

# DHV-info Nr. 32

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

B 5591 F

Dezember 1985



## Der Deutsche Hängegleitertag 1985

Wären alle Flugveranstaltungen mit demselben guten Wetter gesegnet, das sich regelmäßig bei den Jahreshauptversammlungen des DHV einstellt, sähe man nur noch glückliche Pilotengesichter. Für die Tagung war das gute Wetter eher ein Handicap, da beim vorgesehenen Tagungsbeginn um 15.00 Uhr noch eine Vielzahl an Tagungsteilnehmern in der Thermik am Hochfeln hing. Die DHV-Kommission trug dem Rechnung und verschob den Beginn auf 16.30 Uhr. Die Halle füllte sich und es konnte losgehen.

Nach der Begrüßung der Mitglieder und Gäste durch den Vorsitzenden Peter Janssen und dem Grußwort des Gemeindegemeindefürsers Gehmacher ging es gleich hinein in die Tagesordnung mit Regularien und Tätigkeitsberichten. An erster Stelle eine Zusammenfassung von Peter Janssen, der besonders auf aktuelle Sorgen und Bedrängnisse hinwies, die dem Drachenflugsport derzeit zu schaffen machen.

Heftige Diskussion entstand beim Bericht von Helmut Denz über den Deutschen XC-Cup und dessen Fortsetzung als Deutscher Streckenflugpokal zusammen mit dem DAeC. Aber was half's, die entscheidenden Gespräche mit dem DAeC hatten schon stattgefunden und die schwierige Übereinkunft sollte nicht umgeworfen und gefährdet werden.

Im Rahmen des Sportberichts dann der erste Höhepunkt: Die Siegerehrung des Deutschen XC-Cup 1985. Über 10000 DM Preisgeld war durch Spenden zusammengekommen und die fünf Bestplatzierten konnten stattliche Preisgeldschecks entgegennehmen. Große Freude bei Manfred Mokros, dem Gesamtgewinner, der den „Cup“ erhielt. Weitere Pokale gingen an den Juniorsieger, Franz Schüller, und an die Mannschaft des 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclubs. Gleich im Anschluß an die Siegerehrung wurden die Erwerber des neugeschaffenen silbernen Leistungsabzei-

chens geehrt und stellvertretend für alle „Bronzenen“ dessen erster Erwerber Til Matschoss.

Hatte bisher der Sport die Szene beherrscht, so trat im weiteren Verlauf des Deutschen Hängegleitertages die Technik in den Vordergrund. Den zweiten Höhepunkt des Tätigkeitsberichtes der DHV-Kommission bildete der Vortrag von Technikreferent Prof. Michael Schönherr über den Stand seiner Tuck-Untersuchungen. Anhand von Film- und Diavortrag, untermauert von theoretischen Erläuterungen, zeigte er seine jüngsten Testergebnisse an der Kochertalbrücke.

Nun wendete sich das Interesse in eine andere technisch-wissenschaftliche Richtung: Professor Dr. Karl Nickel führte die Tagungsteilnehmer in einem furiosen und mehrfach von Beifall unterbrochenen Vortrag an eine neue Möglichkeit zur Leistungssteigerung von Drachen heran. Er hatte seine theo-

*Fortsetzung Seite 4*

# Aus dem Inhalt

Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission . . . . .	6	Zehn Jahre DC Tegernseer Tal . . . . .	34
DHV bietet an . . . . .	9	Briefe . . . . .	39
Einnahmen – Ausgaben 1984 . . . . .	10	Gebrauchtmarkt . . . . .	40
Die Struktur des DHV . . . . .	11	Zirbelnußcup in Augsburg . . . . .	44
Mitglieder fragen – DHV antwortet . . . . .	12	Gemeinsamer Sport zwischen DAeC und DHV . . . . .	45
Hängegleiter-Gütesiegel-Verfahren . . . . .	13	Ausschreibung zum Streckenflugpokal 1986 . . . . .	46
DHV-Mitgliedsvereine . . . . .	18	Startmeldung . . . . .	49
Preis des Schneiders von Ulm . . . . .	20	Landemeldung . . . . .	50
Fluglehrerlehrgänge . . . . .	22	XC-Cup 1985: Endstand und Ergebnisse . . . . .	51
Sicherheitsjournal . . . . .	24	Bedingungen für die DHV-Leistungsabzeichen . . . . .	55
Fragen und Antworten zu Cloud III . . . . .	26	<b>Impressum</b>	
Steckbrief gestohlener Hängegleiter . . . . .	29	Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V., Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund, Telefon 0 80 21 / 81 81	
Markt-Neuheiten . . . . .	29	Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich) Edeltraud Erl, Peter Janssen, Klaus Tänzler	
Filmfestival für Drachenflugfilme . . . . .	30	Satz: Anthofer's Satz + Druck Organisation, München	
Ein Flug wie aus dem Lehrbuch . . . . .	33	Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben	
		Auflage: 6000	
		Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.	

