „Hund“ vorzustellen vermag, nicht mehr viel gemein. Die reine Mordgier in den Augen, über die Verwahrlosung hinaus durch Narben und Mißbildungen entstellt, näherte sich die Meute auf eine heimtückische Art, die keinen Zweifel ließ, daß jeden Moment Gier und Geifer die Feigheit überwiegen würden. Wenn es stimmt, daß Hunde die Angst des Menschen riechen können, dann muß ich für sie drei Meilen gegen den Wind gestunken haben.



Meine Angst steigerte sich zur Panik, als ich erkannte, daß von nirgendwo her Hilfe zu erwarten war und mir trotz meiner hochzivilisierten Allgemeinbildung nichts als ein paar Flußsteine zur Verteidigung blieb. Die Laute, die aus den Köterkehlen mit dem mörderisch lefzenden Gebißen auf mich eindrangten, erhöhten meine Panik zur Raserei. Blind warf ich den ersten Stein auf den stärksten Hund, der mir am nächsten gekommen war – und verfehlte ihn. Aber nun war das Näherkommen unterbrochen durch Zurückzucken und als ich begriff, daß mir aus dem Halbkreis ein Fluchtweg blieb, und daß die gesamte Meute nicht näher kommen würde als ihr Anführer, begann ich mit einiger Hoffnung um mein Leben zu kämpfen. Ich floh in Richtung des Einöd-Hofes, der unendlich weit entfernt schien. Dabei mühte ich mich Haltung zu bewahren, um nicht ein allgemeines Loshetzen

auf mich zu provozieren. Das Steinerwerfen und die ständige Sorge, mir könnte der Vorrat an Wurfgeschossen ausgehen, hielten mich derart in Atem, daß ich erst allmählich wieder klarer denken konnte. Hilfloose Wut kam auf, daß ich nun diesen ruhmlosen Tod erleiden soll: zerfleischt von einer verwilderten Hundemeute.

Ich begann mein dürftiges Wissen über Hunde zu rekapitulieren, was nur dazu führte, daß Bilder aus Jugendromanen lebendig wurden, wo Schlittenhundeführer in Alaska mit leergeschossenen Gewehren um sich schlugen, bevor sie endgültig der Wolfsmeute zum schauerlichen Fraße fielen.

Ludwig fiel mir ein, ein bärenstarker Typ, der zu seinen vielen Berufen auch

„Abrichter von Schäferhunden“ zählte und mich als jugendlicher schwer beeindruckt hatte, weil er unerschütterliches Selbstvertrauen ausstrahlend, stets Rat wußte. „Wenn Dich ein Schäferhund angreift, mußt Du schnell Deine Jacke um den Arm wickeln und ihn da reinbeißen lassen. Dabei aber den Arm nicht wegziehen, sondern so stark zustoßen, daß das Hundegebiß sperrt. Gleichzeitig mit dem anderen Arm den Hund im Genick auf den Boden drücken. Nun den Arm in dem er sich verbissen hat, hochdrücken, das bricht dem Hund das Genick!“

Was aber würde Ludwig jetzt wohl tun, wo so viele Köter gleichzeitig angreifen? Außerdem hatte ich keine Jacke zum rumwickeln. „Den Arm mußt Du eben opfern“, hatte ich mir gerade gesagt, als die Hundemeute mehr zurückblieb, weil ich endlich die Nähe des Einödhofes erreicht hatte.

Ich bog um die Ecke der Umfriedung, als unvermittelt, ohne irgend einen warnenden Laut von sich zu geben, ein furchtbarer Hof-Hund auf mich zu sprang, genau an die Kehle. Im selben Moment hetzte mir ein zweites, kleines Hundebiest an die Beine. Wegen meiner instinktiven Körperdrehung verfehlte mich der große Hund knapp und flog an meiner Kehle vorbei, schon im Aufsprung zum nächsten Angriff ansetzend, während der andere dem Tritt meiner Fallschirmspringerstiefel auswich. Ich schrie wie am Spieß, mit einer Stimme, die ich selbst bei den Karatübungen nie an mir gehört hatte. Sogar die kompromißlosen Hofhunde schienen für einen Sekundenbruchteil beeindrückt, sie zögerten kurz. Als im selben Moment die Bauersleute herbei eilten, wähnte ich mich gerettet.

Aber die dachten gar nicht daran, ihre Hunde zurückzurufen. Voller Mißtrauen und Angst betrachteten sie mich, während ich zu einem verzweiferten Kauderwelsch auf sie anhub und die Hunde auf die passendste Gelegenheit lauerten, um nach mir zu schnappen. Ich versuchte zu sagen, daß ich soeben mit einem Drachen gelandet sei und nach El Raso wolle. Bei meinen Spanischkenntnissen kam das etwa so an, als wolle ich weismachen, ich sei Jesus Christus und ein weiteres Mal vom Himmel gefahren.

Ganz allmählich entkrampfte sich die Situation, als ich immerfort „El Raso“ sagte und: „Fiesta!“ Denn dort waren sie dabei auf dem Marktplatz eine provisorische Stierkampfarena zu errichten und gegen Abend sollte ein großes Dorffest steigen. Schließlich wurden die Hunde festgebunden, ich wagte wieder mich zu bewegen und konnte schließlich sogar auf meinen Drachen zeigen, der in der Ferne als winziger Farbkleck in der Landschaft stand. Die Bäuerin taute auf und machte mir verständlich, daß der Weg nach El Raso gefährlich sei, weil es unterwegs Hunde gebe, die weit aus bösartiger seien als ihre Hofhunde. Aber das wußte ich ja schon.

Ein größeres Lamentieren zwischen dem Bauer und seiner Frau begann, weil sich der Bauer erbot, mich nach El Raso zu bringen – wohl weil da Fiesta war – und die Bäuerin von dieser Idee aus dem selben Grund nicht begeistert schien, dann aber endlich zustimmte. Es wurde eine rauschende Fiesta in El Raso.

Klaus Tänzler

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; illustriert von Wayne Anderson; 139 Seiten; Preis DM 30,-

Drachenfliegen für Meister

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

Delta-Fluggebiete

Deutschland; herausgegeben von Jörg Ramme, 28 deutsche Fluggebiete, beschrieben auf 80 Seiten, spiralgebunden, Preis DM 10,- Schweiz; Verlag Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 58 Fluggebiete, Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 45,-

ICAO-Karte

alle Kartenblätter der BRD; Preis DM 15,- je Blatt

Hängegleiter Flugbuch

Rubriken: Flug Nr., Drachen Modell, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Landung, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung. Preis für DHV-Mitglieder DM 5,-; für Nichtmitglieder DM 8,-

Prüfungsfragen

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

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

Ausbildungsbestimmungen

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

Anerkennungsordnung für Drachenflugausbildungsstätten; Preis DM 6,-

Lufttüchtigkeitsforderungen

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

DHV-Aufnäher

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

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.

Spaniens Himmel der Inquisition

Drachenfliegen in Spanien zur Sommerszeit, das ist etwas für Desperados, Süchtige, Rekordjäger und Traumtänzer, jedenfalls nichts für Unerfahrene. Denn der Himmel über Spanien ist so, wie zum Beispiel das spanische Gras, das aussieht wie deutscher Rasen und dabei so stachelt, daß man sich dran weh tun kann.

Der immerblaue Himmel Kastiliens ist bevölkert von Störchen und Schmetterlingen, von Schwalben, Falken und exotischem Gefieder und über allen: Adler und Geier (für die Desperados).

Manchmal wirbeln dustdevils in den weiten Himmel, dann wird die jeden Mittag lostobende und bis spät abends anhaltende Thermik kurzzeitig sichtbar. Oft wird sie auch auf weit angenehmere Art markiert, dann ziehen prächtige Cumuluswolken über Land, getrieben von dem stetig wehenden Westwind, manchmal sind sie sogar in Reih und Glied ausgerichtet, formiert zu einer Konvergenz-Wolkenstraße. Unsichtbar bleibt jedoch die nahe am Boden ebenso wie in der Tiefe des Himmels verborgene Gefahr. Es sind die gewaltigen thermischen Turbulenzen, die ein Drachenflieger fürchten muß, das Brodeln der Luft, hervorgerufen durch die Macht der ungefilterten Sonne, die erst nach 21 Uhr untergeht und bis dahin den trockenen Steppenboden der 1000 Meter hoch gelegenen kastilischen Ebene zum Glühen bringt.

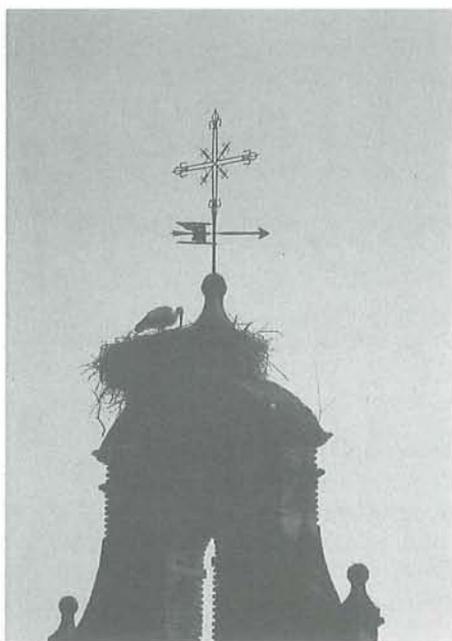
Als wir Mitte Juli die spanische Grenze überquerten – nach mehreren gescheiterten Anläufen, wir hatten die Carta Verde vergessen und waren an Grenzbeamte aus der Franco Ära geraten – drangen wir in die Pyrenäen vor und ich

oben in den Felsen, wo eine unwahrscheinliche Carreterra hinaufführte.

Von dort aus über die bizarre katalanische Bergwelt aufzusteigen, war ein



„Fliegen ist meine Gabe, weil der Himmel mein Zuhause ist“



war froh mit Helmut Denz zu reisen. Sein Erfahrungsschatz würde gefährliche Flugsituationen meiden helfen, immerhin war er auch schon mit der Big Mac Thermik des Owens Valley fertig geworden und wir hatten bereits beide in einem Sommerstudium letztes Jahr viel über das spanische Wetter gelernt. Außerdem hat sich Helmut seine Eigenheit bewahrt, statt nach bekannten Drachenfluggeländen zu fragen, lieber selbst welche zu eröffnen, in dem er in thermisch guten Gebieten einen Startplatz sucht. Das macht den Urlaub spannend. Auch in den Pyrenäen fand Helmut seinen einsamen Adlerhorst,

starkes Erlebnis. Leider hatte ich mich in kürzester Zeit verflogen, weil in den Pyrenäen im Gegensatz zu den Alpen ein anarchisches Gewirr von Tälern, Schluchten und Gebirgszügen dem Orientierungssinn arg zusetzen, zumal der durch die haarsträubende Ungenauigkeit der spanischen „ICAO-Karte“ ohnehin schon stark angeschlagen ist. – Helmut konnte mir nicht helfen, er war geradewegs in ein „blaues Loch“ geflogen und deshalb bedrohlich tief zu den Canyons hinab gesunken. Uner-schrocken folgte er trotzdem seinem Ziel-Rückkehrkurs, in Spanien findet man öfters als anderswo Steigen von

unten raus und das reicht dann oft sehr weit hinauf, Basishöhen über 3500 m NN sind gang und gäbe. – Ich flog die weit und breit am besten entwickelte Wolke an, sie zog derart, daß meine Variationadel am Anschlag zitterte, und siehe da, sie stand genau über unserem Startplatz, ich war erleichtert ihn wieder zu sehen. Über ihm lag ein Hochplateau, gut geeignet zum Landen, aber nur, wenn die Thermik mal eine Pause einlegte, denn ich mußte mehrmals anfliegen, immer wieder ging es mit 2 m/s hinauf statt hinunter. Aber schließlich stand ich gleich neben meinem Auto, das einen Bergweg hinauf gekommen war.

Außenlandung

Mit der Erinnerung an frühere Gefahren und Mühen war ich diesen Sommer darauf erpicht, daß meine Freundin mit dem Auto stets in der Nähe war, wenn ich zu einer Außenlandung ansetzte. Dank der Funkgeräte und ihrer Tüchtigkeit gelang dies auch in der Regel. Nur einmal wurde es brenzlig. Ich war etliche Kilometer entlang einer Autopiste an der Sierra de Guadarrama geflogen und hatte mich schließlich zu weit in die Berge gewagt. Gerade bewunderte ich einen großen Stausee und räsonierte darüber, daß erst neulich in den Alpen ein Staudamm gebrochen war, wo diese Jahrhundertbauwerke bei ihrer Einweihung doch als so sicher gepriesen wurden, so wie es heute wieder mit unseren Atomkraftwerken gemacht wird.

Mitten in diesen Gedanken wurde ich von einer Hammerthermik getroffen. Ich war schnell geflogen, um ein Sinkgebiet rasch zu verlassen und nun riß es mich in einer Schleuderbewegung nach oben und zurück, dabei preßte es mich mit einer Kraft ins Gurtzeug, die ich nie zuvor erlebt hatte, nicht einmal auf dem Oktoberfest beim Achterbahnfahren. Anstandshalber kreiste ich ein, aber nur um die Lage der Thermik besser festzustellen und um sie möglichst gefahrlos verlassen zu können. Es war mir einfach zu viel des Guten. Aber nun, nach einem kräftigen „Zing“ in der Unterverspannung, das ein Schwerelosigkeitsgefühl beendete, weg von der Thermik, ging es so stark bergab, daß die Chancen schwanden, die Straße im Flachland draußen zu erreichen, ich würde in dem bergigen Vorland niedergehen müssen. In einem hektischen Funkgespräch versuchte ich noch der Rückholerin meine Position durchzugeben, dann brach der Funkverkehr ab, weil ich in ein Tal hinabgleiten mußte, auf ein kleines maleri-

sches Örtchen zu. Dort fand ich am Ortsrand den obligatorischen Bart über dem Friedhof und versuchte angestrengt seinen verrückten Windungen zu folgen. Ich kam aber nicht mehr richtig hoch und wurde weit vom Ort weg versetzt. Dort saß ich dann, nur mehr ein Hügel zwischen mir und dem Flachland. Ohne lang zu zögern lief ich den Hügel hoch. Aber es war einer von der Sorte, wo man oben ankommt und feststellt, daß es doch noch weiter nach oben geht. Zwischen niedrigem Gestrüpp und Steinen stolperte ich hinauf und hörte zischende Bewegungen um mich. Sehen konnte ich nichts Verdächtiges, aber mir fiel wieder ein, daß ich vor Jahren auf Startplatzsuche weiter südlich, dieselben Geräusche gehört hatte. Damals wurde ich von den Einheimischen heftig geschimpft, sie selbst gingen nur mit kniehohen Stiefeln in die Berge, weil sie von Giftschlangen verseucht waren. Oh, war es mir jetzt ungemütlich. Dann sprang auch noch etwas auf, was sich aber als Conejo, als Hoppehäschen, entpuppte.



Ich erreichte völlig fertig die Hügelkuppe und bekam zur Belohnung augenblicklich wieder Funkkontakt. In der Ebene konnte ich die Zinnen von Avilar zum Greifen nahe sehen, ihre gänzlich erhaltenen mittelalterlichen Burgmauern. Die Luft über der Meseta ist jeden Tag so klar, wie am Alpennordrand wenn der königlich-bayrische Föhn bläst. Nach einer Verschnaufpause und heftigem Hin- und Herfunken machte ich mich an den Abstieg und traf auch jetzt auf keine Schlange.

Erst mehrere Tage später sollte ich eine zu Gesicht bekommen. Aber da war ich von einem Brech-Durchfall so ge-

schwächt, daß es mir schon einerlei war. Ich hatte mich in den Schatten gesetzt und keinen halben Meter neben mir schlängelte träge eine dicke Schlange. Genervt von dem weiteren Unbill des Lebens wankte ich davon.

Das weite Kastilien

Und dennoch, alle diese Mißlichkeiten können dem starken Reiz des kastilischen Hochlandes nichts anhaben. „Hoch gelegen, kahl und weiträumig ergreift dieses Spanien den Geist durch seine primitive Kraft“ schrieb ein spanischer Dichter über die Meseta. Diese Aussage hat seither ihre Gültigkeit behalten. Nur zögernd greift hier der Fortschritt ein. Noch heute sind Ochsenkarren und Maultiere zwischen den Autos ein gewohntes Bild, reitet der Caballero in nicht zu überbietendem Stolz vor den Senoritas durch das Städtchen. Und die Senoritas flanieren vorbei, als wären sie allesamt der Oper Carmen entsprungen. Nachts tobt das Leben in den Sträßchen und auf den Plätzen, die nachmittags wie ausgestorben in der

Hitze liegen. Bis auf die paar verrückten Drachenflieger hält alles Siesta.

Kommt man in dieses trockene, leere Land in erster Linie zum Drachenfliegen, sollte man von dem stoischen Gleichmut des kastilischen Bauern be-seelt sein. Denn der Wind braucht nur aufzufrischen, was häufig vorkommt, oder zu sehr auf Süd-West zu drehen, schon sitzt man am Boden fest. Und da gibt es, außer dem ständigen Staub, der in alle Ritzen und Poren dringt, nada de nada, nichts, aber auch gar nichts, was einem Urlaubsbedürfnis entspräche. Weil es in der gesamten Sierra de Guadarrama keinen vernünftigen und vor

allem mit dem Auto erreichbaren Südstartplatz gibt, brachten wir Tage damit zu, darüber zu grübeln, wie es die Schmetterlinge fertig bringen, bei dem Sturm, noch dazu im Lee-Rotor eine Blüte anzufliegen und auch tatsächlich zu treffen.



Dustdevils

An dem Nord-West-Startplatz bei Arcones tauchten vereinzelt deutsche Drachenflieger auf, die dann aber bald wieder abreisten, weil sie so wenig zum Fliegen kamen. Nach dem Motto: „Außer dustdevils nichts gewesen!“

Helmuts Freundin Christine erzählte von einem besonders mächtigen dustdevil, der sich nachmittags, während sie auf ruhigere Thermik wartete, langsam auf den Startplatz zu bewegte. Zwei Piloten warfen sich auf ihre, am Boden liegenden Drachen, aber der dustdevil hob beide Drachen mit den Männern hoch, ein Pilot wurde zwei Meter durch die Luft geschmissen.

Letztes Jahr war ein junger Spanier gestartet, dann wie von Geisterhand nach rechts und links verrissen worden, plötzlich stieg er wie eine Rakete senkrecht empor. Er wußte wohl, was jetzt kommen würde und warf schon mal den Fallschirm. Noch ehe der sich zu entfalten begann, überschlug sich der Pilot und stürzte am Startplatz vorbei. Die anderen rannten an den Abhang, um zu sehen, wie sich der Fallschirm öffnete und um erleichtert festzustellen, daß der Pilot unverletzt blieb. Im selben Moment war der dustdevil in die unbeaufsichtigten Geräte gefahren und hatte ein buntes Feuerwerk veranstaltet.

Tags darauf zerstörte ein weiterer dustdevil demselben jungen Piloten seinen zweiten, geliehenen Drachen am Auf-

bauplatz. Er weinte vor Verzweiflung. Damals hatte Helmut Denz gleich mehrere weite Flüge von hier aus gestartet, ein 200 km Flug war dabei. Dies muß sich wohl rumgesprochen haben. Denn diesmal reiste Karl-Heinz Scheil an, Michael Weingartner und Walter Schurr kamen nach Madrid gejetet, man bekam den Eindruck, als würde der Kampf um die XC-Cup-Spitze in Spanien weitergeführt. Aber alle mußten feststellen, daß gute Flugtage in Arcones eher die Ausnahme sind. Dagegen zeigte sich diesen Sommer, daß die europäischen 200 km-Rampen doch eher in den Alpen stehen. In Spanien war kein wirklich großer Flug gelungen, bis dann das Warten doch noch belohnt wurde.