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



Schirmgleiten ... Hängegleiten ohne Rohre ... Starten, Landen wie mit alten Standarddrachen ... DHV beruft Fachbeirat ... Legalisierung wie Hängegleiten angestrebt.

### Winter-Wettbewerbe

Wer auch im Winter nicht auf Wettbewerbsfliegen verzichten will und obendrein noch gut skifährt, für den ist Gelegenheit sein Können vom 11. bis 18.1.1986 in Dorfgastein unter Beweis zu stellen. Vom 11. bis 15. Januar wird trainiert, am 16. Januar wird's ernst. Es sind drei Zielflüge von der Brandlalm und dem Fulseck durchzuführen, von denen zwei gewertet werden. Am Frei-

tag, dem 17.1. findet dann der Riesenslalom statt. Anmeldung und nähere Informationen beim Verkehrsverein in A-5632 Dorfgastein, Telefon A-06433/277.

Schon Tradition ist der Delta-Ski-Cup des DFC Nordkette Innsbruck. Dieses Jahr trifft man sich zum 10. Mal zum Skilaufen und Drachenfliegen. Wettbewerbs-Termin: 21. bis 23. Februar 1986, Anmeldung DFC Nordkette, Felseckstraße 41, A-6020 Innsbruck, Telefon A-05222/360603 + 285325.

### Neue Hängegleiter mit Gütesiegel und DHV-Klassifizierung

Stand: 19.11.1985

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-103-85	Quattro	Hängegleiter-Sportart. Seeg	2
01-104-85	Bullet C 85	Guggenmos	3
01-105-85	Minifex 2	Finsterwalder	2
01-106-85	Impuls	WM-Drachenbau GmbH	2
01-107-85	Saturn 165	Steger	3
01-108-85	Saturn 180	Steger	3
01-109-85	Express Senior	Pacific Wings	3
01-110-85	Express Moyen	Pacific Wings	3
01-111-85	Feder	Pacific Wings	2
01-112-85	TOP	Thalhofer	2-3
01-113-85	Focus 16	Schönleber	2-3
01-114-85	Lift	Bichlmeier	1-2
01-115-85	Probe III	Hölzenbein	2-3
01-116-85	Spirit	Firebird	3
01-117-85	Hermes 15	La Mouette/Kaspeitzer	3
01-118-85	Hermes 16	La Mouette/Kaspeitzer	3

## 5-Jahres-Prüfung für Hängegleiter

Schäden an Altgeräten haben zu Unfällen geführt. Das Luftfahrt-Bundesamt hat daraufhin dem DHV nahegelegt, über die Einführung einer alljährlichen Pflichtüberprüfung, wie sie in der allgemeinen Luftfahrt üblich ist, nachzudenken.

Die DHV-Kommission hält es im Sicherheitsinteresse der Piloten für zweckmäßig, wenn jedes Gerät nach Abschluß der Flugsaison und nach besonderen Belastungen (z.B. Crash) von einem Fachmann gründlich untersucht wird. Sie empfiehlt daher die freiwillige Jahresuntersuchung durch das Herstellerwerk.

Spätestens nach 5 Betriebsjahren eines Hängegleiters hält die Kommission eine Pflichtuntersuchung für notwendig, um Verschleiß- und Korrosionsschäden aufzudecken und das Gerät fachgerecht zu überholen.

Die neue Regelung soll ab 01.01.1987 in Kraft treten.

## Kennzeichen-Umschreibung kostenlos

Die Beantragung eines Kennzeichens beim DHV kostet unverändert DM 30,-. Mit diesem Betrag abgedeckt war bisher schon der Halterwechsel, d.h. die Umschreibung des Kennzeichens vom alten Halter auf den neuen Halter.

Künftig ebenfalls kostenlos ist die Umschreibung des Kennzeichens bei Gerätewechsel, nämlich bei Übertragung vom alten Gerät auf ein neues Gerät. Der Umsteiger muß allerdings für das neue Gerät nach wie vor einen weiteren Kennzeichnungsantrag ausfüllen, wegen der Gerätebeschreibung.

Den neuen Service, der genauso den Nichtmitgliedern zugutekommt, ermöglicht die gesunde Finanzlage des DHV.

## Neue Adresse:

Die Firma Thalhofer GmbH ist umgezogen. Die neue Anschrift seit 1. Dezember lautet:

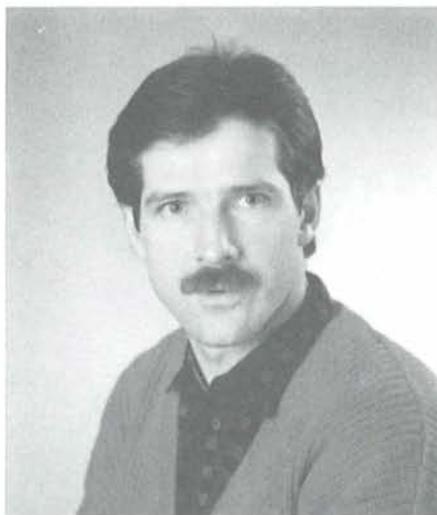
Thalhofer GmbH  
Sudetenstraße 10  
7449 Neckartenzlingen  
Telefon 071 27/187 95

## Neue Beiräte in der DHV-Kommission

Drachenfliegen erfreut sich in den nördlichen und mittleren Bundesländern Jahr für Jahr wachsender Beliebtheit und entsprechend stark ist der Zustrom neuer DHV-Mitglieder und Mitgliedsvereine aus diesen Bundesländern. Mit der Berufung von zwei zusätzlichen Regionalbeiräten, Detlef Gehrman und Helmut Molterer stehen zwei weitere DHV-Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung.



**Detlef Gehrman**, 43 Jahre, Drachenflieger seit 1980, Vorsitzender des Drachenfliegerclub Höxter, ist zuständig für Schleswig-Holstein, Bremen und Westfalen (Ost)/Lippe.



**Helmut Molterer**, 37 Jahre, Drachenflieger seit 1981, Mitglied des Drachenfliegerclub Trier, betreut Rheinland-Pfalz und Saarland.

**Peter Urbam** bleibt zuständig für Schleswig-Holstein, Hamburg und Berlin, **Elmar Müller** für Nordrhein-Westfalen (West) und Hessen.

Nachdem über UL-F-Schlepp, auf dessen Zulassung wir für 1986 hoffen, dem Ultraleichtfliegen wieder neue Bedeutung für unseren Drachenflugsport zukommt, war ein Fachbeirat für UL-Angelegenheiten zu ernennen. Und das jüngste Kind des DHV – das Schirmgleiten – ist ebenfalls mit einem neuernannten Beirat in der DHV-Kommission vertreten.

**Bernd Schmidler** ist seit Gründung des Deutschen Ultraleichtflugverbandes (DULV) dessen Ausbildungsreferent und nunmehr im DHV zuständig für UL-Angelegenheiten.



**Arnold Kummer**, 35 Jahre, Drachenflieger seit 1978, 2. Vorsitzender des Drachenfliegerclub Tegernseer Tal, wird sich als engagierter Drachenflieger und Fallschirmspringer um die Möglichkeiten für das Schirmgleiten in Deutschland kümmern.

## Mitarbeiter gesucht

Der DHV sucht einen vielseitig einsetzbaren Mitarbeiter auf Halbtagsbasis. Bewerber sollten technisch ausgebildet sein, den Befähigungsnachweis für Drachenfluglehrer besitzen und Freude am Reisen haben. Übliche Bewerbungsunterlagen mit Gehaltsvorstellungen bitte an die DHV-Geschäftsstelle, Schaftlachstr. 23, 8184 Gmund am Tegernsee.