Liebeprobe auf spanisch: Der Gurt wird erst eingehängt, dann steigt der Pilot ein



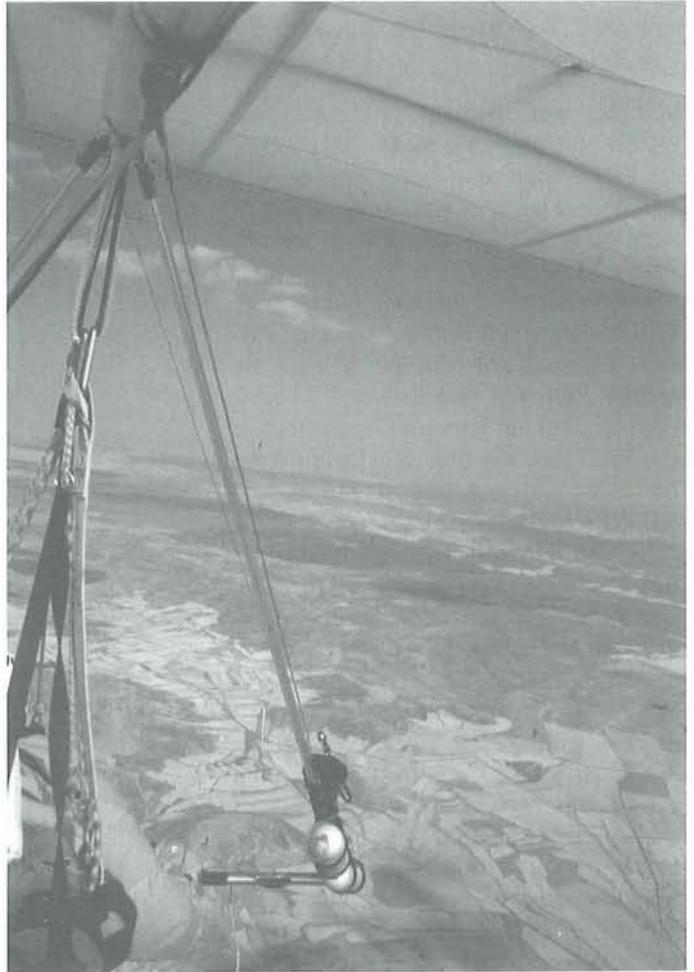
Ein Torro als „Starthelfer“



Walter Schurr



Geradeaus unter der Wolkenstraße



Jede Wolke, die ich anfliege, löst sich auf

Ein Flug entlang der Wolkenstraße

Wäre Walter Schurr nicht gewesen, hätte ich den einzigen guten Flugtag wohl versäumt. Denn ich hatte Zweifel, ob ich ohne erkennbaren Aufwind starten sollte. Walter ging raus und zeigte uns, daß weiter draußen Thermik stand. Weitere Streckenflieger starteten hinterher und kaum war ich auch in der Luft, mußten die Zurückgebliebenen wieder abbauen, weil plötzlich starker Rückenwind einsetzte.

Ich war schon einmal fast am Boden gesessen und dann doch wieder weggestiegen, als ich Manolo einholte und ihm ins Flachland folgte. Manolo ist Mitglied der spanischen Nationalmannschaft und hier zu Hause, der würde schon wissen was er tut. Über dem riesigen Niemandsland, das wir mit Rückenwind hätten queren können, standen die prächtigsten Wolken, aber ich wagte mich nicht hinein, dort soll ein deutscher Drachenflieger einmal aus purer Verzweiflung den Fallschirm gezogen haben, erzählen sich die Spanier, weil unter ihm so gruselige Canyons waren. Manolo fand am Rand dieses Gebietes eine teuflische Blauthermik, die mit uns Himmel und Hölle spielte. Aber wir ka-

men hoch, hoch genug um eine Konvergenz-Wolkenstraße zu erreichen. Und nun war ich im Paradies.

Der so oft geträumte Traum war plötzlich echt, noch viel schöner, als ich ihn mir ausgemalt hatte: unter einer Wolkenstraße im Delphinflug dahin. Abgesehen von den Wolken vor mir, war der Himmel vollkommen blau. Der Eindruck von Weite und Unendlichkeit war von solcher Sinnlichkeit, daß alles Eingende und Bedrückende für immer davon zu fliegen schien und als ich auch noch Helmut, meinen Lehr-Meister, im Funk hörte, wurde ich vollkommen sorglos. Nun konnte ich ja um Rat fragen, wenn es Probleme gab. „Helmut, die Wolkenstraße gabelt sich, welche Richtung soll ich nehmen?“ Oder „Jetzt löst sich jede Wolke, die ich anfliege auf, ich hab nur noch Saufen, was soll ich tun?“

Helmut sagte: „Flieg die großen gelben Flächen an, an deren Abreißkante findest Du bestimmt Steigen!“ Nach einem langen Gleitflug durch endloses Saufen erreichte ich gerade noch eines dieser abgeernteten riesigen Weizenfelder, als ich die dahinterliegende Geländekante überflog, mußte ich schon in den Queranflug zur Landung gehen, aber da griff tatsächlich die Thermik wieder unter

die Flügel, ich kreiste ein und blieb in dem Kreis, bis ich 2000 m höher war. Mein Barogramm zeigt einen gewaltigen Zacken von dieser gelben Fläche hoch auf 3000 m. Auch Manolo, um den es zunächst ebenso schlecht bestellt war, konnte sich in dieselbe Thermik retten. Innerlich jubelnd zog ich wieder los. Es war schön, gemeinsam auf diesem Trip zu sein.

Die Farben und Formationen unter uns drangen tief ins Bewußtsein, blutrote Äcker neben goldgelben Weizenfeldern, dann wieder strenge, steinige Wüsten, es sah aus wie ein einziges Hundertwasser-Gemälde. Ich hatte nicht gedacht, daß Flachland-Fliegen so schön sein kann. Die Wolken zogen wieder und wenn ich beim Gleiten von Wolke zu Wolke wieder tiefer sank und eines der ganz seltenen Städtchen in der Nähe war, konnte ich trutzige Burgen und protzige Kirchen erkennen.

„Du kommst noch weit, Du hast noch 2 Stunden zu fliegen!“ munterte mich Helmut über Funk wieder auf, sobald ich müde wurde. Als aber die Sonne schon tief am Himmel stand, ihre flachen Strahlen die Landschaft in ein unwirkliches Licht tauchten, und Helmut wieder sagte: „Du hast noch eine Stunde zu fliegen!“, da fragte ich mal schüch-

tern nach, wie spät es eigentlich sei. Es war 20 Uhr.

Manolo war zurück geblieben, ich konnte ihn nirgends mehr sehen, aber ein Falke zeigte mir den nächsten Bart an. Wieder ging es mit ruhigen 2 m/s nach oben. Um 21 Uhr kreiste ich ein letztes Mal, genau über einem kleinen mittelalterlichen Städtchen, bemüht die Windrichtung am Boden heraus zu finden. Während wir über der Meseta die meiste Zeit mit Rückenwind fliegen konnten, bekam ich nun Gegenwind zu spüren. Über mir das unwiderrufliche Ende der Wolkenstraße, als auflösende Wolkenschleier am Tiefblau des Himmels, das allmählich in ein drastisches Rot überlief je tiefer der Blick schweifte. Unter mir der warme Ackerboden, in den ich weich hinein landete und erstmal liegen blieb.

Die erlösende Ruhe währte genauso lange wie Kinder für 2 km Wegstrecke brauchen, wenn sie rennen. Sie kamen von dem Städtchen über den Hügel heran getobt. Als erste trafen die kleinsten ein, dann kamen die Jugendlichen und je später es wurde, umso gesetzter waren die Herrschaften, die eintrafen und mich willkommen hießen.

In einer feierlichen Prozession trug die Kinderschar den abgebauten Drachen zurück. Am Stadttor hatte sich ein Spalier von winkenden, rufenden und lachenden Leuten gebildet, die neugierig meinen Weg zum nächsten Telefon begleiteten. Die kühnste unter den jungen Senioritas erkundigte sich danach wie alt ich sei und ob ich verheiratet sei, während die anderen tuschelten und kicher-



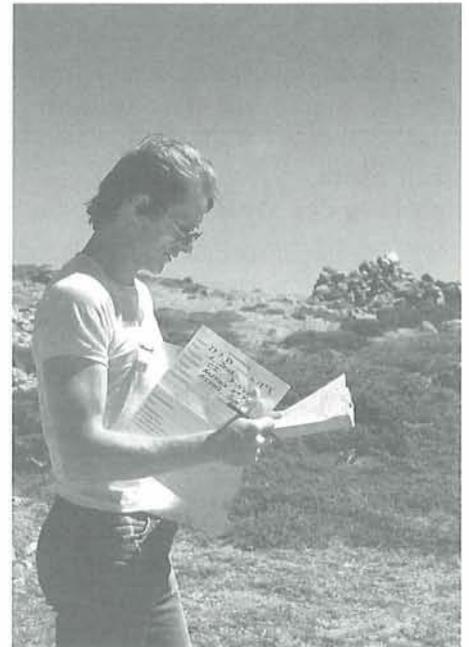
ten. Dabei errötete sie leicht, aber das kann auch an der untergehenden Sonne gelegen haben.

Am nächsten Tag stellte sich heraus, daß Manolo ebenso weit geflogen war wie ich, 177 km, er hatte eine etwas andere Richtung eingeschlagen. Die Freude war groß und wir hofften auf weitere gute Flugtage. Aber zu niedrige Inversion, Sturm und zu starke Turbulenz vereitelte alle Pläne.

Die katalanischen Pyrenäen

Helmut zog es wieder zurück in die Pyrenäen und tatsächlich herrschte dort täglich gutes Flugwetter mit starker Thermik. Helmut stieg jeden Mittag auf und ward nicht mehr gesehen, bis er nach langen Streckenflügen von Geiern

über den Silver Mountains erzählte, von 5 Meilen-Marsch-Tälern, die es zu queren galt, vom Niemandsland und Einöden und von dem 1000 m senkrecht abfallenden Canyon, der einen schwindlig macht.



Helmut bei Startvorbereitungen



Start in den Pyrenäen

Gegen das Fliegen in den Pyrenäen ist das Pinzgau wirklich ein Spaziergang. Mir kaufte eine Windscherung durch die eine starke uneinheitliche Thermik stieß, den Schneid ab. Ich wurde aus dem Aufwind gedrückt und über die Fläche gekippt, sodaß ich mit den Füßen im Segel lag und mich mächtig am Trapez festhalten mußte. Im nächsten Moment flog ich wieder normal weiter, allerdings mit dem Herzenswunsch möglichst bald zu landen. Seitdem habe ich ein seltsames Gefühl, wenn ich den Geiern beim Kreisen zusehe.

149 km-Dreiecksflug

von Jo Bathmann

Seit 2 Jahren warte ich auf diese Wetterlage: flache Druckverteilung, also keine starken Höhenwinde, gute Wolken thermik und hohe Basis. Ausgerechnet am 26. Mai, am ersten Wettkampftag der Weltmeisterschaft ist es soweit: 210 aktive Wettkampfpiloten und 24 Vorflieger stehen an den Startplätzen und ich bin als sportlicher Leiter mit Karl Petutschnig für die Organisation der WM 85 mitverantwortlich. Aber Karl gibt mir frei „Flieg Deinen Weltrekord“ – Danke Karl!

Schnell ist der Magic IV am Unterberg in Kössen aufgebaut. Zufällig sind Alois Bernadi vom österreichischen Aeroklub und ein Kameramann vom NDR auch da und bestätigen bzw. filmen meinen Start.

Der ersten Vorflieger starten und schrauben sich langsam in die Höhe. 12 Uhr – es ist Zeit, den lange geplanten Weltrekord anzugehen. Wieviele Winterabende sind bei den Vorbereitungen vergangen: Kartenstudium, minutiöse Zeitpläne, lange Listen mit minimalen Überflughöhen, Gleitwinkelberechnungen bei verschiedenen Gegenwinden und Wetterlagen, inklusive Umwegalternativen bei Wegversperrung z.B. durch Überentwicklung. Ein kurz gefaßter Flugplan mit einigen kritischen Überflugzeiten – Höhen und Distanzen von schwierigen Tälern klebt am Steuerbügel.

Aus Erfahrung weiß ich, daß die Konzentrations- und Gedächtnisleistung mit zunehmender Flugdauer abnehmen und daß Informationen während des Fluges, sei es schriftlich oder per Ansprache durch Funk – oder auch durch Selbstgespräch – das Selbstvertrauen entscheidend stärken können. Heute ist das Selbstvertrauen dank der umfassenden Information durch unseren WM-Metereologen Dr. Kurt Pannosch besonders stark: Ich weiß, daß ich es schaffen werde. Variometer, Höhenmesser, Kompass, Barograph und Kamera sind angebracht und funktionieren.

Ein letzter Check – ein Blick in den Himmel: die Wolken sehen günstig aus – ein Blick auf die Uhr: 12.10, ich hebe den Drachen auf die Schultern und bin nach 5–6 Schritten in der Luft.

10 Minuten später habe ich mich in die Wolkenbasis, die heute Mittag noch bei 2300 Metern liegt, heraufgeschraubt. 2300 Meter: das bedeutet, daß die Untergrenze der Wolken im Laufe des Tages auf über 3000 Meter ansteigen wird. Ein vorweggenommener Jubeljuchzer kommt über meine Lippen: Heute werde ich es schaffen!

Zunächst fliege ich hinaus zum Landeplatz, mache das Foto vom ersten Wende- bzw. Ausgangspunkt und sage Inge, meiner Begleiterin über Funk, daß sie sich in Richtung Loferer Steinberge begeben kann. Über dem Unterberghorn tanke ich erneut genug Höhe, um zu den nächsten sicheren Aufwinden am Fellhorn, an der Steinplatte und an den Loferer Steinbergen zu kommen. Ein Segelflugzeug begleitet mich seit einiger Zeit und ich mache ein paar Schnappschüsse mit der Kamera.

„Wie ist der Talwind am Pillersee?“ will ich wissen. „Südost in Richtung Steinplatte“ kommt die Antwort – „Danke, habe wieder Steigen!“ – Immer, wenn es kritisch wurde und ich zu viel Höhe verloren hatte, wollte ich die Talwinde wissen, um rechtzeitig einem Absaufisiko zu entgehen.

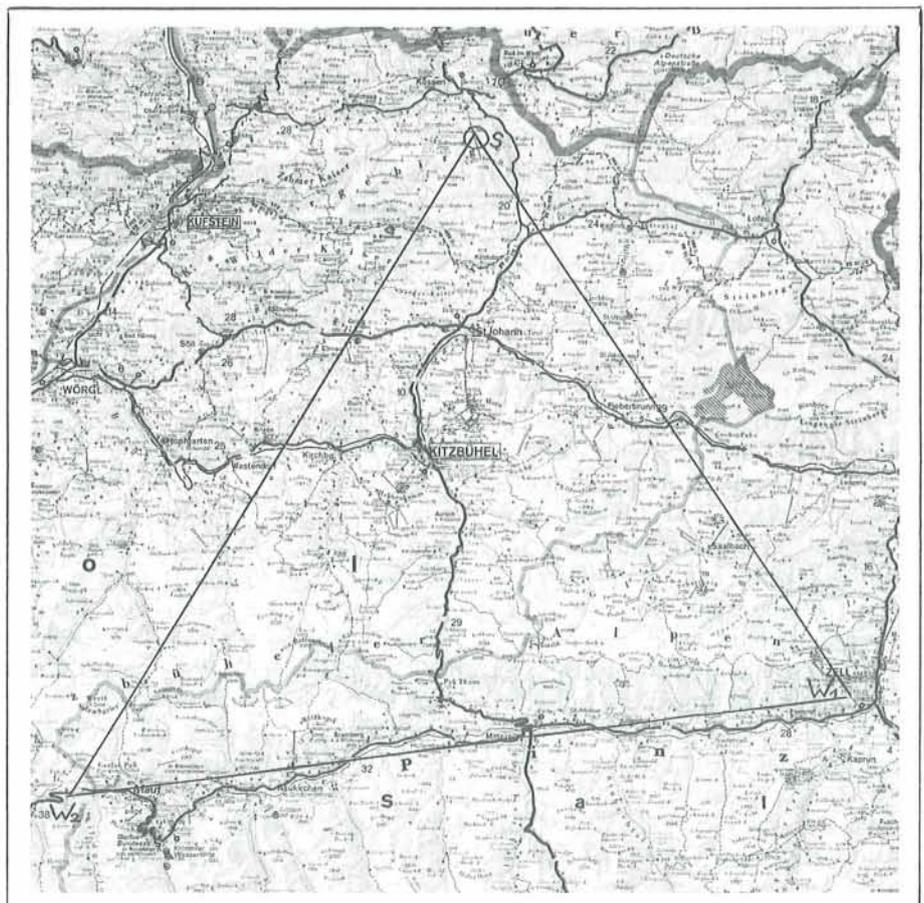
Ein Adler kreist unter mir im gleichen Aufwind, ich kenne ihn schon von früheren Flügen. Er muß hier in der Nähe von Fieberbrunn seinen Horst haben. Als ich zur Kamera greifen will, fasse ich ins Leere – nur das Halteschraubchen baumelt im Fahrtwind hin und her. – Mist! – Das Beweismittel für den Weltrekord ist verloren.

Für einen Moment bin ich völlig sprachlos und starre immer wieder entsetzt auf das kleine Schraubchen, an dem die Kamera hing und dann wieder in die endlose Tiefe unter mir.

Dann teile ich Inge die Hiobsbotschaft mit und sage: „Versuche einen Zeugen, am besten einen Sportzeugen aufzutreiben, der mitfährt“, die Chance, einen zu finden ist heute, während der WM, wo viele Streckenposten und Beobachter herumfahren, nicht so schlecht.

Kaum zu glauben: nach knapp 5 Minuten tönt es aus dem Lautsprecher: „Ich habe einen vereidigten Sportzeugen, der mitkommt!“ Der Himmel hat mir Fränky geschickt. Er war als Vorflieger bei der WM gestartet und neben der Straße bei Fieberbrunn gelandet. Sofort war die volle Begeisterung wieder da, der Flug war gerettet.

An den gewaltigen Rinnen der Leoganger Steinberge reißt es mich so heftig nach oben, daß ich Mühe habe den



Start in Kössen, Wendepunkt Zell am See und Gerlos-Staumauer

Steuerbügel zu halten. Das Variometer steht voll am Anschlag und jault in höchsten Tönen. Ich vermute 10 Meter pro Sek. Steigen! Die Hände umklammern die Trapezbasis, als würde ich jeden Moment einen thermischen Überschlag erwarten. Aber der neue Drachen vom Typ Magic bleibt stabil und unter Kontrolle. Schnell kommt die Wolkenbasis näher, und um nicht in die Wolke eingesaugt zu werden steuere ich den Drachen an die Südseite des Wolkenrandes. Die ersten Nebelfetzen nehme ich noch mit und mit 3000 Metern Höhe verlasse ich die schneebedeckten imposanten Kalkfelsen der Leoganger Steinberge in Richtung Zell am See.

Der weitere Flug verläuft wie am Schnürchen, nur Inge und Fränky kommen zu langsam auf der Straßen hinterher. In Zell am See muß ich 10 Minuten warten. Ich fliege über das Glocknerhaus hinaus ins Tal, direkt über die Bundesstraße. Jetzt können mich die beiden identifizieren. Ich fliege die verabredeten Manöver: eine scharfe Links- und eine Rechtskurve, der Überflug des ersten Wendepunktes wird um 14.25 Uhr bestätigt.

„Fahrt Richtung Wildkogel und beeilt Euch ein bißchen“ – funke ich hinunter und mache mich auf den Weg entlang dem sogenannten „Pinzgauer Spaziergang“ – wahrlich ein Spaziergang für Segel- und Drachenflieger. Die Aufwinde sind so dicht beieinander, daß man im Delphinstil ohne zu kreisen schnell vorankommt.

Dutzende von Drachenfliegern kommen mir entgegen, andere begleiten mich. Über 150 Piloten von drei verschiedenen Wettkampfgruppen der WM sind auf ihrem Weg über den Pinzgauer Spaziergang. Es ist kinderleicht so voranzufiegen: Jeder Aufwind ist von mindestens 5 Drachen und zusätzlichen Segelfliegern „markiert“. Es geht zu wie auf dem Stachus, alles fließt und verändert sich ständig. Keine Zeit für die Schönheiten der Landschaft, für die großen mit ewigem Eis bedeckten Berge der Zentralalpen. Heute gilt es die Augen aufzuhalten, um nicht mit irgendeinem der anderen Drachen oder Segelflugzeuge zu kollidieren.

Der Paß Thurn, sonst immer kritischer Punkt, wird heute dank der „Aufwindmarkierungen“ spielend im Geradeausflug genommen – und schon bin ich am Wildkogel: Überflug 15.30 Uhr, ich bin sehr früh dran, eine Stunde eher als geplant. Das für den Weltrekord angemeldete Dreieck endet hier, ich entscheide jedoch: Weiterfliegen bis zur Gerlosstaumauer und damit Erweite-



Jo Bathmann

rung des Dreiecks auf 150 Kilometer. Dabei denke ich auch an die größte Aufgabe, die jemals bei einer Meisterschaft ausgeschrieben worden ist: für die „TIROLEAN MASTERS 86“. Dies soll eine Art Testflug werden. Ich will wissen, ob es sinnlos oder gar gefährlich ist, so große Aufgaben zu stellen. Kurze Zeit später bin ich am Königsleiten, gegenüber vom Stausee und rufe: „Wo seid Ihr?“ – „Wir stecken auf der Gerlospaßstraße, es dauert noch 10 Minuten!“

Es sind lange 10 Minuten, die ich warten muß, bis die Zeugen für den letzten Wendepunkt endlich an der Staumauer sind und ich hinausfliegen kann: Sinkalarm: 3 Meter pro Sekunde signalisiert das Variometer – das ist viel, schaffe ich es hin bis zum verabredeten Wendepunkt und wieder zurück? Die Zahlen auf dem digitalen Höhenmesser springen verdammt schnell abwärts, ich fliege schneller. „Dreh um, Du säufst ab!“ – Sie müssen gesehen haben, wie ich Höhe verliere, trotzdem, ich will diesen Wendepunkt haben. „Dreh um, Du bist drüber!“ tönt es aus dem Funkgerät. Nach weiteren 100 Metern drehe ich ab und eile zum rettenden Aufwind des Königsleiten zurück. Das Piepsen des

Variometers entlockt mir einen weiteren Jubelschrei. „Fahrt nach Kössen so schnell Ihr könnt, ich habe es geschafft!“

In der schon etwas schräg stehenden Sonne sind die vor mir liegenden Berg Rücken alle seitlich voll angestrahlt und produzieren perfekten Aufwind. Ich komme mit dem Magic schnell voran. Am Kaiser erreicht mich der Funkpruch: „Bist Du da oben?“ – „Wo seid Ihr denn“ – „In Kitzbühel“? – „Nein ich bin schon am Kaiser!“ – „Waaas, das gibt's doch nicht!!!“ – „Beeilt Euch bitte, ich warte noch 10 Minuten und möchte in einer 1/2 Stunde in Kössen mit Sekt empfangen werden!“ – „Okay, wir beeilen uns“!

Um es kurz zu machen: Für den Sekt hat die Zeit nicht mehr gereicht. Aber ich wurde nach einem mühelosen 150 Kilometer Dreiecksflug, dem weitesten, der in der Geschichte der Drachenfliegerei bisher bekannt geworden ist, von einer lieben Schönen umarmt.

Kann ein Mann glücklicher sein?

Anmerkung: Der Flug war nur für 123.844 km angemeldet worden. Die 150 km sind inoffiziell. Das Anerkennungsverfahren läuft noch.

Kühboden – Prutz in Tirol einfach

von Olin Schotola

Geplant habe ich einen Flug von Fiesch ins Tirol eigentlich schon lange. Während Jahren haben meine Kollegen und ich die Strecke immer mehr vorangetrieben, der große Exploit ließ aber immer noch auf sich warten. Trotzdem war eigentlich gerade an diesem 30. meine Planung eher schlecht; ich bin sowieso nicht unbedingt für die absolute Planung eines Fluges, wie sie immer wieder beschrieben und gepredigt wird. Ein großer Streckenflug besteht in unserem Sport meines Erachtens immer noch aus einem großen Stück Intuition und einem Aneinanderreihen von vielen Erfahrungen.

Trotzdem war ich natürlich, nicht zuletzt durch meine WM-Teilnahme, an lange Flüge und Kämpfe bis zuletzt gewöhnt.

Der Flug

Sonntag, 30.6.85, morgens um sieben Uhr Abfahrt von zu Hause, für Fiesch eigentlich viel zu spät, aber die Wettervorhersage war sowieso mäßig, lediglich mein Gefühl sagt mir: „probier's doch“. Ein kurzes Telefon mit meinem Freund Daniel Thut (übrigens ein fantastischer Pilot) und los geht's.

Am Nufenen Pass erwartet uns ein komplett bedeckter Himmel, schlechter konnte es gar nicht aussehen. Ein kur-

zer Besuch bei „Baschi“, dem lokalen Experten, der voller Optimismus meinte, es werde aufheutern und ein guter Tag werden; wir sollten uns beeilen um an den Start zu kommen.

Um 10 Uhr dann endlich Ankunft bei der Talstation der Fiescher Bergbahnen – Begrüßung der wie immer freundliche Bähnler und sofortiger Verlad unserer Geräte.

11 Uhr zweites Frühstück auf dem Kühboden; 4 Spiegeleier mit Speck und Schinken, 2 Mineralwasser stehen auf dem Menu. Nicht gerade wie im Maxim in Paris, aber das krönende Dessert soll ja noch folgen.

Langsam wandert das langgestreckte Cirrenfeld, das bis jetzt das ganze Goms bedeckte, Richtung Andermatt. Es klart auf, über dem Eggishorn bilden sich die ersten Thermikwolken. Nach kurzer Vorbereitung der Start auf Kühboden um 13.30 h, eigentlich zu spät für lange Strecken ab Fiesch. Ein letztes Funkgespräch mit Daniel Thut mit der Bemerkung, „wenn wir noch nach Landeck wollen, müssen wir mit Vollgas losziehen!“ Wenn ich ehrlich sein soll, muß ich sagen, daß ich mich zu diesem Zeitpunkt mit dem Ziel Chur absolut zufrieden gegeben hätte. Die große Anzahl anderer Piloten am Startplatz macht sich ebenfalls auf den Weg.

Immer wieder beeindruckend, das ganze Panorama um das Eggishorn mit dem Aletschgletscher und den vielen Drei- und Viertausendern. Die bekannte Startstrecke Goms – Furka geht eigentlich ganz gut, trotzdem müssen von den ca. 30 gestarteten Piloten rund 20 ihre Streckenflugambitionen für diesen Tag bereits aufgeben. Weiterflug nach Andermatt – Oberalppass (unser Pulk verringert sich weiter, ich sehe erneut ca. 5 Piloten landen) und Disentis. Die ersten siebzig Kilometer sind geschafft. Wir wechseln die Talseite und fliegen auf der rechten Talseite weiter nach Ilanz, am Piz Mindaun und der Cadeina dil Signina vorbei über den Heinzenberg zum Piz Scalottas.

Von da an waren wir nur noch zu zweit, Daniel Thut und ich. In der Gegend der Lenzerheide dann die ersten echten Probleme. Extreme Turbulenzen, starker Wind, zerrissene Thermik. Nach einer guten Stunde Turnübungen im Trapez endlich wieder Erreichen der Basis, die eigentlich den ganzen Tag viel zu tief war (lediglich 3500 m/M).

Meinem Funkgerät war es durch die Turbulenzen schlecht geworden, es gab seinen Geist auf und damit verlor ich auch den Kontakt mit Daniel, den ich nicht mehr sehen konnte. Wie ich später erfuhr, flog er Richtung Süden und landete nach 156 km Flugstrecke in Zernez. Durch meine fantastische Planung hatte ich natürlich meine Landkarte im Auto vergessen und hatte die weitere Strecke nur noch grob im Kopf; ich war sie ja auch noch nie geflogen. Also, mit dem Kompaß allgemeine Richtung



Foto: M. Weingartner

Der Furkapaß
mit dem Rhonegletscher

Nord-Ost in Richtung Davos und Flüelapaß. Auf dem Flüelapaß lag noch jede Menge Schnee, Thermik war Mangelware. Der Effekt davon: Ankunft in Susch, Unterengadin mit nur 300 m Höhe über Grund. Ich halte bereits vorsichtig nach Landeplätzen Ausschau, versuche aber trotzdem auf der rechten Talseite weiterzukommen. Nach bangeren Minuten, die mir wie Stunden vorkommen, finde ich in Scuol endlich wieder Anschluß und kann mit mühseliger Kurbelei auf 3000 m/M steigen.

Beim Piz Lat überfliege ich in kürzester Zeit die Schweiz, Italien und Österreich und habe dann den Reschenpaß mit dem See unter mir. Ich wähle den weiteren Weg über Lauders Richtung Innsbruck. Leider reicht die Thermik und meine Höhe nicht, um das Inntal zu verlassen. Ich folge dem Tal bis zum geht nicht mehr. Nach Landeck zu fliegen hat keinen Sinn, da ich weiß, daß Landeck luftlinienmäßig die Strecke wieder verkürzen würde. So entschlief ich mich trotz rund 700 m Flughöhe über Grund zur Landung im äußersten Zipfel des Tales nach Prutz im Tirol. Ich war restlos glücklich, wußte ich doch, daß meine Flugdistanz über 200 km betragen mußte (mein ursprüngliches Tagesziel Chur war längst vergessen). Landung also um 20 Uhr bei Prutz in Österreich.

Verschiedene Bewohner von Prutz hatten meinen Flug schon längere Zeit beobachtet und begrüßten mich am Landeplatz, die äußerst wichtigen Landezugungen waren dadurch schnell gefunden. Meine erste Sorge nach dem Papierkram war natürlich mein leibliches Wohl, das Frühstück war schon lange verdaut. Danach galt es sofort, die Schweiz zu informieren.

Ich entschloß mich, in Prutz zu übernachten und am nächsten Morgen umweltfreundlich mit der Bahn nach Hause zu fahren. Am Morgen wurde ich mit dem Lastwagen nach Landeck gebracht, legte meinen treuen Saphir auf 3 m zusammen und konnte ihn so bequem und kostenlos als Gepäck mit in den Zug nehmen. Mit dem Schnellzug war ich bereits um 14 Uhr am Montag wieder zu Hause in Jona, bequem, billig und sehr schnell.

Ein kleines Problem gab es allerdings am Zoll zu bewältigen, dank meiner umsichtigen Streckenflugplanung waren natürlich meine Papiere im Auto in Fiesch geblieben. Als ich den netten Schweizer Zöllnern aber meinen Flug schilderte, drückten sie beide Augen zu und ließen mich trotzdem einreisen.



Olin Schotola

Am Montag Nachmittag dann ein weiteres Telefon mit Thomas Bosshard, den ich bereits am Sonntag Abend über meinen Flug informierte. Er hatte in der Zwischenzeit die Strecke nochmals gemessen: 211 km

Einige Bemerkungen

Wichtig für einen erfolgreichen Streckenflug ist neben der Routine, Flugerfahrung und körperlichen Verfassung sicher ein Gerät, auf das man sich jederzeit verlassen kann, gutes Handling, gute Gleiteigenschaften und vor allem gutes Steigvermögen. Mein Saphir erfüllt diese Forderung in idealer Weise. Im Gegensatz zu vielen Behauptungen, bin ich auch überzeugt, daß der Saphir auch für Talüberquerungen absolut an der Spitze liegt. Die bisher zwei längsten Flüge in diesem Jahr haben Didier Favre mit 199,5 km und nun ich mit 211 km auf Saphir geflogen, das überzeugt. Meine Durchschnittsgeschwindigkeit für diesen hochalpinen Flug mit vier Überquerungen von Pässen mit mehr als 2000 m Höhe war mit rund 29 km/h sicherlich ziemlich schnell.

Das Fluggebiet Fiesch – Kühboden ist immer wieder Ausgangsort vieler Streckenflüge und zieht deshalb sehr viele Piloten an. Ich möchte vor allem Piloten, die noch nicht an hochalpine Verhältnisse gewohnt sind, bitten, Fiesch mit aller Vorsicht anzugehen und vorerst die thermikstarken Zeiten zu meiden. Das komplizierte Talwindssystem, die vielen Rotoren sowie teilweise brutale Thermikverhältnisse mit häufigen 6–8 m/s Steigen und auch Sinken, zusammen mit den extremen Höhenun-

terschieden überfordern viele Piloten und führen zu schlechten Erlebnissen und Zwischenfällen. Ein Supergelände macht aus einem Durchschnittspiloten nicht auf einmal einen Superpiloten. Fiesch ist ein Supergelände – aber mit aller Vorsicht und Überlegung zu genießen.

Anmerkung der Redaktion:

Am 24. Juli wiederholte Daniel Thut den Flug von Olin Schotola und flog ebenfalls von Fiesch bis Prutz.



Gérard Thevenot fliegt 260 km über dem Flachland

Wo werden in Zukunft Rekorde geflogen werden?  ber dem Flachland oder im Hochgebirge? – Diese Frage wird seit geraumer Zeit in Drachenfliegerkreisen diskutiert. Gérard Thevenot hat nun mit einem spektakulären Flug für neuen Gesprächsstoff gesorgt.

Der Start erfolgte am 10. Juli um 11.30 Uhr im UL-F-Schlepp in Dijon mit einem Hermes. Bei schwacher Thermik flog Gérard nach dem Ausklinken zuerst Richtung Südosten und dann nach Süden, um nach neun Stunden Flug gegen 20.30 Uhr 16 km südlich von Grenoble bei St. Georges de Commiers zu landen. Gérard Thevenot war gegen Ende dieses Fluges so erschöpft, daß er sogar einen Drei-Meter-Bart nicht mehr auskurbelte.

Mit diesem Flug dürfte auch die 300-km-Traummarke in Europa ein großes Stück nähergerückt sein.

· Gebrauchtmärkte · Gebrauchtmärkte ·

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller oder Händler hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Inserate für Hängegleiter, Gurtzeug und Rettungsgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebotene Produkt das Gütesiegel besitzt. Wir bitten daher um Verständnis, wenn wir gewerbliche Anzeigen und Anzeigen für Produkte ohne Gütesiegel nicht aufgenommen haben.

Atlas 16 C, grün-weiß, guter Zustand, VB DM 1.600,-, Azur 17 C, dunkelblau-hellblau-weiß, Speedbar, D-NHGP, VB DM 2.000,-, Kellergurt (ungebraucht), DM 700,-. Telefon 05233/6627.

Vampir II, 15,6 qm, wenig Flüge, Baujahr 1984, Spektralfarben, VB DM 2.400,-. Telefon 07161/43294.

Magic 3 166, Bj. 84, Mylar-Eintrittskante, Balltips, Speedbar, crashfrei, 1 A Zustand, DM 2.900,-. Telefon 08023/81112.

Fledge II B, VB DM 1.800,-, Cloud III, VB DM 2.500,-, Falke V, VB DM 1.400,-. Telefon 07022/62245.

Magic IV 166, neuwertig nur 5 Flüge, Mylar-Anströmkante, Flaschenzug, schweres Segel, Farben rot-weiß gestreift, DM 4.800,-. Telefon 08020/360 abends.

Neuer Schlafsackgurt mit Gütesiegel und Rademacherschirm (nicht benutzt!), wegen UL zu verkaufen, VB DM 750,-. Telefon 07158/6847.

Sierra II, 1/84, mit Harrico-French-Connection und Swivel-Tips nachgerüstet, mit Überlandnummer, werksüberprüft, einwandfreie Trimmung, Bestzustand, VB DM 2.850,-. Telefon 08041/8721.

Cloud II (Hersteller Firma Thalhofer), Baujahr 1982, Eintritt schwarz, Hauptsegel weiß, Flächenenden orange, rot, dunkelrot, D-NITE, Zustand: 7/85 vom Hersteller für über DM 900,- grundüberholt, d.h. einwandfreier Zustand für die Flugsicherheit (Nachweis kann durch Rechnung erbracht werden). VB DM 2.000,- ab Worpsswede. Anfragen unter 04792/1390 oder tagsüber 0421/500858.

Sierra 175, Baujahr 3/84, umgerüstet, wie neu (seit Frühjahr 84 schlummert das Gerät wohl gelagert vor sich hin), Farben orange-gelb-weiß, Preis DM 2.990,- (Neupreis DM 4.750,-); Verkaufsgrund: Ich komme vom Fledge nicht los (Umsteigeschwierigkeiten auf flexibel ganz allgemein). Telefon 08809/645 (19.30 bis 22.00 Uhr) oder 08152/390 (Mo.-Fr. 8.00 bis 16.30 Uhr).

Erstausrüstung: Cloud II, Baujahr 81, in Topzustand mit neuer Unterverspannung in Regenbogenfarben; Fallschirm und Kniehängergurt von Kosteletzky, Baujahr 85; incl. Ersatzrohre, Helm und Zubehör für nur VB DM 3.500,-. Telefon 08121/8337.

Huber Liegeschürze, Größe M mit Fallschirm, guter Zustand, Farbe blau, VB DM 550,-, auch einzeln; Hornet 170, Doppelsegel, Farbe weiß/blau für Piloten ab 68 kg bis 100 kg, sehr guter Zustand, sehr gute Leistung, DM 2.200,-; nagelneue Huber Liegeschürze mit integr. Fallschirm, DM 800,-. Telefon 07153/21402.

Atlas 14, Baujahr 08/84, crashfrei geflogen, tadelloser Zustand, Farben weiß/lila, VB DM 2.700,-. Telefon 02631/23593.

Rithner Piranha, Baujahr 82, sehr gepflegt, Hauptsegel weiß, Mylarkante orange, Flügelspitzen dunkelblau, orange, rot, neue Verspannung, 4 m Packmaß, VB DM 2.000,-. Telefon 02631/23593.

Maxi II, guter Zustand, Baujahr 80, VB DM 1.750,-; Kosteletzky-Kniehänger, neuwertig, DM 250,-; Uvex Integralhelm, neuwertig, DM 80,-. Telefon 09721/43317.

Achtung! Schleppwindeneigenbau, DHV-abgenommen, einsatzbereit auf Hänger montiert mit 1.200 m Seil, Arbeitsprinzip: Verschleißfreie Mehrscheiben-Sintermetallrutschkupplung, während des Schleppvorgangs zu verstellen auf mehr oder weniger Zugkraft, zu verkaufen für DM 5.500,- wegen Umstieg auf UL. Telefon 02261/27188.

Stratos 04/10, Bergsteigerdrachen, 1,5 m Packmaß, 15 kp, 10 min. Aufbauzeit, beim Hersteller generalüberholt, DM 999,-. Telefon 089/585760.

Saphir, Baujahr 1984, Atlas 16, Baujahr 1983, gegen Gebot von privat zu verkaufen. Telefon 0203/581057.

Superscorpion mit Zentralfaltgelenk und Kniehänger, VB DM 1.700,- auch einzeln. Telefon 07162/4841 ab 17.00 Uhr

Profil 17, wenig geflogen, doppeltes Pif-Paf, Speedbar, Kennzeichen, DM 3.500,-. Telefon 04202/71217 (privat), bis 18.00 Uhr 0421/487040.