## Hängegleitertagung 1985



*Manfred Mokros – Gewinner des XC-Cups*



*Das T-Shirt „Good luck Germany, zur Unterstützung der deutschen Nationalmannschaft bei der WM 1987 (siehe auch „DHV bietet an“)*



*Gut besuchte Deutsche Hängegleitertagung 1985*



*Wurde zu einer wichtigen Einrichtung: Das Treffen der Vereins-Vorstände mit der DHV-Kommission, anlässlich des Hängegleitertages der DHV-Tagung 1985*



*Nach der Arbeit ein entspannendes Tänzchen: Helmut Denz mit Freundin Christine*



*Michael Schmidt (rechts) erhält von Peter Janssen das Erste Silberne Leistungsabzeichen*



Professor Nickel: Konzept zur Leistungssteigerung



Professor Schönherr erläutert das Problem des Tuck

aus: Tageszeitung für das Hochsauerland vom 4.11.85

## Tagung in Winterberg zugesagt

**Winterberg/Elpe.** Die Jahrestagung des Deutschen Drachenflieger-Verbandes wird im kommenden Jahr erstmals außerhalb der bayerischen Grenzen stattfinden: In Winterberg. Mit diesem Ergebnis kam Burkhard Schulte, Vorsitzender der Drachenfliegerclubs West aus Elpe, von der Jahrestagung 1985 in Bergen am Chiemsee zurück. Es sei nicht leicht gewesen, diesen Beschluß gegen die bayerische Übermacht durchzusetzen, sagt Schulte, aber es habe sein Argument, Winterberg liege doch ‚mitten in Deutschland‘ und auch nördlich des Mains gäbe es engagierte Drachenflieger, dann doch Gehör gefunden und es sei für Winterberg entschieden worden.

Zu dieser Jahrestagung werden dann im Herbst 1986 etwa 2 000 Drachenflieger aus der gesamten Bundesrepublik erwartet und der Club West wird darum ein großes Rahmenprogramm vorbereiten, Ultraleichtfliegen, Fallschirmsport, Flugvorführungen und an den Abenden auch den tagungsüblichen Drachenfliegerball.

retischen Überlegungen durch praktische Flugversuche zusammen mit Klaus Rostan untermauert. Sein Resümee, daß zur Leistungssteigerung der induzierte Widerstand verringert werden muß und dies durch schlichte Veränderung des Flügelgrundrisses zu erfolgen habe, löste Verblüffung und Begeisterung zugleich aus. Da auch eine Reihe von Herstellern im Tagungssaal gesichtet wurde, dürfte sein Vortrag auf fruchtbaren Boden gefallen sein.

Nach weiterer Fortsetzung der Regularien und der Vergabe des nächstjährigen Hängegleitertages nach Winterberg im Sauerland, kam es zu engagierten Diskussionen beim Tagesordnungspunkt „Wünsche und Anregungen“. Im Vordergrund standen – ausgelöst durch die Probleme mit dem Cloud III – Sicherheitsthemen wie „Verantwortlich-

keit der Gerätehersteller“, „Maßnahmen gegen Hersteller“, „Überwachung der Geräteproduktion“, „Veröffentlichung der Einstelldaten“. Die fortschrittliche Zeit und die Ermüdung der meisten Tagungsteilnehmer erlaubte es nicht, die aufgeworfenen Fragen und Anregungen in aller Breite darzustellen und zu diskutieren. Unübersehbar waren das gesteigerte Sicherheitsbewußtsein der Piloten, das Mißtrauen der Piloten gegenüber Geräteherstellern und umgekehrt die Forderung an die DHV-Kommission zur Überwachung der Hersteller und Produkte.

Den Deutschen Hängegleitertag 1985 in Bergen schloß die Vorführung des neuen DHV-Films „Drachenfliegen – Heiter bis wolzig“ ab und in lockerer Stimmung ging's dann hinein in die abendliche Tanzveranstaltung.