Typhoon large, Baujahr 07/83, 2 Sommer geflogen, garantiert crashfrei, weiß-orange, Rohre goldeloxiert, 52 Stunden, 6 Ersatzrohre, Speedbar, fairer Preis DM 2.750,-, wegen Auswanderung. Telefon nur vormittags 05185/2211.

Atlas 16, Baujahr 81, guter Zustand, DM 1.850,-. Telefon 07081/8172.

HP, Baujahr 04/84, 6 Flüge, Neuzustand, umständehalber weit unter Neupreis abzugeben. Telefon 089/60006124.

Verkaufe Hetzenauer Schlafsackgurt, sehr bequem, für Körpergrößen von 170 bis 190 cm, incl. Packsackcontainer, VB DM 160,-, Winter Vario und Analoghöhenmesser, DM 440,-. Telefon 0941/702864, Montag bis Freitag abends.

Stratos B, sehr gute Leistung, sehr guter Zustand, 23 Flüge, VB DM 1.500. Telefon 07130/8963 (privat), 07131/87091 (dienstlich).

Explorer, AOA-Cockpit, Rademacherschirm, Römer-Helm. Telefon 0711/247623.

Wegen Aufgabe: Parasail-Fallschirm, DM 550,-; Winter-Fahrtmesser und Höhenmesser, DM 100,-; Prieler Schlafsack, DM 150,-; Pritzel-Vario, DM 200,-; Römer-Helm, DM 30,-. Telefon 09421/30436.

Cloud III, Baujahr 02/83, wenig Flüge, Kennzeichen, DM 2.750,-; Afro-Vario digital, DM 200,-; Wasmer-V-Messer, DM 50,-; Helm (weiß), DM 50,-; Barigo-Höhenmesser, DM 80,-. Telefon 07721/27354 ab 18.00 Uhr.

Stratos B, 14 kg leicht mit Kurzpack- und Langpacksack, Preis DM 1.100,-. Telefon 09961/6674 (Wochenende), 0991/25644 (Wochentage).

Typhoon (Vorgänger vom S4), 2 Jahre alt, guter Zustand, mit besten Flugeigenschaften, DM 2.500,-. Telefon 08051/61756.

· Gebrauchtmärkte · Gebrauchtmärkte ·

Bennett X 180, Baujahr 12/82, mit Speedbar, VB DM 2.100,-. Nehme Bergfalke oder Scout Kurzpack in Zahlung. Telefon 07531/53854.

Streak 160, 2 Jahre alt, crashfrei geflogen, D-NWTK, Aerosafetrapez, Speedbar, Turmverkleidung, guter Zustand, DM 2.650,-; Selbstbaucockpit mit Vario, Geschwindigkeits- und Höhenmesser, DM 300,-. Telefon 09131/67096.

Wegen Unglücksfall günstig zu verkaufen: Profil 17, mit Pif-Paf, Speedbar, 20 Flüge, Bestzustand, Farben blau/weiß, VB DM 3.500,-. Telefon 08552/1245.

Brüggemann + Brand Schirm, Gütesiegel 84, DM 500,-, 2 Querrohre, zerlegbar 2,2 für Atlas 16, nicht gebraucht. Telefon 0231/592691 (8.00-9.00 Uhr oder 19.00-20.00 Uhr).

Magic 177, Anströmkante Mylar, weiß-blau, DM 3000,-. Telefon 08032/8344.

Cloud III, Rohre 1 Jahr alt, Segel 3 Monate alt, Farben violett/weinrot/weiß, DM 3.100,- incl. Ersatztrapez. Telefon 07402/1461.

Afro-Analog-Vario, ca. 3 Stunden gelaufen, DM 400,-; Hall-Speedmesser, DM 50,-; Ali-Schmid-Beinstrecker, DM 120,-. Telefon 07054/2800.

Magic 165, Baujahr 03/84, Speedbar, Kennzeichen, VB. Telefon 05245/4768.

Magic IV 166, Baujahr 06/85, Multicolorsegel, profiliertes Trapez und Turm, Preis VB. Telefon 05245/4768.

Bullet C 84, violett, DM 3.300,-. Telefon 07742/7291.

Verschenke Ranger A, für den Packsack möchte ich DM 1.111,-. Telefon von 7.00 bis 15.30 Uhr 089/4141393.

Vampir II, 14,2 qm, 18 Monate alt, Multicolorsegel, VB DM 3.100,-. Telefon 07344/4867.

Bicla Arrow, 2 m, 2 Packsäcke, neue Unterverspannung, DM 2.800,-. Telefon 05041/8652 ab 22.00 Uhr.

Verkaufe Brüggemann + Brand Schirm, VB. Telefon 0241/552963.

Azur 17 C, ca. 50 Flüge, sehr guter Zustand, Speedbar, diverse Ersatzrohre, schöne Farben, günstig abzugeben. Telefon 06063/3194.

Sierra 175, Baujahr 01/84, Harryco, guter Zustand, nur eine Saison geflogen, VB DM 2.450,-. Telefon 07151/44158.

Saphir, Baujahr 11/84, Farben weiß/blau, Untersegel orange, absolut neuwertig, VB DM 4.200,-. Telefon 08821/52148 ab 18.30 Uhr.

Moyes Missile 170, für Piloten ab 80 kg, 2 Jahre alt, technisch und optisch 1 a. Telefon tagsüber 089/783063, abends 089/845749.

Bennett X 160, 1a-Zustand, Baujahr 08/82, wenig geflogen, Farben weiß/violett, VB DM 2.500,-. Telefon 08034/3299 oder 2762.

Vario Digital von Afro, DM 230,-. Telefon 089/7691569.

Gryphon 160, guter Zustand, DM 870,- oder gegen Gebot zu verkaufen. Telefon 08161/66929.

Fafnir, Baujahr 83, rot, mit Speedbar und Ersatzteilen, in sehr gutem Zustand, DM 1.900,-. Telefon 08801/2154.

Atlas 16, DM 2.300,-, Farben rot/weiß. Telefon 089/1233352 oder am Wochenende 08867/1242.

Verkaufe komplette Ausrüstung: Saphir, Baujahr 10/84, Kellermatte mit Fallschirm sowie AOA-Instrumente, Gesamtpreis DM 6.100,-, Ausrüstung wird auch getrennt abgegeben. Telefon 08821/59424 ab 19.00 Uhr.

Sierra II, Baujahr 01/84, wenig geflogen, werkstatt-geprüft, mit Servolenkung (Piff-Paff), VB DM 2.500,-. Telefon 0571/52641.

Schlafsack Parasail XL mit Rucksack, DM 300,-, mit Fallschirm DM 900,-. Telefon 0711/246413.

Cloud III, Baujahr 08/83, nur 14 Flüge, Topzustand, DM 3.200,-; Parasail-Fallschirm 80, neues Gütesiegel von 84, DM 500,-; Pritzel-Vario Analog und Ton, DM 250,-. Telefon 07031/800996.

Atlas 14 C, wenig Flüge, sehr guter Zustand, Farbe grün/weiß, DM 2.400,- (incl. Steffi-Kniehänger). Telefon 07121/303400, abends 07072/7418.

Fun 17, Baujahr 84, Farben rot/schwarz/gelb, guter Zustand, wenig Flüge, wegen Aufgabe des Sports zu verkaufen. Telefon 07622/61558 ab 18.00 Uhr.

Cloud II, Baujahr 81, guter Zustand, mit Räder und Ersatztrapez, DM 1.700,-; Helm, Kniehänger und Schirm, DM 700,-. Telefon tagsüber 07071/71209, abends 07121/600061.

Azur 17 C, Baujahr 12/82, mit Speedbar, Kennzeichen, Farben blau/violett/weiß, einwandfreier, gepflegter Zustand, zu verkaufen, VB DM 2.500,-. Telefon 07542/4711 oder 07424/5792.

Azur 17, Baujahr 09/83, guter Zustand, Farben rot/blau/weiß, VB DM 2.100,-; sowie Schlafsack und Schirm (Parasail), DM 600,-. Telefon 07585/2098.

Azur 17, karminrot-weiß, D-NDVZ, Speedbar, technisch und optisch einwandfrei, sehr gute Gleitleistung, aus Sicherheitsgründen vor Verkauf: neue Unterverspannung, neue Flügellendrohre, komplett neues Trapez und Trapezkopf, neue Stoppmuttern, DM 2.700,-. Telefon 0551/57766.

Hornet 170, Doppelsegler (90%), 2 Jahre, gut erhalten, sehr gepflegt, Überlandnummer, schöne Farben, DM 2.200,-. Telefon 08034/8599.

Atlas 16, Baujahr 07/85, neuwertig, Farben blau-weiß, mit Ersatztrapez, umständehalber DM 900,- unter Neupreis. Telefon 08552/1245.

Helios, Starrflügel, Baujahr 82, gepflegter Zustand Farben gelb-rot, VB DM 2.900,-. Telefon 08342/4450.

Libre I (wie Atlas), Neugerät, Baujahr 05/85, Sonderfarben rot-orange-gelb-weiß, Profilturm, Räder, Ersatztrapez, aus fam. Gründen zu verkaufen, VB DM 2.950,-. Telefon 089/2108338 oder 089/4314999 (abends).

Express, Baujahr 07/84, sehr guter Zustand, zu verkaufen, VB DM 3.200,-. Telefon 07634/1912, ab 18.00 Uhr.

Brüggemann + Brand Rettungsschirm, 3 Jahre alt, unbenutzt, regelmäßig gepackt einschließlich periodischer Nachprüfung, nachgerüstet mit neuer Verbindungsleine und Schutzschlauch, DM 600,-. Telefon 089/5026007 oder 089/6374009.

Superangebot für Einsteiger! Saphir, 1 Jahr alt, wenig Flüge, gepflegt, komplett mit Huber Schlafsackschürze, für nur DM 3.000,-. Telefon 02241/78157.

HP 170, neu, VB DM 5.300,-; Cloud II, neu, DM 2.750,-. Telefon 07382/5981.

Fallschirm Parasail, DM 450,-; Huber Liegeschürze, DM 150,-; Feder, Baujahr 05/85, DM 2.800,-; oder alles zusammen für DM 3.300,-. Telefon 07153/21402

· Gebrauchtmärkte · Gebrauchtmärkte ·

Superfex III, Bj. 1984 mit 110 g Dacron-Segel nur 3x am Übungshang geflogen, aus gesundheitlichen Gründen zu verkaufen. Preis DM 2600,-. Telefon 08022/7213

Bergfalke, sehr guter Zustand, wenig geflogen, wegen Aufgabe des Sports zu verkaufen, DM 1.750,-; Rema-Kniehänger, DM 200,-; Zubehör. Telefon 0711/454384, Christine Kurz.

Atlas 18 SC, Baujahr 82, Farben rot/orange/gelb, DM 2.000,-, Unterverspannung neu. Schriftlich an Hermann Schrader, Christianweg 12, 3549 Wolfhagen 3, ich rufe zurück.

Superfex II/81, Sitz- und Liegendtrapez, Räder, Fahrtmesser, Helm, Sitzgurt, DM 1.800,-; Steffi-Matratze, DM 350,-; Parasail 2, DM 550,-. Telefon 05131/52934.

Comet 165 OVR 2, 3 Jahre, sehr gutes Gleiten, Handling mit Harrico gut, Speedbar, incl. 2 Trapezrohren VB 2700,- DM. Telefon abends 0711/620132.

Prieler-Kniehänger (umrüstbar auf Strecker), neuwertig, Farbe blau, VB DM 111,-. Telefon 07247/22508.

Libre II, Doppelsegelgerät, für nur DM 1.900,-, Steinbach Karpfengurt, wenig geflogen, für Körpergröße von ca. 165 bis 190 cm, für nur DM 650,-. Telefon 0621/552325.

Ikarus 800/2, schöne Farben, sehr guter Zustand, VB DM 1.500,-. Telefon abends ab 18.30 Uhr 08171/17603, tags 08171/7143.

WM-Ausstellungsgerät, Libre II C, 28 kg, Regenbogenfarben, Kurzpack, D-NMWK, NP DM 4.100,-, zusätzlich Speedbar und diverse Extras, günstig abzugeben. Nehme Atlas, Cloud II in Zahlung; Libreman automatische Klappen, neuwertig, DM 350,-; Vario und Fahrtmesser, Cockpit. Telefon 0731/23850.

Saphir 16, sehr guter Zustand, 10 Monate alt, DM 3.700,-, sowie Euro III und Duck I preisgünstig. Telefon 08657/1273.

Vampir II, 15,2 qm, Spektralfarben, Servolenkung, Baujahr 84, DM 3.000,-. Telefon 07841/21797.

Prieler-Streckergurt, fast nie geflogen, für DM 150,- zu verkaufen. Telefon 0991/25644.

Gesucht:

Tausch: Biete Bausatz Easy-Riser (Dekorationsdoppeldecker), suche Windspiel II. Telefon 07681/3789.

Suche gebrauchten Höhenmesser und Fahrtmesser. Wer kennt fliegbar Gelände in Belgien? Telefon 0241/552963.

Suche billigen, auch überholungsfalligen Cloud II. Telefon 0731/181489, werktags von 7.00 bis 16.00 Uhr.

Suche Spider, Profil, Topfex oder Duck II. Telefon 0731/23850.

Karpfengurt für Körpergröße 1,73 m gesucht. Telefon 0241/552963.

Drachen wiedergefunden

Liebe Kameraden von der Redaktion des INFO,

ich habe meinen als gestohlen gemeldeten Atlas „D-NETA“ wieder!! In Schwangau wurde er mir gestohlen, in Beilngries bei Ingolstadt konnte ich ihn 2 Wochen später bei der Polizei wieder abholen.

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
Lancer IV, Biplace	gold-gelb			Aufschrift: „Tennis tous temps polytan“	Serge Tordjmann, 27 Rue Maryse Bastie 33 520 Bruges, Frankreich
Cloud II	hellgelb-gelb-orange-rot (von innen nach außen, symmetrisch), Anströmkanten unten: rot			Schutzgummipplatten an den Flügelenden unten	Bruno Roth, Bucklinweg 3, 7980 Ravensburg, Telefon 07 51 / 250 98

Und hier die Story dazu, falls es Euch interessiert: Ein Bauer bei Ingolstadt verständigte die örtliche Polizei, daß seit 2 Wochen ein seltsames, langes Paket in einem Graben auf seiner Wiese liege und er sich nicht getraue, den Inhalt des mysteriösen Paketes zu untersuchen. Die Polizei kam und identifizierte das Paket als meinen Drachen im Packsack, da die aufgeklebte Adresse noch vorhanden war und verständigte mich telefonisch. 2 Tage später konnte ich das Fluggerät aus Polizeigewahrsam abholen und dabei feststellen, daß zwar sich darin einige Schnecken ihr Dauerquartier eingerichtet hatten, daß es aber unbeschädigt und vermutlich auch unbenutzt war.

Warum das Mißgeschick nun doch noch ein happy end fand, darüber kann ich nur eine Theorie aufstellen: Der oder die unbekannt gebliebenen Diebe getrauten sich vielleicht wegen des Kennzeichens, welches ja nicht alle Drachen führen, nicht damit zu fliegen oder ihn zu verkaufen – die Chance damit als Dieb erkannt zu werden war wohl zu groß.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch denjenigen Flugkameraden danken, die nach Bekanntwerden dieses Diebstahls so uneigennützig und spontan mir als Zwischenlösung ihr Zweitgerät zur kostenlosen Benutzung angeboten haben!

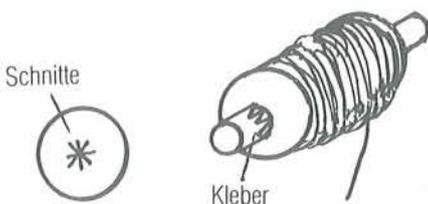
Bruno Rehm

Befestigung der Rettungsschnur

Liebe DHV-Macher und Flieger!

Zunächst herzlichen Dank für Eure Rettungsschnur! Bei der „Vorbereitung“ habe ich mir die Mühe gemacht, die Schnur einmal völlig abzuwickeln. Was nützt mir eine Schnur, die nach 30 Metern aus der Hand gleitet, weil sie nicht fest mit der Rolle verbunden ist.

Wenn man den Anfang der Schnur mit einem festen Knoten mit der Rolle verbindet, hat man noch das Problem des Aufwickelns.

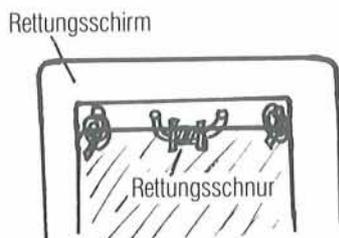


Mein Vorschlag:

Zwei Pappscheiben und eine Bohrmaschine erleichtern diese Aktion (siehe Skizze).

Beim Fliegen vor ein paar Wochen habe ich für Gurte mit außen aufgeknapftem Fallschirmcontainer eine gute Idee zur Befestigung gesehen: Die Rolle einfach am Befestigungsseil des Fallschirms aufstecken und das Gewicht nach innen hinter den Fallschirm stecken (siehe Skizze).

Mit freundlichen Grüßen
Dag Schmidt



Mit Rädern fliegen, DHV-Info-Nr. 29

Leider gibt es immer noch Drachenflieger, welche einen wehleidig von der Seite anschauen, wenn man mit Rädern am Startplatz erscheint.

Jedem das Seine, aber unlängst ist mir folgendes geschehen und es ist wert veröffentlicht zu werden.

An einem schönen Flugtag machten wir uns frohen Mutes dran, die Drachen am Tegelberg zu verladen. Nun, daß sich ein älterer Drachenflieger ohne einen Grund anzugeben, mit Drachen vordrängte, konnte unsere gute Stimmung nicht trüben.

Anschließend wußten wir aber nicht, ob wir weinen oder lachen sollten, als von ihm der Spruch des Tages fiel: Sieh an, „Sie“ fliegen ja mit Rädern, zeigen „Sie“ mir mal Ihren B-Schein.

Er muß wohl ein bombiger Drachenflieger sein, so dachte ich mir, als er dann später ohne Räder startete.

Ich sah ihn dann wieder. Mit der Landung hatte es nicht so geklappt, wie er es sich vorgestellt hatte, denn er wechselte gerade die Steuerbügelseitenrohre seines Drachens aus.

Ob er jetzt einsichtig mit sich und seinen Drachenfliegerfreunden geworden ist?

Hans J. Finke

Hallo DHV!

Als neues Mitglied Nr. 20/5135 möchte ich mich zunächst für die Rettungsschnur bedanken – eine nette Geste! Auch die DHV-Infos finden bei mir Anklang.

Besondere Freude bereiten die Schmunzelgeschichten von Raimund Rud, dem ich zu seinem schönen Flug vom 4. Juni 85 gratuliere. Mein Barogramm sieht ganz ähnlich aus. Auch ich hatte einen neuen Weltrekord (166 km-Dreieck) am 4.6. knapp verpatzt und mußte 12 km zu kurz am Niederen Kaiser zu Boden, weil ich unaufmerksam war und im Geiste schon gefeiert hatte . . .

DHV-Info Nr. 30, WM-Reportage

Endlich mal ein ausführlicher Bericht über die WM 85, die, obwohl die bisher größte, längste und (nach km) erfolgreichste, von den Medien weitgehend unbeachtet blieb.

Mit einigen Punkten des Anhangs „Germany nur auf Platz 5“ sind wir jedoch nicht einverstanden und möchten im folgenden Stellung nehmen:

Die Übernahme des Modus der British League – dem anscheinend besten Auswahlssystem – ist bereits beschlossene Sache. Man sollte aber nicht übersehen, daß die deutsche Nationalmannschaft 1984, rekrutiert nach altem Modus, vor den Briten Europameister wurde.

Die Vorbereitung speziell auf die WM war erstklassig. Eine Woche Training, mit täglichem Kortenstudium aller (un)möglichen Flugrouten, Abfahren und Abfliegen des ganzen Areals – hierfür danken wir nochmals herzlich Hartmut Huber, der die komplette Nationalmannschaft mit seiner Cessna gratis pilotierte – ließ keine Fragen mehr offen.

Die Betreuung der Mannschaft durch Teamleader Manfred Moos war in jeder Beziehung vorbildlich. Sein organisatorisches Talent, das unermüdliche Sammeln jeglicher Information – deren optimale Auswertung erst den guten Piloten ausmacht –, listige Spionage- u. Störaktionen sowie sein allzeit trockener Humor machten Manfred Moos für uns zum besten Teamleader dieser Weltmeisterschaft.

Jürgen Seyferle, Jochen Zeyher
WM-Teilnehmer

Chiemgaupokal 1985

Nach einer Pause von zwei Jahren fand heuer nun zum vierten Mal das Mannschaftsfliegen um den Chiemgaupokal statt. Ausrichtender Verein war in diesem Jahr der DFC Hochries-Samerberg.

Neben den traditionell teilnehmenden Clubs Ruhpolding, Achental und Samerberg, waren am letzten Wochenende im Juni auch die Patenschaftsvereine Spittal und zwei Piloten der Ahrntaler Falken aus Sand in Taufers nach Grainbach gekommen. Insgesamt kämpften in zwei Durchgängen 54 Piloten (davon 4 Pilotinnen) für ihre Mannschaft um den Chiemgau-Wanderpokal.

Die Mannschaft war im Voraus festzulegen, pro Mannschaft wurden fünf Teilnehmer gewertet. Ruhpolding und Achental stellten je zwei Mannschaften, Spittal war mit einer Mannschaft vertreten und die zwei Piloten aus Sand flogen für die Mannschaft ihres Patenvereins Samerberg, der mit vier Mannschaften angetreten war.

Gestartet wurde im Open-Window-Verfahren. Die Aufgabe am Samstag war Freie Strecke oder als Alternative Zeitfliegen mit Landepunkten. Die minimale Strecke war auf 10 Kilometer festgelegt, wer auch nur einen Kilometer weiter flog, wurde auf alle Fälle besser gewertet, als der beste Zeitflieger. Die Risikofreudigen entschieden sich trotz der stabilen Wetterverhältnisse für die Streckenaufgabe. Am frühen Nachmittag trafen sich die meisten dann am Landeplatz in Aschau wieder — was einen Null-Punkte-Durchgang bedeutete.

Dank des hervorragenden Rückholdienstes durch Klaus Vorbauer mit dem von der Hochries-Bahn zur Verfügung gestellten LKW, hatte aber jeder die Chance, noch einen zweiten Versuch zu starten. Dieser zweite Flug an diesem Tag führte zwar die meisten einige Kilometer weiter, bis zur Seiser Alm, aber auch 9,5 Kilometer bedeuteten Null Punkte. Mehr Glück oder die bessere Wetterbeobachtung hatte der für Samerberg fliegende Alan Lix. Gegen drei Uhr Nachmittags floßen für die kurze Zeit von zwei Stunden labilere Luftmassen ein. Alan Lix startete in dieser Zeitspanne und schaffte den weitesten Flug des Tages, bis nach Bergen am Hochfelln.

Am Sonntag zeigten die Achentaler wieder Risikobereitschaft und starteten

sehr früh. Doch heute sollte ihnen das zu Gute kommen. Angesetzt war ein Ziel-Rückkehrflug zur Kampenwand. Das Wetter am Vormittag war sehr labil, schon vor 12 Uhr sah man Robert Bär unter einem Cumulanten an der Kampenwand verschwinden. Schon nach 35 Minuten war er zurück, diese Zeit blieb die kürzeste Zeit des Tages, sie brachte ihm den Einzelsieg und der Mannschaft Achental I wertvolle Punkte. Pech hatten an diesem Tag die Zögerer, denn auffrischer Westwind am Nachmittag verhinderte für viele den Rückflug nach Grainbach. Insgesamt schafften nur acht Piloten die Zielrückkehraufgabe.

Sportwart Rudel Bürger gelang es mit der Auswahl der Flugaufgaben einen sportlichen und fairen Wettkampf durchzuziehen, der allen Beteiligten enorm viel Spaß machte. Die Endauswertung war nochmal spannend, denn die Entscheidung in der Mannschaftswertung ging knapp zugunsten der Achentaler aus. Sie nahmen den Wanderpokal mit an die Hochplatte, an der im nächsten Jahr der Chiemgaupokal 1986 stattfinden wird.

Edeltraut Erl



Robert Bär (links), Einzelsieger, gewinnt zusammen mit der Mannschaft Achental I auch den Chiemgaupokal

Ergebnisse

Mannschaft:

1. Achental I
2. Samerberg I
3. Samerberg II
4. Achental II
5. Ruhpolding I
6. Spittal
7. Samerberg III
8. Ruhpolding II

Einzelwertung:

1. Bär, Achental
2. Neuhofer, Ruhpolding
3. Achmüller, Falken/Samerberg
4. Genghammer, Achental
5. Ludwig, Samerberg
6. Rehak, Samerberg



Clubvorstand Ernst Edbauer (rechts) überreicht Alan Lix den Pokal für die weiteste Strecke

Mannschaftsfliegen in Bayrischzell

Ein Bericht von Wolfgang Gerteisen

Der Drachenfliegerclub Bayrischzell hatte eingeladen und 14 Mannschaften waren am 27. und 28. Juli dem Ruf nach Bayrischzell gefolgt.

1984 hatten sich mehrere bayerische Clubs zusammengefunden und das erste Mannschaftsfliegen ausgetragen. Die Idee dabei war, unabhängig von der Verbandszugehörigkeit die beste Vereinsmannschaft, bestehend aus fünf Piloten, zu ermitteln.

Dieses Jahr traf man sich gemäß der Verabredung, daß jeder teilnehmende Verein einmal das Mannschaftsfliegen ausrichtet, in Bayrischzell. So konnte Hans Kober, der Vorsitzende des Bayrischzeller Drachenfliegerclubs und selbst aktiver Wettkampfpilot, am Samstagmorgen 14 Mannschaften mit zusammen 70 Piloten begrüßen.

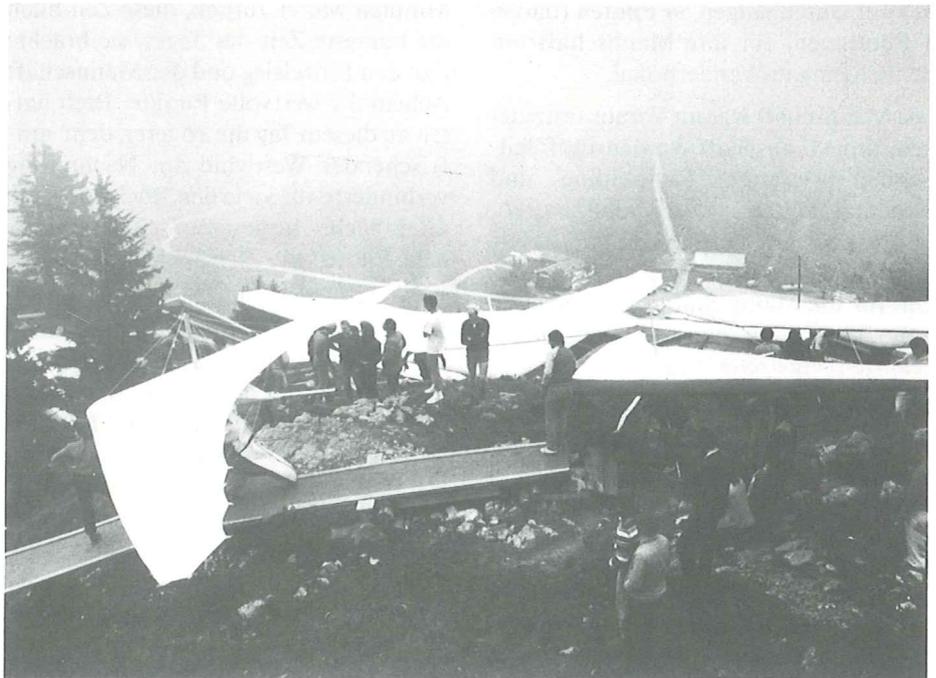
Aus dem ganzen bayerischen Alpenraum von Immenstadt bis Ruhpolding waren die Mannschaften angereist, ja sogar aus dem „Preußen-Land“, aus Köln-Düren, kam eine Mannschaft, um den von der Gemeinde Bayrischzell gestifteten Wanderpokal zu erringen. Unter den Piloten bekannte Namen wie die WM-Teilnehmer Wolfgang Genghammer, Günter Finzel, Otfried Heinelt und Peter Sebralla. Weiter Bob Baier, Bruno Hartmann, Ludwig Rauch und viele andere. Das Reglement war möglichst einfach gehalten. Sportsgeist und Fairness bildeten die Grundlage.

Gestartet wurde in fünf Gruppen zu je 14 Piloten. Jede Mannschaft hatte in jeder Gruppe also nur einen Piloten. Die Startreihenfolge innerhalb der Gruppen wurde durch das Los bestimmt.

Als Flugaufgabe vorgesehen waren Dreiecks- oder Zielrückkehrflüge. Entlang der Strecke waren aus der Luft erkennbare, nummerierte Landeplätze eingerichtet. Die Wendepunkte waren mit Symbolen ausgestattet, die es zu erken-

nen galt. Eine Landung auf einem der ausgezeichneten Landeplätze ergab einen Bonus von 2 km. Bei Landung zwischen den Landeplätzen gab es keinen Bonus und es wurde nur bis zum letzten überflogenen Landeplatz gemessen.

Für die Landung auf dem Hauptlandeplatz in Bayrischzell gab es nach Erfüllung der Tagesaufgabe einen Bonus von 5 km. Bei gleichzeitigem Erfüllen der Tagesaufgabe durch mehrere Piloten wurden die maximal 1000 zu erreichenden Punkte nach Strecke und Zeit aufgeteilt. Alle Punkte eines Teams zusammengezählt, ergaben dann die Endpunktzahl für die Mannschaftswertung.



Die Wolkenbasis liegt knapp über dem Startplatz



Nach langem Aufstieg Gedränge am Aufbauplatz

Der Wettkampfverlauf

Am Samstagmorgen zeigte sich der Vogelsang sowie die umliegenden Berge wolkenverhangen. Da der Segelflugwetterbericht jedoch Wetterbesserung angekündigt hatte, wurden alle Piloten mit Lastwagen und Bus zum Sudelfeld hinaufgefahren.

Ab dort mußten sich die Piloten zuerst einmal in jener Disziplin, die in Bayrischzell jedem Start vorangeht, nämlich dem „Drachentragen“ üben. Wie hieß es früher doch, „erst trägst Du ihn, dann trägt er Dich.“ Gemäß diesem Motto kroch alsbald eine lange Schlange keuchender Piloten zum Weststartplatz hinauf. Manch einer machte, bevor er im zweiten Anlauf seine Schürze und Ausrüstung zum Startplatz hinauftrug, zuerst einmal eine ausgiebige Pause auf der Walleralm.

Schließlich waren alle Piloten am Start versammelt. Als Tagesaufgabe wurde

ein Speedrun zum Wendepunkt bei Neuhausen und zurück nach Bayrischzell gestellt.

Leider jedoch spielte das Wetter nicht mit. Es gelang zwar einigen Piloten, unter der tiefhängenden Wolkendecke hindurch zu starten, doch als der Berg schließlich ganz zu machte, mußte der Durchgang annulliert werden.

Samstagnachmittag jedoch wurden die Verhältnisse immer besser, sodaß wenigstens noch ein „Gaudidurchgang“, der allerdings nicht für den Wettbewerb zählte, durchgeführt werden konnte. Bei diesem Durchgang galt es, im Landeanflug einen auf einer zwei Meter langen Kippstange liegenden Ball mit dem Fuß möglichst weit zu kicken. Dies gelang einigen Piloten zur Freude der zahlreich erschienenen Zuschauer recht gut. Die maximale Weite betrug respektable 29,5 Meter.

Den Abschluß des Tages bildete ein von den Bayrischzellern hervorragend organisiertes, im Startgeld inbegriffenes Grillfest, bei dem kein Pilot zu kurz kam. Als dann auch noch einem Protest des Köln-Dürener Teams nicht stattgegeben werden konnte und somit die Protestgebühr, ein 30-l-Faß Bier, eingelöst werden mußte, war die Freude groß. Der Sonntagmorgen weckte die Piloten mit strahlendem Sonnenschein und schon bald sah man einige Piloten für ein erfrischendes Bad zum nahegelegenen Schliersee fahren.

Der Transport zum Sudelfeld ging rasch vonstatten. Beim Aufstieg zum Startplatz floß dann bei sengender Hitze der Schweiß in Strömen. Doch jeder beeilte sich, denn diesmal wurde es ernst.



Kräftig Brotzeit auf der Walleralm vor dem zweiten Aufstieg zum Startplatz



Peter Sebralla startet als erster

Fotos: Wolfgang Gerteisen

Kurz nach 13.00 Uhr startete als erster Peter Sebralla bei schwach thermischen Bedingungen. Nach ihm Otfried Heinelt, Günter Finzel, Gírgel Weinzierl und 10 weitere Piloten.

Gleich nach der ersten Gruppe nahm die zweite Gruppe die Verfolgung auf. So kämpften zeitweilig am Seeberg bis zu 20 Piloten ums Obenbleiben. Bald landeten die ersten Piloten auf dem ersten bzw. zweiten Landeplatz. Während die dritte und vierte Gruppe auf den Weg geschickt wurde, hatten Otfried Heinelt, Manfred Kravanja, Bruno Hartmann und Bob Baier es geschafft, über den Seeberg zu kommen und in Richtung Westen nach Neuhaus abzufliegen.

Trotz immer besser werdender thermischer Bedingungen kamen viele Piloten der dritten und vierten Gruppe mit dem speziellen Windsystem des Leitsachtals

nicht zurecht und mußten bald auf den Landeplätzen zwei, drei oder vier landen.

Während die fünfte Gruppe noch startete, befanden sich die Piloten der ersten Gruppen, die bis zum Wendepunkt gekommen waren, schon auf dem Rückweg nach Bayrischzell. So landete Otfried Heinelt bereits nach zwei Stunden und vier Minuten auf dem Hauptlandeplatz. Doch es sollte nicht der einzige sein, der die Tagesaufgabe meisterte. Ihm dicht auf den Fersen landete der Bayrischzeller Manfred Kravanja nach zwei Stunden und 19 Minuten.

Spannend wurde es noch einmal, als die Drachen der Bayrischzeller Ludwig Rauch und Marinus Fischer am Horizont auftauchten. Beide waren schnell geflogen, schneller als Heinelt und Kravanja. Doch der nun herrschende starke Ostwind machte den beiden einen Strich durch die Rechnung. Den Lande-



Die Teilnehmer

Foto: Petra Pichler

platz zum Greifen nahe, mußten sie außenlanden und versenkten damit den wertvollen Landebonus. Deshalb wurden sie sogar noch von Hentig und Wasmer, die den Landeplatz zwei vom Wendepunkt aus angeflogen hatten und damit einen Landebonus von 2 km kassierten, überflügelt.

In der Schlußwertung belegte schließlich die durch den Achantaler Wolfgang Genghammer verstärkte Mannschaft

der Münchner Alpinen Drachenflieger mit Heinelt, Hentig, Tanzer und Hübner den Rang 1 und entführte damit den Wanderpokal nach München.

Zweite wurde die Mannschaft aus Bayrischzell 1 mit Kravanja, Rauch, Kirchberger, Schüller und Wünsche, dritter schließlich Pfronten 1 mit Hartmann, Schmid, Einsiedler, Baier und Kretschmer.

Ein abschließendes Mannschaftsfüh-

retreffen ergab, daß das Mannschaftsfliegen 1986 durch den Drachenfliegerclub Isarwinkel ausgerichtet wird.

Den Bayrischzellern ein herzliches Dankeschön für den großartig organisierten Wettkampf und die herzliche Gastfreundschaft.

Ergebnis

1. Münchner Alpine Drachenflieger, 3.127 Punkte
2. Drachenfliegerclub Bayrischzell 1, 2.609,6 Punkte
3. Drachenfliegerclub Pfronten 1, 2.456,4 Punkte
4. Drachenfliegerclub Bayrischzell 2, 2.126,9 Punkte
5. Bergdohlen – DFC Brannenburg, 2.097,8 Punkte
6. Delta-Club Bavaria Ruhpolding, 1.831,8 Punkte
7. Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg, 1.784,3 Punkte
8. Drachenfliegerclub Bayrischzell 3, 1.660 Punkte
9. Drachenfliegerclub Pfronten 2, 1.629,4 Punkte
10. Drachenfliegerclub Isarwinkel, 1.598,1 Punkte
11. Mittag-Team, 1.412,5 Punkte
12. Drachenfliegerclub Köln-Düren, 1.377,9 Punkte
13. Drachenfliegerclub Nordbayern, 1.346,9 Punkte
14. Drachenfliegerclub Tegernseer Tal, 1.269,5 Punkte



Hans Kober (rechts) gratuliert der Siegermannschaft: (v.l.n.r.) Genghammer, Tanzer, von Hentig, Hübner, Heinelt

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 QNH 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, akkustischer Signalton proportional zur Steiggeschwindigkeit, Power 9V-Batt.
Preis: 720,- DM



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



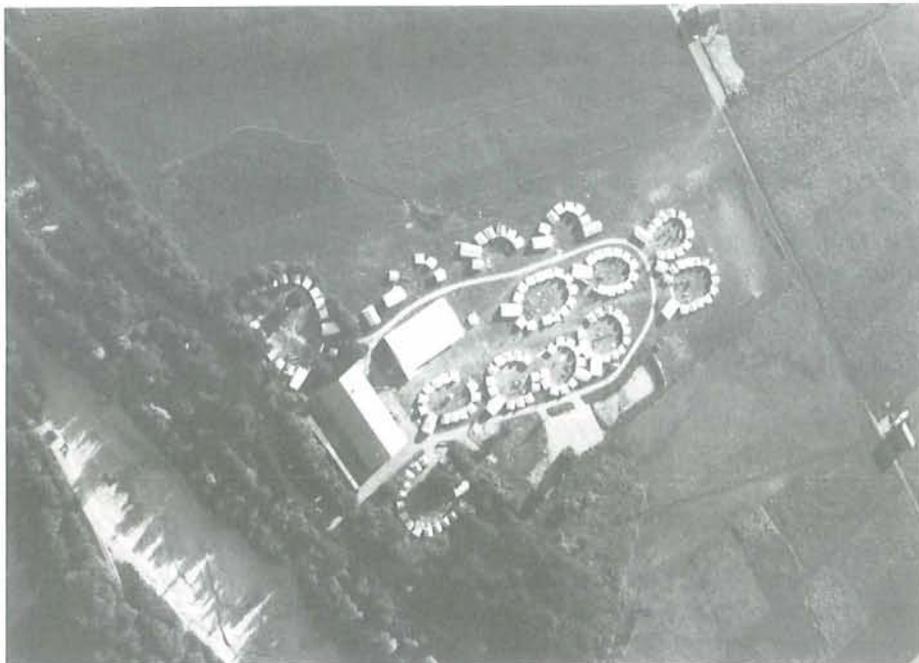
WHd Sound: Digitaler Höhenmesser mit Vario-Akkustik, einstellbar nach QNH und QFE, beim Flug einzeln abrufbar, Power 9V-Batt.
Preis: 498,- DM

WASMER

7808 Waldkirch
Lärchenweg 10
Tel. 076 81/8187

Die Alternative! Fragen Sie Ihren Fachhändler

**DELTA
INSTRUMENTS**



Ein Jugendzeltlager zeichnet bizarre Formen

Foto: Franz Karl

Vier Schwarzwälder erfolgreich bei Ungarischen Staatsmeisterschaften

In Gyongyösch fanden vom 27. bis 03. August die Ungarischen Staatsmeisterschaften statt. Der ungarische Flugsportverband hatte dazu auch Piloten aus Deutschland eingeladen. Da die Europameisterschaft 1986 im selben Gelände stattfindet, ließen sich die Nationalmannschaftssieger Jürgen Seyferle und Jochen Zeyher die Chance, dort Wettkampferfahrung zu sammeln, nicht entgehen. Mit ihnen fuhren fünf weitere Schwarzwälder, um an den Meisterschaften teilzunehmen.