Engagierte Zuhörer

# „Das Hohe Lied des Drachenfliegens“

von Professor Karl Nickel

*Nach meinem Vortrag in Bergen haben mich viele DHV-Mitglieder wegen vieler Dinge angesprochen. Zu meinem großen Erstaunen war darunter auch die Bitte, das „Hohe Lied des Drachenfliegens“, das ich gesungen habe, noch einmal schriftlich zu erhalten. Über dieses Ansinnen war ich deshalb so verblüfft, weil ich immer gedacht hatte, die Drachenflieger würden viel besser als ich wissen, weshalb das Drachenfliegen so schön ist. Ich als Außenstehender kann da leider nur meine Fantasie walten las-*

*sen und das nicht selbst ausprobieren. Um den Interessenten zu helfen, habe ich die von mir projizierte Folie noch einmal abgeschrieben. Die Kopie liegt bei. Wenn Ihr Lust habt, könnt Ihr meine Eloge gerne ins nächste DHV-Info aufnehmen. Ich würde mich freuen, wenn Ihr praktischen Drachenflieger meine eigene Ausarbeitung noch ergänzen würdet. In diesem Falle gilt also nicht, daß eingereichte Manuskripte absolut unverändert abzudrucken sind.*

Karl Nickel

## Die Geschäftsstelle

Wolfgang Gerteisen (Geschäftsführer),  
Claudia Sträche (Sekretärin),  
Caroline Fürst (Sekretärin).

Die Geschäftsstelle ist gut eingespielt und arbeitet trotz immer umfangreicher werdender Arbeitsbelastung so effektiv, daß sich die Finanzlage des DHV weiter verbessert hat. Die Mitgliedsbeiträge und Gebühren blieben stabil, die Prüfgebühr für die Pilotenprüfungen wurde reduziert. Das für den Drachenflug speziell erstellte Versicherungsangebot wurde verbessert, der DHV-Filmdienst durch zwei neue Filme von Charlie Jöst erweitert.

Im einzelnen:

- Mitgliederbetreuung: Namens-, Vereins- und Adressierdateien; Mitgliedsausweise, Verbandsbeiträge.
- Gruppenversicherungen: Versicherungsanträge; Versicherungsprämien; Schadensabwicklung.
- Pilotenprüfungen: Prüftermine; Prüfungsunterlagen; Befähigungsnachweise.
- Fluglehrerlehrgänge: Einladungen; Unterlagen; Fluglehrerausweise.
- Gütesiegel: Eingangs- und Schlußbearbeitung; Koordination; Gütesiegelplakette.
- Kennzeichnung: Anträge; Prüfung; Erteilung; Registrierung.
- Ein- und Verkauf: Gelände- und Fragenkataloge; Gütesiegelforderungen; Flugbücher; Büromaterial etc.
- Rechnungswesen: Rechnungen; Mahnungen; Buchführung.
- Schreibearbeiten: Briefe, Schriftsätze, Protokolle, Listen, Formulare, Tabellen, Rundschreiben.
- Telefondienst, Posteinlauf, -auslauf, -verteilung.
- Kommissionssitzungen: Vorbereitung; Entscheidungsvorschläge; Durchführung der Entscheidungen.
- DHV-Info: Manuskript und Versand.
- Filmverleih, Zeitschriftendurchsicht.
- Und vieles andere...

## Der Drachenflug ist die ideale Form des Menschenflugs

*Im Gegensatz zu anderen Flugzeugen „schwerer als Luft“ benötigt man dabei nicht: Rumpf,*

*Leitwerk,  
Fahrwerk,  
Pilotenkanzel,  
Ruder mit Antrieben.*

*Der Drachen ist faltbar, man kann ihn auf dem Dachgepäckträger transportieren, ihn durch ein Kellerfenster hineinschieben, ihn auf der Kabine der Bergbahn mitnehmen, ...*

*Mit einem Gewicht von 20 kp bis 40 kp*

*hat der Drachen ein Zuladeverhältnis von 1:2 bis 1:4. Welches andere Flugzeug (Fallschirm ausgeschlossen) kann solch ein Verhältnis übertreffen?*

*Die Gewichtskraftsteuerung ist extrem einfach, sicher und außerdem aerodynamisch „sauber“ (keine Ruderspalt, Ruderantriebshebel, etc.).*

*Start und Landung erfolgen auf eigenen Füßen.*

*Mit anderen Worten: Beim Drachenfliegen ist man*

**VOGELGLEICH**

# Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission

**Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein sechsjähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 24.10.1985 gehörten dem DHV genau 5507 Mitglieder an, davon 45% als Direktmitglieder und 55% über 84 Mitgliedsvereine. Das ist im Vergleich mit dem Vorjahr ein Zuwachs von 771 Mitgliedern, bzw. 16,3 %**

## Die Kommission

Vorsitzender Peter Janssen, stellv. Vorsitzender Dr. Reinhart Wolfer, Fachreferent für Sport Karl Jöst, Fachreferent für Sicherheit Franz Karl, Fachreferent für Technik Prof. Michael Schönherr, Fachreferent für Finanzen Lampert Stäpfgens, Fachreferent für Ausbildung Klaus Tänzler, Regionalbeirat Mitte Elmar Müller, Regionalbeirat Bayern Bernd Schmidtler, Regionalbeirat Nord

Peter Urban, Regionalbeirat Baden-Württemberg Dr. Reinhart Wolfer, Fachbeirat für Überlandflug Helmut Denz, Fachbeirat für Flugsicherung und Luftraum Günter Dorn, Fachbeirat für Schleppausbildung Arno Gröbner, Fachbeirat für Hängegleiterschlepp Helmut Großklaus, Fachbeirat für Pilotenprüfungen Peter Rieger, Fachbeirat für Gütesiegel Wilfried Rudolf, Fachbeirat für Flugmedizin Dr. Richard Schader

## Wettbewerbsport

Charlie Jöst (Referent), Helmut Denz (Beirat).

Der 1983 abgeschlossene Vertrag zwischen DAeC und DHV über den Wettbewerbsport wurde im Jahr 1985 vom LVB in Bayern nicht fortgeführt. In neuen Verhandlungen mit dem DAeC wurde für 1986 eine neue Vereinbarung getroffen, künftig unter Einschluß des

Deutschen Streckenflugpokals. Der DHV-XC-Cup 1985 wurde ein großer Erfolg. Rege Teilnahme und spannende Kämpfe um die Spitzenplätze konnten registriert werden. Erstmals wurde ein Streckenfluglager durchgeführt. Für den Drachenflugsport wurden vom DHV speziell zugeschnittene Leistungsabzeichen geschaffen und verliehen.

Im einzelnen:

- Fortführung der Vereinbarung mit dem DAeC (außer in Bayern) über gemeinsamen Wettbewerbssport.
- Organisation der Baden-Württembergischen Meisterschaft, Ausrichter Drachenfliegerclub Loffenau.
- Erster deutscher Doppelsitzerwettbewerb in Loffenau.
- Überarbeitung der Ausschreibung des XC-Cups.
- Auswertung der Flugdokumentation für den XC-Cup.
- Durchführung eines Streckenfluglagers.
- Schaffung der XC-Leistungsabzeichen für Drachenflieger.
- Gründung des Fonds für Preisgelder XC-Cup.
- Vereinbarung mit dem DAeC über Wettbewerbssport 1986.
- Erarbeitung der Ausschreibung zum Deutschen Streckenflugpokal 1986 zusammen mit dem DAeC.

## Technik

Michael Schönherr (Referent), Wilfried Rudolf (Beirat), Klaus Rostan, Gerhard Bortz (Prüfer).

Wesentliches Aufgabenfeld der Flugsicherheit ist die Gerätetechnik, allein schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitestgehend vermeidbar sind. Der im internationalen Vergleich sehr gute Sicherheitsstandard bei Hängegleitern und Rettungssystemen wurde weiter verbessert. Die Gütesiegelforderungen für Rettungssysteme wurden den neuen Erkenntnissen angepaßt. Die Forschungsarbeiten von Michael Schönherr zur Bekämpfung der Überschlagsgefahr wurden erfolversprechend weitergeführt. Die Gütesiegelverfahren für Hängegleiter wurden zentralisiert, die Testflüge erfolgen an der Winde.

Im einzelnen:

- Durchführung der technischen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Rettungssysteme, Aufhängesysteme, Schleppgeschirre, Startwinden.
- Modernisierung der bestehenden Gütesiegelanforderungen.

- Erweiterung der Prüfverfahren auf French Connection und andere Neuerungen.
- 14 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter.
- 2 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter-Rettungssysteme.
- 5 Gütesiegelverfahren für Pilotenaufhängesysteme.
- 2 Einzelstückverfahren für Startwinden.
- Zahlreiche Gütesiegeländerungsverfahren.
- Zahlreiche Prototypen-Genehmigungsverfahren.
- zahlreiche Anerkennungsverfahren für SHV-, BHGA- und HGMA-geprüfte Hängegleiter.
- Zahlreiche Abwurftests für Sichtprüfgeräte.
- Fachvorträge bei mehreren wissenschaftlichen Veranstaltungen (Schönherr).