Gyongyösch liegt im Matragebirge, ca. 100 km nordöstlich von Budapest. Das Gebirge erstreckt sich ca. 70 km von Westen nach Osten und ist in Nord-Südrichtung ca. 30 km breit. Das ganze Gebirge (höchste Erhebung ca. 1000 m) hat große Ähnlichkeiten mit dem Schwarzwald, gute Voraussetzungen also für die Schwarzwälder Wettkampfpiloten.

Geflogen wurde von den 53 Teilnehmern, unter denen sich neben Ungarn und Deutschen auch Russen, Tschechen, Italiener und Österreicher befanden, fünf Durchgänge mit anspruchsvollen Aufgaben. Die Tagesaufgabe war entweder Ziel-Rückkehr, oder Dreiecksflüge bis zu 150 km Strecke. Der starke Wind ließ jedoch trotz guter thermischer Bedingungen die Erfüllung der Tagesaufgaben nicht zu.

Dennoch flog Eugen Funk aus Freiburg mit 68,2 km gleich im ersten Durchgang die weiteste Strecke des gesamten Wettkampfes und platzierte sich damit vor Christof Kratzner und Jürgen Seyferle. Neben diesen dreien, sowie Dirk Rammenstein, Jochen Zeyher und Klaus Kienzle konnten im ersten Durchgang

nur noch drei Ungarn sowie der Italiener Povoni Alessandro punkten. Alle anderen 43 Piloten verbuchten null Punkte.

Der zweite Tag sah als Tagessieger den Ungarn Ludanyi Csaba mit 21,4 km vor Pakos Laszlo und dem Tschechoslowaken Ivan Anderle. Clemens Koch, der im ersten Durchgang null Punkte erhalten hatte, belegte bei der Tageswertung Rang 4, Jochen Zeyher Rang 7 und Jürgen Seyferle Rang 8. Dirk Rammenstein und Christian Kratzner erhielten für ihre Plätze 10 und 11 jeweils 466 Punkte, während Eugen Funk einen Nuller hatte. So sah die Wertung nach dem zweiten Wettkampftag Christof Kratzner vor Eugen Funk, Jürgen Seyferle und Jochen Zeyher.

Im dritten Durchgang belegten wiederum zwei Ungarn, Takacsy Geza und Weisz Tamas, mit 18 bzw. 17,3 km die Plätze 1 und 2. Bester Deutscher an diesem Tag war Jochen Zeyher auf Rang 3. Damit schob sich Takacsy Geza in der Gesamtwertung nach Christof Kratzner und noch vor Jochen Zeyher auf den zweiten Platz vor.

Der vierte Tag sollte der Tag für Clemens Koch werden, der in den drei vorgegangenen Durchgängen nur einen Flug in die Wertung gebracht hatte. Mit den 733 Punkten, die er für seinen Tagessieg erhielt, konnte er sich in der Gesamtwertung von Rang 11 auf Rang 4 verbessern. Auch Jürgen Seyferle, der am Vortag lediglich 6 Punkte erfliegen hatte, verbesserte sein Punktekonto mit 708 Punkten für den zweiten Platz auf insgesamt 1.550 Punkte und schob sich in der Gesamtwertung vor Christof Kratzner und Takacsy Geza.

Die konstant guten Leistungen der Deutschen hielten auch am Schlußtag des Wettkampfes an. Die Tageswertung sah Christof Kratzner, Clemens Koch und Jochen Zeyher auf den Plätzen 1 bis 3, während Takacsy Geza zurückfiel. So belegten schließlich im Schlußresultat vier Schwarzwälder Christof Kratzner, Clemens Koch, Jochen Zeyher und Jürgen Seyferle, alles Mitglieder der Wettkampfgruppe des DFC Südschwarzwald, die Plätze 1 bis 4. Bester Ostblockteilnehmer war auf Platz 5 Takacs Istvan.

Für Jürgen Seyferle und Jochen Zeyher war dieser Wettkampf ein wichtiger Test in Hinblick auf die Europameisterschaft 1986. Die Ähnlichkeit des Matragebirges mit dem Schwarzwald – viel Wald, wenige und kleine Landeplätze – und vergleichbare thermische Bedingungen, sollten den beiden Schwarzwäldern bei der Europameisterschaft 1986 einen leichten Vorteil gegenüber der Konkurrenz aus dem Alpenraum verschaffen.

Ergebnis

Platz	Name	km	Punkte
1	Christof Kratzner	123,75	2240
2	Clemens Koch	84,15	2099
3	Jochen Zeyher	101,25	2060
4	Jürgen Seyferle	102,75	1765
5	Takacs Istvan	88,7	1807
6	Ludanyi Csaba	71,55	1573
7	Takacsy Geza	88	1475
8	Weisz Tamas	88,1	1466
9	Eugen Funk	98,25	1336
10	Borovszky Andras	81,75	1274
11	Bakos Laszlo	63,15	1194
12	Szerda Laszlo	66,6	1174
13	Szinyei Lajos	69,15	1160
14	Kriston Barnabas	61,65	1128
15	Ivan Anderle	52,2	1114
16	Kocsis Jozsef	57,45	1100
17	Klaus Kienzle	75,6	1091
18	Dirk Rammenstein	54,6	996
19	Pokotilov Valezi	40,8	809
20	Dzobyckev	42	775

Deutsche Meisterschaft 1985



Obwohl die Organisatoren aus dem massenhaften Absaufen der Piloten am Grünten während der Bayerischen Meisterschaft gelernt und am Fuße des Grünten einen zweiten Landeplatz eingerichtet hatten, bei dessen Erreichen die Piloten ein zweites Mal am Mittag starten durften, gelang es an den ersten Wettkampftagen nur wenigen Piloten, die laut Ausschreibung für eine Wertung erforderliche Mindeststrecke von 17 km zu erfliegen.

So konnten schließlich – trotz einer Reglementänderung – nur zwei Durchgänge gewertet und die Deutsche Meisterschaft lediglich als „inoffiziell“ abgeschlossen werden.

Der Wettkampfverlauf

Mittwoch, 10. Juli

Als Tagesaufgabe ist das kleine Dreieck Immenstadt-Grünten (Steinbruch)-Rottachberg (Rampe) ausgeschrieben. Schlechtes Wetter läßt jedoch keine Wertung zu, sodaß zur Freude der Zuschauer alle Piloten am Hauptlandeplatz beim kleinen Alpsee landen müssen.

Donnerstag, 11. Juli

Der Segelflugwetterbericht verspricht mäßige Thermik bei 3 bis 6/8 Quellwolken, Bodenwind aus Südwest mit 10 bis 15 km/h, Wind bis 3000 m aus Nordwest mit 20 bis 30 km/h, also deutlich bessere Bedingungen als am Vortag.

Die Wettbewerbsleitung entschließt sich

Nachdem bereits die Bayerische Meisterschaft am Mittag, dem Hausberg des Mittag-Teams aus Immenstadt, stattgefunden hatte, wurde dort vom 10. bis 14. Juli auch die Deutsche Meisterschaft ausgetragen.

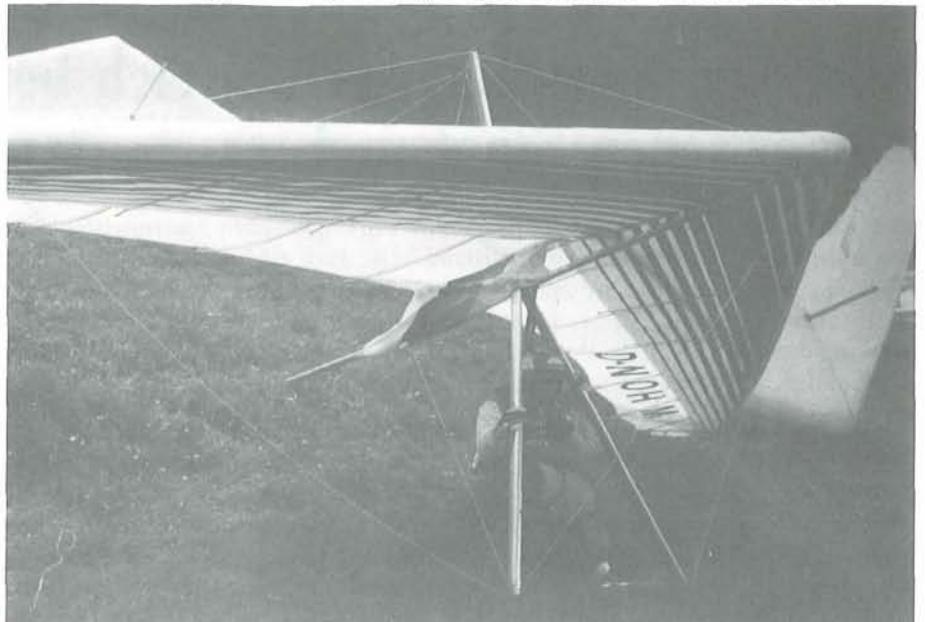
Dies sollte jedoch nicht die einzige Parallele zwischen den beiden Wettbewerben bleiben. Wie bei der Bayerischen Meisterschaft hieß auch diesmal der Sieger Jürgen Seyferle. Ebenso bestätigte sich die Erfahrung der Teilnehmer an der Bayerischen Meisterschaft, daß vom Mittag aus Streckenflüge nach Osten nur schwer durchführbar sind.

deshalb als Tagesaufgabe einen Zielrückkehrflug zum Tegelberg anzusetzen. Die zu fliegende Mindeststrecke liegt bei 17 km, eine Aufgabe, die lösbar erscheint.

Doch wie schon bei der Bayerischen spielt der, nach einer Talquerung von fast 7 km, zuerst anzufliegende Grünten den Piloten einen Streich.

Meist recht niedrig am Bergfuß ange-

kommen, finden die Piloten nicht den erhofften Aufwind. Statt des erwarteten Südwestwindes treffen sie einen, um den Grünten ins Tal, Richtung Sonthofen streichenden Nordostwind an. So sitzen die meisten Piloten schon bald wieder am Boden. Einige kommen zwar bis Hindelang, schaffen es aber nicht, das den Talabschluß bildende Oberjoch zu überfliegen. Nur drei Piloten – Ot-



Otfried Heinelt wartet auf eine Ablösung



Diskussion beim Briefing

Fotos: Wolfgang Gerteisen

fried Heinelt kämpft sich bis zum Tegelberg durch, Josef Guggenmos kommt bis nach Pfronten und Josef Stellbauer erreicht Reutte – schaffen die Mindeststrecke. Zu wenig, um den Durchgangswerten zu können.

Freitag, 12. Juli

Beim morgendlichen Briefing heftige Diskussion darüber, ob man dem Vorschlag der Wettbewerbsleitung folgen und durch eine nachträgliche aber rückwirkende Änderung der Ausschreibung den zweiten Durchgang vom Vortag werten soll. Dies jedoch nur, falls an den 3 verbleibenden Wettkampftagen keine 3 Wertungsdurchgänge zustande kommen sollten. Da die erforderliche Zweidrittelmehrheit der Piloten nicht zustande kommt, entschließt man sich kurzerhand, um den Wettbewerb zu retten, mit sofortiger Wirkung die Mindeststrecke auf 14 km zu reduzieren. Doch auch diese Maßnahme zeigt nicht den gewünschten Erfolg.

Bei gleicher Tagesaufgabe wie am Vortag erreicht lediglich der Bayerische Meister und WM-Teilnehmer Jürgen Seyferle den Tegelberg. Die meisten Piloten schaffen nicht einmal die reduzierte Mindeststrecke. Also wieder keine Wertung. Damit ist klar, daß bei zwei noch verbleibenden Wettkampftagen nur eine „inoffizielle“ Wertung zustandekommen kann.

Samstag, 13. Juli

Endlich gute Streckenflugbedingungen: Gute Thermik, wenig Wind und eine hohe Wolkenbasis. Die Tagesaufgabe: Freie Strecke.

Pech allerdings für die Früh- bzw. Spätstarter. Am Grünten herrschen nur eine Stunde lang gute Bedingungen. So sitzt Josef Guggenmos nach einem Frühstart schon bald in Hindelang am Boden.

Etwa 30 Piloten nutzen jedoch ihre Chance, allen voran Otfried Heinelt. Nach 115 km landet er in Schwaz, 25 km östlich von Innsbruck. Jürgen Seyferle kommt bis kurz vor Innsbruck, Wolfgang Genghammer bis zum Kochelsee. Mehrere Piloten erreichen Oberammergau, während Günter Finzel, Bob Baier, Jochen Zeyher und Toni Bender bis zum Tegelberg fliegen. Der letzte Durchgang am Sonntag muß die Entscheidung über die Titelvergabe bringen.

Sonntag, 14. Juli

Der Segelflugwetterbericht meldet schwache Thermik mit Überentwicklung und Gewitter. Deshalb wird ein zuschauerfreundlicher Bojenflug ausgeschrieben. Die so oft wie möglich zu umrundenden Bojen sind vier Kilometer voneinander entfernt. Da die Basis wider Erwarten bis 3000 m steigt, eine vermeintlich leichte Aufgabe. Es soll jedoch anders kommen.

Otfried Heinelt muß relativ früh landen

und verliert damit seinen Spitzenplatz an Jürgen Seyferle, der acht Bojen schafft und somit den Titel erringt. Während die übrigen Piloten mit dem immer stärker werdenden Westwind kämpfen und die Luvboje kaum noch zu erreichen ist, verteidigt Wolfgang Genghammer seinen dritten Platz.

Schlußbemerkung

Die Organisatoren hatten aus der Bayerischen Meisterschaft gelernt und die Problematik des Grünten bei Streckenflügen in Richtung Osten erkannt. Die Einrichtung des zweiten Landeplatzes, am Fuße des Grünten, ermöglichte den frühzeitig gelandeten Piloten einen zweiten Start. Sicherlich wäre es besser gewesen, die Tagesaufgaben in Richtung Westen zu stellen. Dies war jedoch nicht möglich, da zum gleichen Zeitpunkt in diesem Gebiet eine Hubschrauberübung stattfand. Eine rechtzeitige Abstimmung wäre jedoch sicherlich möglich gewesen.

Negativ anzumerken, daß Landungen in Österreich zwar gewertet, die außengeländeten Piloten jedoch nicht zurückgeholt wurden, obwohl große Teile der Strecke zum Tegelberg bei optimaler Streckenführung über österreichisches Gebiet führten. Gut funktionierte jedoch der Rückholddienst, wie allgemein dem Mittag-Team aus Immenstadt von den Piloten ein Lob ausgesprochen wurde.

Wolfgang Gerteisen

Ergebnis:

1. Jürgen Seyferle (Express)
2. Otfried Heinelt (Magic)
3. Wolfgang Genghammer (Magic)
4. Rudi Aumer (Typhoon S4)
5. Franz Schüller (Magic)
6. Peter Sebralla (Saphir)
7. Klaus Amann (Express)
8. Ernst Schneider (HP)
9. Georg Weinzierl (Vega)
10. Dieter Köhler (Bullet C)



Jürgen Seyferle zentriert seinen Express (rechts).

Pilotendiskussion: Jürgen Seyferle (2.v.l.) im Gespräch mit Jochen Zeyher und Jacky Seibold



Der Weg zum Erfolg

von Wolfgang Gerteisen

Lange hatte der 29jährige Baden-Württemberger auf diesen Titel hingearbeitet. Seit Jahren belegt er bei nationalen und internationalen Wettkämpfen Spitzenpositionen, doch immer wieder fehlte ihm die Beständigkeit und das notwendige Glück, um Deutscher Meister zu werden. Das Jahr 1985 brachte endlich den Durchbruch: WM-Teilnahme, Bayrischer Meister und Deutscher Meister, eine Erfolgsbilanz, die sich sehen lassen kann.

Doch wie hatte das Ganze angefangen?

1979 lernte Jürgen Seyferle die Grundbegriffe des Drachenfliegens in einer Freiburger Drachenflugschule und schon bald kaufte er sich einen Flamingo, um weiter fliegerische Erfahrung zu sammeln. Den Schwarzwald direkt vor der Haustür, hatte er dazu reichlich Gelegenheit.

Ein Jahr später nahm Jürgen in Baiersbronn zum ersten Mal an einer Baden-Württembergischen Meisterschaft teil. Er beendete den Wettkampf als 18. Ein schöner Erfolg, insbesondere auch, da er bei diesem Wettkampf den Zeitflugrekord in Baiersbronn von ca. 5 auf über 30 Minuten steigerte.

1981 wurde Jürgen auf einem Vampir-Prototyp in Freiburg Baden-Württembergischer Vizemeister. Ein 32. Platz bei der Deutschen Meisterschaft in Kössen warf ihn jedoch in der Rangliste auf Platz 16 zurück.

Auch 1982 in Blumberg wurde Jürgen Baden-Württembergischer Vizemeister hinter Friedrich Christandl. Der Ruf des ewigen Zweiten begann ihm anzuhängen. Eine weitere Parallele zum Vorjahr: das verhältnismäßig schlechte Abschneiden bei der Deutschen Meisterschaft.

Den Ruf des ewigen Zweiten legte Jürgen endgültig 1983 ab. In Loffenau wurde er auf seinem Azur Baden-Württembergischer Meister. Der Traum vom Deutschen Meistertitel war jedoch am Tegelberg schon bald ausgeträumt. Ein Zusammenstoß im Thermikpulk warf Jürgen im Placement zurück und entnervt reiste er ab. Vorbei auch damit der Traum von der Nationalmannschaft. Dennoch gelang Jürgen noch im

gleichen Jahr ein 1. Platz in Serrone (Italien).

Das nächste Jahr sollte die endgültige Wende bringen. Mit einem 4. Platz bei der Baden-Württembergischen und einem 8. Platz bei der Deutschen Meisterschaft konnte sich Jürgen auf der Rangliste auf Rang 6, noch vor seinem Clubkameraden Jochen Zeyher, plazieren. Damit war er, nachdem der Ranglistenwettbewerb am Tegelberg dem schlechten Wetter zum Opfer fiel, für die Weltmeisterschaft 1985 in Kössen qualifiziert. Ein Traum hatte sich erfüllt.

Doch auch bei der WM schien Jürgen das Pech für sich gepachtet zu haben. Zusammen in einer Gruppe mit Stephen Moyes und Larry Tudor gelang es den beiden nie, sich von Jürgen zu lösen. Ein Platz unter den besten 40, und damit die Teilnahme an der Finalrunde, schien sicher. Doch dann holte ihn an der Hohen Salve das Pech wieder ein. Fehlstart und damit das Ende der WM für Jürgen.

Doch auch dieses Mal gab Jürgen nicht auf. Schließlich standen noch die Landesmeisterschaften und die Deutsche Meisterschaft aus. So fuhr er nach Im-

menstadt zur Bayerischen, da Jürgen wußte, daß die Deutsche Meisterschaft am gleichen Gelände stattfinden sollte. Auf Anhieb wurde der Baden-Württemberger auch gleich Bayerischer Meister und deplacierte die bayerische Konkurrenz.

Daß Jürgen das Gelände am Mittag von den Bayerischen her kannte, sollte sich bei der Deutschen Meisterschaft bezahlt machen. Zum ersten Mal wurde Jürgen Seyferle Deutscher Meister.

Der Deutsche Meister-Titel als Lohn für unermüdliches Training, Investition des gesamten, knapp bemessenen Urlaubs, nur um in der Nationalmannschaft mitfliegen zu dürfen. Ist es das, was sich Jürgen auch für die Zukunft erwünscht? Oder hat er genug vom Wettkampfsport? Sicherlich kann man die letzte Frage verneinen. Seine erfolgreiche Teilnahme an der Ungarischen Staatsmeisterschaft im Europameisterschaftsgelände '86 zeigt, daß die Vorbereitungen für das nächste Jahr schon voll laufen. Jürgen überläßt nichts dem Zufall. Er programmiert den Erfolg selbst. Sollte er sich 1986 wieder für die Nationalmannschaft qualifizieren können, ist er für die Europameisterschaft sicherlich gut gerüstet. Schließlich weisen seine Hausberge im Schwarzwald ähnliche Bedingungen, wie das WM-Gelände in Ungarn auf.

Und danach? Die Weltmeisterschaft 1987 in Australien würde ihn schon reizen, meint Jürgen.

Große Resonanz beim Bärenpokal-Fliegen

Jürgen Seyferle holte sich den Pokal

Am 24. und 25. August hatten die „Althofdrachen“ nach Bad Herrenalb-Bernbach (Althof) zum 3. Internationalen Bärenpokalfliegen eingeladen. Gekommen waren rund 50 Piloten aus nah und fern, die sich eine Chance auf den wertvollen Bärenpokal ausgerechnet hatten. Obwohl die Wetterbedingungen nicht optimal waren, konnten doch insgesamt etwa 300 Flüge absolviert werden. Zur Auswahl standen Zeit- und Bojenflug, Streckenflug mit einem Sonderpokal und ebenfalls für die Doppelsitzer ein Sonderpokal. Nach dem von allen Piloten mit dem Prädikat „hervorragend“ ausgezeichneten kostenlosen Drachenfliegerfrühstück gingen die großen und kleinen Meister gut gelaunt ans Werk. Mißmut ließ man erst gar nicht aufkommen. Und so verlief der Wettbewerb harmonisch und vor allem auch unfallfrei.

Wer aber würde Sieger werden? Frühzeitig trainiert hatte Peter Friedemann aus Neuenbürg. Seine Außenlandung beim Bojenflug kostete ihn aber wertvolle Punkte. Immerhin konnte er bei der starken Konkurrenz noch den 11. Platz belegen. Auch der Bärenpokalsieger von 1983, Thomas Nagel aus Karlsruhe, wollte unter allen Umständen den ersten Platz belegen. Auch ihn brachte eine Außenlandung auf Platz 19. Etwas bescheidener war der Titelverteidiger Peter Voigt aus Bad Herrenalb. Er wollte gerne unter die ersten drei Gewinner kommen und Clubmeister werden, denn die Wertungen aus den Bärenpokalfliegen waren gleichzeitig auch maßgeblich für die Clubmeisterschaft. Er war schon etwas erfolgreicher. In der Gesamtwertung belegt er den 6. Platz, wurde mit einem Pokal als 2. Streckensieger beehrt, und ist Vizeclubmeister.

Uli Blumenthal, der Studienrat, der es nicht nur versteht, seine Schüler zu leiten, sondern auch seinen Drachen, und dem es immer wieder gelingt einen der vorderen Plätze zu belegen, sicherte sich auch hier den 2. Platz und wurde damit Clubmeister der Althofdrachen 1985. Den innen versilberten 3. Bärenpokal konnte Claus Amann, der dem Drachenflugclub Münsertal angehört, mit nach Hause nehmen. Die Piloten vom Drachenflugclub Südschwarzwald, die bekanntlich allesamt fast unschlagbar sind, haben auch beim Bärenpokalfliegen ihr Können unter Beweis gestellt. So haben Klaus Kienzle aus Seelbach und Waldi Wasmer aus Waldkirch die Plätze 5 und 6 belegt und kassierten dafür auch einen schönen Pokal. Den Vogel abgeschossen hat aber ein anderer. Bei 50 Teilnehmern ist es wirklich nicht einfach, so gut zu sein, Erster zu werden. Aber wie kann es anders sein, dem amtierenden Deutschen Meister 1985 Jürgen Seyferle aus Denzlingen (DC Südschwarzwald) gelang es. Er hat sich den stattlichen Pokal wirklich auch verdient. Ein Nachteil ist aber auch damit

verbunden. Im nächsten Jahr wird er der Titelverteidiger sein. Doch diesen Pokal nimmt ihm keiner mehr ab. Der Streckenpokal blieb einem Clubmitglied, und zwar dem aus Neubulach stammenden Werner Fleck. Keiner hatte ernsthaft vermutet, daß der bescheidene Ingenieur auch hinter diesem Po-



kal her war. So richtete man ein Auge immer nur auf die Prominenz. Aber Werner Fleck hat damit bewiesen, daß auch er sein Handwerk versteht. Gönnen wir ihm den herrlichen Pokal für seinen 1. Platz im Streckenflug. Beim Doppelsitzer-Wettbewerb sah es etwas mager aus. Die Althofdrachen

hatten sich eine größere Teilnahme der Doppelsitzerpiloten erhofft. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Der Sonderpokal Doppelsitzer funkelt jetzt bei Karlheinz Rasp aus Maulbronn, dem es wieder einmal gelang, die Zuschauer in jeder Weise zu faszinieren.

Bei den Althofdrachen ist der Wettbewerb wieder so gelaufen, wie sie sich das vorgestellt hatten. Der Wettergott hätte ein paar Sonnenstrahlen mehr und einen schönen Südwestwind schicken können. Dennoch umsäumten mehrere tausend Zuschauer das Fluggelände. Piloten in jedem Alter waren vertreten. Ältester Teilnehmer auf Platz 32 war Bruno Rehm aus Ludwigsburg mit 62 Jahren, dem die Zuschauer besondere Hochachtung entgegenbrachten und der auch im nächsten Jahr wieder am Bärenpokal teilnehmen möchte, wie all die anderen Piloten, die versichert haben, schon allein der herzlichen Kameradschaft wegen auch 1986 wieder dem Ruf des Vereins zu folgen, der es versteht, aus einem Wettbewerb ein Erlebnis zu machen.

Ellen Weißenburger



Die Pokalgewinner: (vordere Reihe von links): Klaus Kienzle, 4. Platz, Peter Voigt, 6. Platz, 2. Streckensieger und Vizeclubmeister, Werner Fleck, 1. Streckensieger; (hintere Reihe, von links): Waldemar Wasmer, 5. Platz, Claus Amann, 3. Platz, Jürgen Seyferle, 1. Platz und Bärenpokalsieger, Uli Blumenthal, 2. Platz und Clubmeister 1985 der Althofdrachen, Cornelia Gröner, Co-Pilotin, und mit Karlheinz Rasp Doppelsitzer-Sieger.

Bestellschein an



**WINDSPORT
WILDBAD**

Jindra Blumenthal, Umlandstraße 24a
7547 Wildbad, Telefon (07081) 81 72

- Bitte liefern Sie _____ Ex. des Drachenflugkalenders „Delta '86“.
- Preis pro Kalender DM 24,- zuzüglich Versandpauschale (Inland DM 3,-, Ausland DM 5,-).
- Ab 2 Kalendern Versand kostenlos.
- Ein Verrechnungsscheck über DM _____ liegt bei.
- Den Betrag von DM _____ habe ich bei der Post per Zahlkarte auf Ihr Konto Nr. 30061-758 beim Postgiroamt Karlsruhe (BLZ 660 10075) überwiesen. Der Zahlkartenabschnitt liegt der Bestellung als Beleg bei.
- Die Lieferung erfolgt nach Eingang Ihres Verrechnungsschecks oder des Zahlkartenabschnittes. Um Ihnen Kosten zu ersparen, erfolgt eine Lieferung per Nachnahme nur auf besonderen Wunsch.

Meine genaue Anschrift:

Die Drachenflugschule Hochschwarzwald bietet an:

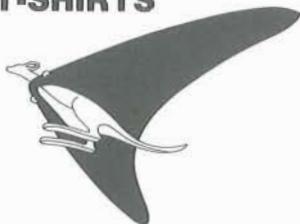


Schleppkurse am
14. und 15. September
5. und 6. Oktober
28. und 29. Oktober

Anmeldung bitte an:

**Manfred King,
Sägendobel 32
7740 Triberg,
Tel. 0 77 22 / 57 61**

T-SHIRTS



AUSTRALIA 87

SWEATSHIRTS

mit dem **MOTIV DER WM 87**
3 farbiger Druck in den
Austr. Nationalfarben
100% Baumwolle schwere
Qualität
Größen: S-M-L-XL
T-Shirt 25,-
Sweatshirt 35,-
zuzgl. Porto

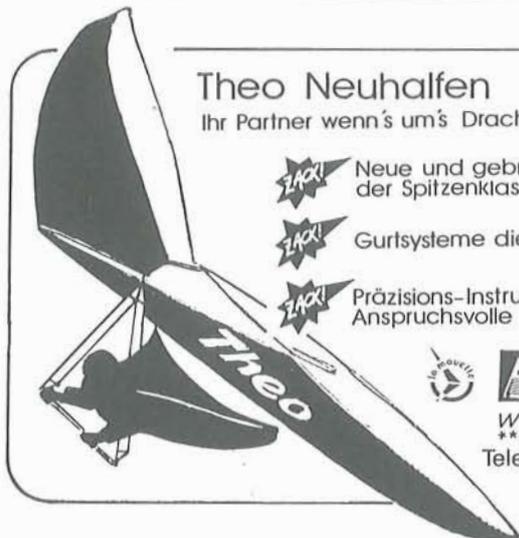
T. Mengershausen
Tannerhofstr. 34
8163 Bayrischzell
Tel.: 080 23/8 1112



Wir bedrucken auch Textilien nach Ihren Angaben für Clubs, Veranstalter etc.

Theo Neuhalfen

Ihr Partner wenn's um's Drachenfliegen geht!



- ZACK!** Neue und gebrauchte Drachen der Spitzenklasse
- ZACK!** Gurtsysteme die perfekt sitzen
- ZACK!** Präzisions-Instrumente für Anspruchsvolle

Windborne

 Telefon 022 48/28 02

Um unsere Kunden
bestens bedienen
zu können, setzten
wir uns bei der
Firmenübernahme den
Grundsatz, Kunde
ist König,
und so entstand der

Express II

Durch Detailverbesserungen, perfekte Verarbeitung, verbessertes Handling
und bester Leistung, können wir unseren Interessenten einen der besten
Gleiter auf dem Weltmarkt anbieten.
Preis bis 30. 9. 85 4.400,- DM

Sonderaktion für Österreich:
10 Express II für nur 29.000,- ÖS incl. MwSt.
Auskunft: Karl Heinz Pamer 1100 Wien, Tel. 0222/641344

FEDER M jetzt auch als UL Tragwerk.

VAMPIR II 14,2 + 18,0 qm

Die meistverkaufte und beliebteste UL Tragfläche
Preis: 4.500,- DM

FEDER

DM 2.990,-
unser beliebtes Anfängergerät, setzt
Maßstäbe für den zukünftigen
Spitzenpiloten. Die ausgezeichneten
Flugeigenschaften bietet unseren
zukünftigen Piloten ein angenehmes,
erfolgreiches und vergnügtes
Fluggefühl.

Deutscher Meister 1985

Vertretungen:

- Lambos Delta Shop, Waldkirch, Tel. 07681/3535
- Gerald Haselmann, 8650 Kulmbach, Tel. 09221/75166
- Bernd Weber, 7442 Neuffen, Tel. 07123/60584
- Udo Wilhelm, 4700 Hamm, Tel. 02381/62885
- Reinhold Speldel, 8201 Nußdorf, Tel. 08035/5655
- Jürgen Klose, 7411 Sonnenbühl, Tel. 07128/463
- Jens Hackenjos, 8000 München 40, Tel. 089/3084613
- Wigbert Flippert, 8542 Roth, Tel. 09171/7841



Importeur:
**Gebr. Wittnauer
Bachstraße 12
D-7591 Sasbach
Tel. 0 78 41 / 41 01**

Ausschreibung – Zirbelnußcup 1985

Erstes bayerisches Vergleichsfliegen aus dem Hängegleiterwindenschlepp. Der Augsburger Drachenfliegerclub e.V. veranstaltet anlässlich der 2000-Jahr-Feier in Augsburg ein Vergleichsfliegen auf bayerischer Ebene. Diese Veranstaltung soll der Startschuß für weitere alljährliche, gleichartige Veranstaltungen werden.

Das Reglement ist ausgelegt, um den Vereinssport zu fördern, gleichwohl soll auch die persönliche Einzelleistung voll zum Tragen kommen.

Termin:

28./29. September 1985

Erster Start jeweils um 8.00 Uhr Trainingsmöglichkeit bereits am 27.09.85 ab 14.00 Uhr

Ort:

Augsburg, Baugebiet Alter Flugplatz

Schirmherr:

Sportreferent der Stadt Augsburg Wilhelm Leichtle

Schleplänge-Richtung:

min. 700 m Ost-West

Disziplinen:

1. Abwurf eines nummerierten Beutels auf Landezielpunkt, jedoch nicht im Landeanflug. Vor der Ziellandung muß mindestens eine 90°-Kurve geflogen werden.
Ziellandung.
2. Zeitflug (vom Abheben).
Ziellandung.
3. Dreieckkurs über drei Bojen mit abwinken – alternativ Nummernbojen mit Erkennung.
Ziellandung.
4. Umfliegen von 2 Bojen, Ziellandung, schnellste Zeit vom Abheben. Für die Position 2 und 3 erfolgt bei thermisch guten Verhältnissen Gruppeneinteilung, ebenso bei geänderten Disziplinen, wobei die Flugdauer eine wichtige Rolle spielt.

Unkostenbeitrag:

Pro Teilnehmer sind DM 25,00 zu entrichten. Die Schleppgebühr ist darin enthalten.

Vereinswertung

1. bis 3. Platz je 1 Pokal oder Zirbelnuß durch die Stadt Augsburg und ADC e.V.

Einzelwertung

1. bis 8. Platz je 1 Pokal durch die Stadt Augsburg und ADC e.V.

Jeder Teilnehmer erhält eine Urkunde 1 Pechvogelpreis

Folgende Firmenpreise stehen zur Verfügung:

Firma Bernds Sportladen und Fa. Wohnstil:

Vereinswertung: 1. DM 150, –
2. DM 100, –
3. DM 50, –

Einzelwertung: 1. DM 150, –
2. DM 100, –
3. DM 50, –

Bei Vereinswertung werden die besten drei Teilnehmer gewertet.

Bei geringerer Teilnahme kann keine Vereinswertung erfolgen.

Die Teilnehmerzahl muß aus zeittechnischen Gründen auf 70 Personen beschränkt werden. Für die Teilnahme muß eine gültige Schleppberechtigung vorgewiesen werden.

Aus organisatorischen Gründen ist Voranmeldung an folgende Adresse dringend gewünscht:

Augsburger Drachenfliegerclub e.V.
Norbert Stinglhammer
Ravensburgerstr. 10
8900 Augsburg
Tel. 08 21 / 51 68 01



&



Ständig Wochenkurse für Anfänger.

A-Kurse ab 17.8. und 5.10.

Ideales A-Gelände (120, 240, 400, 600 und 1000 m Höhendifferenz) mit riesigen Landeplätzen.

Fordern Sie unseren Prospekt an!

Überlandkurse Theorie 7.–8.12.85 sowie 8.–9.3.86.

Überlandkurse Praxis 27.12.85 bis 6.1.86 und

22.3. bis 31.3.86 in den schönsten Fluggebieten **Spaniens!**

Weitere Informationen auf Anfrage.

Vertretung von Firebird, Finsterwalder und Rademacher.

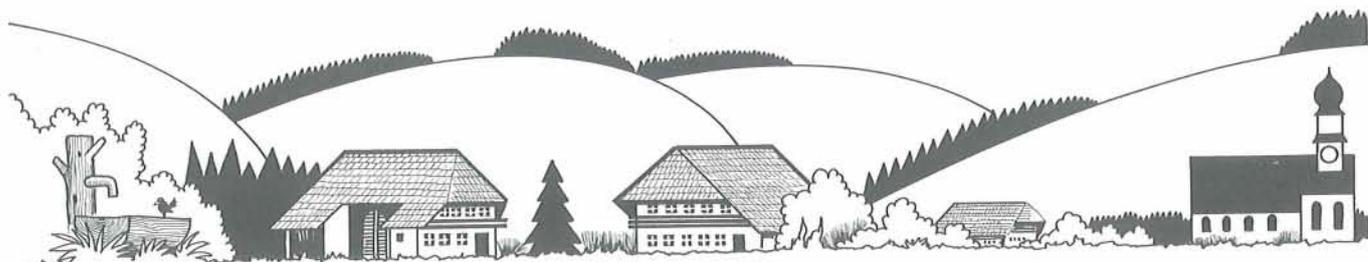
Große Auswahl an Zubehör, Kleidung etc.

Probeflüge mit „Uno“, dem Einsteigergerät, oder Quattro, ideal für Fortgeschrittene und Genußflieger, nach Vereinbarung.

Umfassender Ersatzteil- und Reparaturservice sowie Segelreparatur **ohne Wartezeiten.**

Besuchen Sie uns – direkt an der Zufahrt zum Landeplatz 'Pferdekoppel' am Belchen!

Unsere Adresse: Hof 57 · 7816 Münstertal · Tel. 0 76 36/16 76



Europa-Cup und Deutsche Meisterschaft der Senioren vom 12. – 17.8.1985 in Obervellach/Kärnten

In diesem Jahr hatten sich 59 Piloten zur Teilnahme am Europa-Cup angemeldet. Einige Teilnehmer beschwerten sich wegen der vielen Hochspannungsleitungen. Nach den ersten Probeflügen stellten aber auch diese Piloten fest, daß dieses Strippengewebe nicht störte, denn Landeplätze waren ausreichend vorhanden. Eine Seltenheit war, daß die Bauern in diesem Fluggelände den Drachenfliegern noch wohlgesonnen ihre Wiesen und Äcker zum Landen zur Verfügung stellen.

Am Startplatz wurde wegen der höchsten Teilnehmerzahl (seit 1983 Europa-Cup und seit 1982 Deutsche Meisterschaft) eine zweite Startrampe errichtet, um allen Piloten die Möglichkeit zu geben, auf einer der beiden Rampen zu starten.

Am 12.8. begann der erste Durchgang mit Streckenflug, Bojen und Zeitwertung. Der zweite Durchgang war Freie Strecke bis maximal 9,8 km mit 100 m Wertung. Ein Pilot (Josef Wenger) erreichte als einziger die maximale Strecke und wurde mit 150 Zeitpunkten belohnt.

Da in diesem Gelände nur nach Osten geflogen werden kann und ständig ein Gegenwind von 20–30 km/h zu überwinden war, sind 9,8 km schon eine beachtliche Leistung. Am 3. Wertungstag wurde ein Speed-Round mit Ziellandung geflogen. Es standen zwei 50 m Zielkreise zur Verfügung. Der 4. Durchgang war ein Streckenflug wie Durchgang 2, jedoch mit 6 festen Landeplätzen. Hier erreichten 3 Piloten die maximale Strecke von 9,8 km (Dr. Boretzky, Potrykus und Spori). Auch hier wurden 150 Zeitpunkte gutgeschrieben. Am letzten Wertungstag zogen einige Jagdflugzeuge durch das enge Tal. Dies veranlaßte den verantwortungsbewußten Wettkampfleiter Elmar Lenze aus Lippstadt eine Zeit-Ziel Aufgabe zu stellen, um somit den Wettbewerb nicht zu gefährden.

Das Wetter war während der ganzen Wettkampftage traumhaft schön und somit konnten 5 Wertungsflüge absolviert werden.

Die ältesten Teilnehmer waren Ferdinand Strecker (Jahrg. 1914) Österreich, Herman Neuschütz (Jahrg. 1917) Deutschland und Dr. Otto Beier (Jahrg. 1918) Österreich.

Am 17.8. um 20 Uhr wurde die Siegerehrung durch die Herren SCHMALZER

(Obmann des 1. Oberkärntner Hängegleiter-Clubs), Landtagsabgeordneten, Bürgermeister und Schirmherr MOELCHL und dem Wettkampfleiter LENZE vorgenommen. Jeder Teilnehmer erhielt vom dortigen Drachenflug-Club eine Erinnerungsplakette und von der Gemeinde Obervellach eine Guß-Statue auf Marmorsockel. Die Sieger wurden reichlich mit Pokalen und Medaillen geehrt.

Ich persönlich möchte mich bei allen Teilnehmern, der Wettkampfleitung und den Helfern, die durch ihre Mithilfe zum Gelingen des Europa-Cups beigetragen haben, ganz herzlich bedanken. Der nächste Europa-Cup wird voraussichtlich vom 28. August – 2. September 1986 in Vaduz stattfinden.

Manfred Pfister

Deutsche Meisterschaft

1. Dr. Boretzky, Wolfgang
2. Pfister, Manfred
3. Grafe, Dietrich
4. Fichtner, Max
5. Wenger, Josef
6. Potrykus, Harald
7. Woell, Willi
8. Walz, Eberhard
9. Gornig, Wolfgang
Nauheim (D) Magic 4
10. Zimmermann, Manfred
Passau (D) Moyes GTR

Europa-Cup

1. Dr. Boretzky, Wolfgang
Kaarst (D) Saphir 17
2. Spori, Arthur
Thun (CH) Magic 3
3. Pfister, Manfred
Frankfurt (D) UP Coment
4. Grafe, Dietrich
Rodau/Odenw. (D) Magic
5. Fichtner, Max
Putzbrunn (D) Spot 2
6. Wenger, Josef
Goepfingen (D) Quattro
7. Potrykus, Harald
Schongau (D) Bullet C
8. Woell, Willi
Kitzbüchel (D) Spot Prototyp
9. Walz, Eberhard
Berlin (D) Atlas 16
10. Schloemmer, Hubert
Bad-Aussee (A) Comet C II

Herzerbergpokal in Pfäffelbach

Am 14. und 15. September 1985 veranstaltet der Drachenfliegerclub Saar e.V. in Pfäffelbach einen Flugtag mit offenem Wettbewerb um den Herzerbergpokal.

Bewertet wird Zeitflug mit Ziellandung. Teilnahmeberechtigt sind Piloten mit mindestens Befähigungsnachweis A. Die Startgebühr beträgt DM 10,-. Für Essen und Trinken ist gesorgt. Anmeldungen bitte an Ursula Werle, Kindsbacher Straße 38, 6751 Mackenbach.



Foto: Edeltraut Eri

Deutscher XC-Cup

Dritter Zwischenbericht

... Teilnehmerzahl wächst weiter ... Veränderungen an der Spitze ... Einreichungsschluß 05. Oktober 1985 ...

In den letzten beiden Monaten wurden 28 Flüge für die XC-Cup-Wertung eingereicht und ausgewertet. Wegen Redaktionsschluß des Infos konnten dabei die in den Sommerferien durchgeführten Flüge noch nicht berücksichtigt werden. Diese werden wohl erst bis zum Einreichungsschluß am 05. Oktober vollständig ausgewertet sein. So sind bis zum Ende der Wertung noch beträchtliche Verschiebungen möglich.

Was die Beurkundung der neu eingereichten Flüge betrifft, so gibt es wenig zu beanstanden. Bei den im letzten Info noch mit einem Sternchen versehenen Flügen, konnte nach Einreichung der vollständigen Unterlagen, die endgültige Wertung vorgenommen werden.

Der weiteste Flug in den vergangenen zwei Monaten gelang Klaus Tänzler in Spanien. Er flog 177 Kilometer und konnte somit von Platz 13 auf Platz sieben vorrücken. Michael Weingartner gelang der weiteste Flug in unseren Breiten. Er flog am 30.6. im Zillertal 152 Kilometer und liegt jetzt knapp vor Michael Schmidt auf dem zweiten Platz. Acht weitere Piloten griffen neu in den XC-Cup ein. Manfred Aumer setzte sich mit drei gewerteten Flügen auf Anhieb auf Platz 9. Hans Kirchberger konnte sich von Platz 15 auf Platz 11, Reinhold Schmitz von Platz 18 auf Platz 12 verbessern. Seine Position ebenfalls verbessern konnte Hubert Peteranderl auf Platz 15 und Jörg Sebald auf Platz 17. Durch diese Aufsteiger rutschte das gesamte Mittelfeld nach unten.

Auch in der Juniorwertung gab es einige Verschiebungen. Bisher wurde versehentlich Til Matschos anstelle seines Clubkameraden Sven Oertel als Junior geführt. Neu hinzu kamen Achim Rösch und Andreas Boll. Jörg Sebald verdrängte Gerhard Steinberg vom zweiten Platz.

Interessant, daß sich die Tendenz, wie im Info Nr. 30 berichtet, fortgesetzt und über die Hälfte der angemeldeten Flüge Zielrückkehrflüge sind. Dabei scheint sich die Strecke Arbiskopf-Schmittenhöhe-Arbiskopf (138 km) bzw. Arbiskopf-Zell am See-Arbiskopf (146 km) größter Beliebtheit zu erfreuen.

Weitere Flüge, die bis zum 30. September durchgeführt werden, können noch bis zum 05. Oktober 1985 bei der DHV-Geschäftsstelle oder Charly Jöst eingereicht werden. Nach dem 30. Oktober eingereichte oder unvollständige Flüge können leider nicht mehr berücksichtigt werden.

XC-Leistungsabzeichen

Folgenden Piloten wurde auf Antrag und nach Erfüllung der Bedingungen ein 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
- Nr. 9 Reinhold Schmitz
- Nr. 10 Achim Rösch
- Nr. 11 Jost v. Schönebeck
- Nr. 12 Helmut v. Holdt

XC-Silber

- Michael Schmidt
Manfred Mokros
Helmut Denz
Michael Weingartner



Über dem Tegelberg

Foto: Franz Karl

Zwischenstand Deutscher XC-Cup 1985

(Stand: 23.8.1985)

Pilot	Gerät	Tag	Flugaufgabe		Ziel	Wendepunkt	Start	Landung	Flugzeit	km	Pkte	
			geplant	gewertet								
Gilbert Eggen	Magic 185	20.04.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Pass Thurn	Schmittenhöhe	St. Johann im Pongau	5 h 30'	49	86	
Andreas Boll	Cloud III	21.04.	Freie Strecke	Freie Strecke			Mössingen	Löffingen	3 h 15'	75	75	
Ingo Westerboer	Magic 166	24.05.	Dreieck	Freie Strecke		1. Schareben 2. Neunußberg	Mittagstein	Flugplatz Arnbruck	2 h 50'	24	24	
Hans Kirchberger	Magic III	26.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Hochgründeck	Stoderzinken	Untersulzberg	2 h 25'	54	54	
Jörg Sebald	Comet	26.05.	Ziel	Freie Strecke	Schladming		Arbiskopf	Hinderstal	5 h 50'	87	87	
Rudi Aumer	Typhoon S 4	26.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Piesendorf	Arbiskopf	Maishofen	4 h 15'	76	76	
Wolfgang Neuhofer	Comet	26.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Zell a. See	Arbiskopf	St. Johann im Pongau	5 h 20'	105	105	
Manfred Aumer	Typhoon S 4	27.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Zell a. See	Arbiskopf	Ruhpolding	5 h 35'	89	89	
Wolfgang Neuhofer	Comet	27.05.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Zell a. See	Arbiskopf	Marquartstein	2 h 50'	78	78	
Jörg Sebald	Comet	27.05.	Ziel auf gek. Bahn	Freie Strecke	St. Johann i. Tirol		Schmittenhöhe	Arbiskopf	Hochfilzen	4 h	68	68
Hans Kirchberger	Magic III	27.05.	Ziel auf gek. Bahn	Freie Strecke	Piesendorf		Kleiner Schellenberg	Stoderzinken	Goldegg	4 h 30'	55	55
Jost v. Schönebeck	Concord II	01.06.	Freie Strecke	Freie Strecke			Oberemmendorf	Kaunal	?	58	58	
Manfred Aumer	Typhoon S 4	04.06.	Ziel-Rück	Freie Strecke			Schmittenhöhe	Arbiskopf	Stuhlfelden	5 h 10'	90	90
Romuald Kieferle	Magic 177	04.06.	Ziel-Rück	Freie Strecke		Kreuzjochhütte		Schmittenhöhe	Fischern bei Liezen	5 h 30'	112	112
Manfred Aumer	Typhoon S 4	04.06.	Freie Strecke	Freie Strecke			Jachenhausen	Pettenreuth	3 h 50'	44	44	
Ingo Westerboer	Magic 166	05.06.	Ziel	Freie Strecke	Weiden (Flugplatz)		Jachenhausen	Nabburg	3 h 20'	64	64	
Achim Rösch	Vampir II	17.06.	Freie Strecke	Freie Strecke			Teufelsmühle/Loffenau	St. Johann/Reutlingen	3 h 15'	77	77	
Helmut von Holdt	Magic	29.06.	Freie Strecke	Freie Strecke			Fürstenberg	Emmingen	2 h 50'	23	23	
Wolfgang Gerteisen	Select	29.06.	Freie Strecke	Freie Strecke			Belchen	Unteribental	1 h 45'	24	24	
Manfred Mokros	Typhoon	30.06.	Ziel-Rück	Freie Strecke			Schmittenhöhe	Arbiskopf	Neukirchen/Sulzau	4 h 25'	107	107
Manfred Aumer	Typhoon S 4	30.6.	Ziel-Rück	Freie Strecke			Schmittenhöhe	Arbiskopf	Gries im Pinzgau	4 h 15'	84	84
Til Matschoss	Moyes Missile	30.06.	Ziel-Rück	Freie Strecke			Schmittenhöhe	Arbiskopf	Bramberg	3 h 15'	40	40
Richard Hermann	Duck II	30.06.	Freie Strecke	Freie Strecke			Tessenberg/Sillian	Lansach/Weissenstein	5 h 15'	93	93	
Michael Weingartner	C 2	30.06.	Ziel	Freie Strecke	Niederöblarn		Arbiskopf	östl. Haus im Ennstal	6 h	152	152	
Reinhold Schmitz	Ulf-1	07.07.	Ziel	Freie Strecke	Hermithausen		Wasserkuppe	Weiler/Rothenburg a. Tauber	4 h 55'	120	120	

Pilot	Gerät	Tag	Flugaufgabe		Ziel	Wendepunkt	Start	Landung	Flugzeit	km	Pkte
			geplant	gewertet							
Hubert Peteranderl	Sierra	14.07.	Ziel-Rück	Freie Str. auf gek. Bahn		Flirsch (Bahnhof)	Laber	Holzleiten	5 h 30'	111	111
Helmut von Holdt	Magic 166	21.07.	Ziel	Freie Strecke	Klippeneck		Beggingen	Haldenstetten	1 h 40'	31	31
Klaus Tänzler	Typhoon S4	02.08.	Ziel	Freie Strecke	St. Esteban de Gormaz		Arcones (Spanien)	Malanquilla	6 h 30'	177	177

Zwischenstand Deutscher XC-Cup 1985

(Stand: 8. August 1985)

Rang	Pilot	Flüge		Punkte
		eingetr.	gewertet	
1	Manfred Mokros	4	3	559
2	Michael Weingartner	5	3	500
3	Michael Schmidt	3	3	493
4	Helmut Denz	3	3	464
5	Romuald Kieferle	5	3	431
6	Aido Olivotti	4	3	368
7	Klaus Tänzler	5	3	310
8	Karlheinz Scheil	2	2	303
9	Manfred Aumer	4	3	263
10	Bernd Gassner	3	3	245
11	Hans Kirchberger	3	3	231
12	Reinhold Schmitz	2	2	221
13	Franz Schüller	2	2	220
14	Arnold Kummer	3	3	219
15	Hubert Peteranderl	2	2	203
16	Dieter Köhler	3	3	201
17	Jörg Sebald	3	3	195
18	Helmut Wilms	3	3	189
19	Wolfgang Neuhofer	2	2	183
20	Rudi Aumer	2	2	168
21	Gerhard Steinberg	2	2	131
22	Til Matschoss	5	3	124
23	Ingo Westerboer	3	3	116
24	Manfred Kravanja	1	1	113
25	Richard Hermann	1	1	93
26	Gilbert Eggen	1	1	86
27	Wolfgang Kercher	2	1	84
28	Achim Rösch	1	1	77
29	Andreas Boll	1	1	75
30	Sepp Singhammer	1	1	68
31	Jost v. Schönebeck	1	1	58
32	Wolfgang Gerteisen	2	2	56
33	Helmut v. Holdt	2	2	54
34	Sven Oertel	1	1	40
35	Paulus Straub	1	1	22

Juniorwertung

(Geburtsstichtag: 30.09.1960)

Rang	Pilot	Gewertete Flüge	Punkte
1	Bernd Gassner	3	245
2	Jörg Sebald	3	195
3	Gerhard Steinberg	2	131
4	Achim Rösch	1	77
5	Andreas Boll	1	75
6°	Sven Oertel	1	40

° Wegen eines Mißverständnisses war bisher Til Matschoss für Sven Oertel als Junior gemeldet.

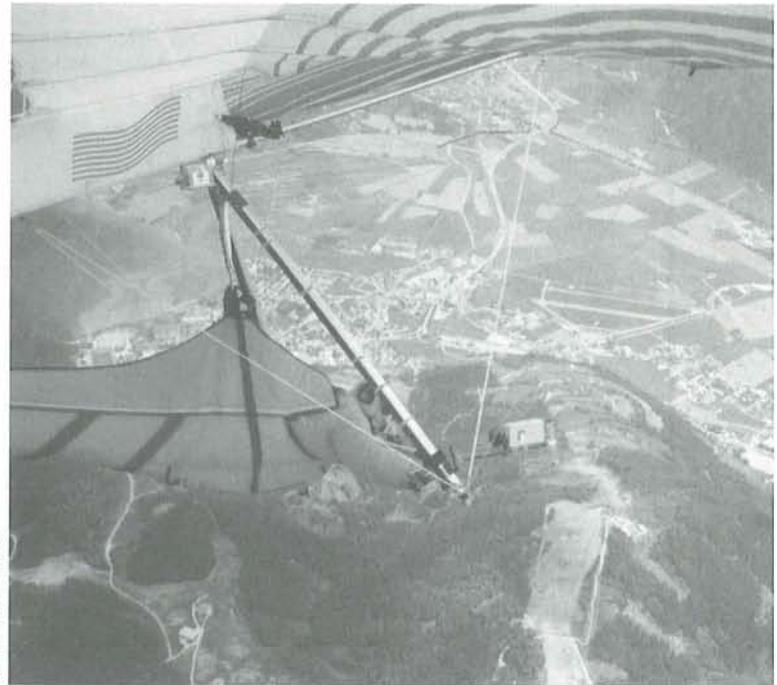


Foto: Aido Olivotti

Beliebter Wendepunkt im Pinzgau, die Schmittenhöhe

Zitat

„Das Hängegleiten wurde vom DSB zwar als Leistungssport anerkannt, hinsichtlich einer Förderung steht diese Luftsportart aber „vor der Tür“.

Aus Aerokurier 7/1985, Mitteilungen des DAeC

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
01.03. – 30.09.	Weserbergland	Weserbergland XC-Cup 1985	DC Höxter, Petra Barnofske, Telefon 05271/4561
14.09. – 15.09.	Pfäffelbach	Herzerbergpokal	Ursula Werle, Kindsbacher Str. 38, 6751 Mackenbach
28.09. – 29.09.	Augsburg, Alter Flugplatz	Zirbelnußcup 85	Norbert Stinglhammer, Ravensburger Str. 10, 8900 Augsburg, Telefon 0821/516801

Lambos Delta-Shop

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

Toppergeräte 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.

Gebrauchtgeräte 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, WASMER

UVEX, RÖMER, SALEWA, VAUDE.



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 Fluggelände bis 1000 m Höhenunterschied.

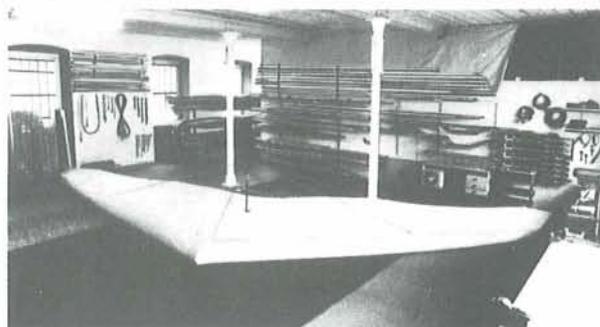
Vorgesehen: anschließend Ablegen der A-Prüfung Ausbildung durch 2 staatlich gepr. Drachenfluglehrer. Fordern Sie unseren übersichtlichen, ausführlichen Informationsprospekt an!

Unser Top-Angebot für A-Schein-Schüler:

1 Feder + Schürze

+ Fallschirm

DM **3999,-**



EXPRESS Pacific Wings

1. Platz Deutsche Meisterschaft	85
1. Platz Deutschland Cup	85
1. Platz Bayerische Meisterschaft	85
1. Platz Int. Ungar. Meisterschaft	85
2. Platz Int. Ungar. Meisterschaft	85
2. Platz Baden Würt. Meisterschaft	85
3. Platz Int. Ungar. Meisterschaft	85
4. Platz Int. Ungar. Meisterschaft	85

Den EXPRESS gibt's bei uns zu einem SUPER-Preis, damit auch Sie ganz vorne sind.

Machen Sie einen Probeflug bei uns, das ausgezeichnete Handling u. die absolute Spitzenleistung werden Sie begeistern. Werden Sie auch ein Sieger.

EXPRESS = Spitzenleistung mit einem traumhaften Handling

LAMBOS Aktuell

Die positive Entwicklung des Express ist in der Hauptsache den Wettkampfpiloten sowie dem neuen Firmenbesitzer E. Wittenauer zu verdanken, die alles daran gesetzt haben den Express in seiner Proto-Ursprungsform zu verbessern. Wir, die Fa. Lambos-Delta-Shop, gratulieren ganz besonders Jürgen Seyferle, Jochen Zeyher, Christoph Kratzner u. Clemens Koch für ihre glänzenden Leistungen, Ergebnisse.

Gütesiegelnummer 01-110-85

Top Gebrauchtgeräte

Atlas 14	2400,- DM	1 Jahr
Atlas 14	2600,- DM	3 Monate
Atlas 16	2200,- DM	82
Atlas 16	2300,- DM	83
Feder 16	2600,- DM	2 Monate
Feder 16	2500,- DM	3 Monate
Azur 15	2000,- DM	Ende 82
Azur 17	2400,- DM	Ende 83
Azur 17	1800,- DM	
Vampir II14, 2	2500,- DM	
Vampir II15,7	3200,- DM	
Vampir II15,7	2600,- DM	
Cloud I	900,- DM	
Cloud II	2200,- DM	
Cloud III	2400,- DM	
Vega 16 85	4500,- DM	Vorfühhg.
EXPRESS 85	3950,- DM	Vorfühhg.