## Flugsicherheit

Franz Karl (Referent), alle Kommissionsmitglieder und Mitarbeiter

Die Aufrechterhaltung und die Steigerung der Flugsicherheit ist der zentrale Bereich der Kommissionsarbeit. Hier steht wie seit jeher die Frage im Vordergrund: „Wie können Unfälle verhindert

werden, ohne gleichzeitig den Drachenflugsport über das notwendige Maß hinaus zu reglementieren?“ Die Flugsicherheit durchzieht wie ein roter Faden alle Fachreferate.

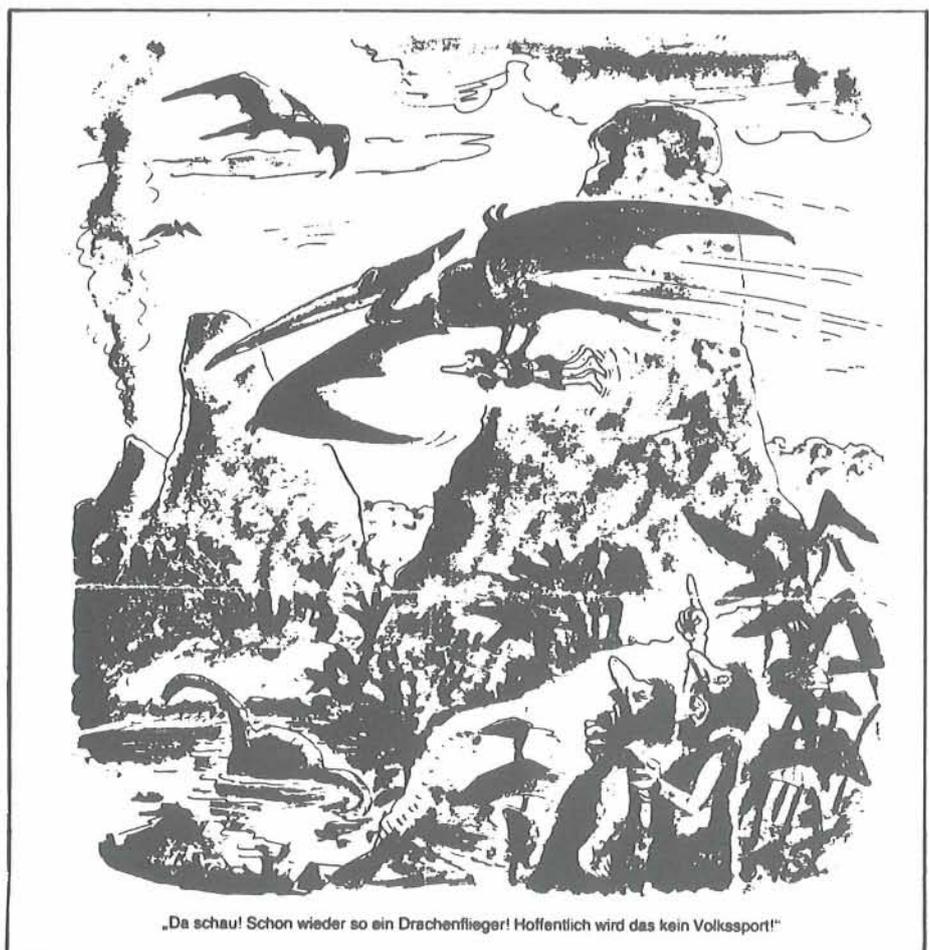
Spezielle Tätigkeiten im Sicherheitsreferat:

- Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt, und für andere Staatsbehörden.
- Geländegutachten für die Zulassungsverfahren der regionalen Luftämter.
- Untersuchung von Unfallgeräten, ohne behördlichen Auftrag.
- Veröffentlichung von Unfallberichten im Sicherheitsjournal des DHV-Infos.
- Sicherheitsmitteilungen in Zusammenarbeit mit den Geräteherstellern.
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland, Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte.

## Ausbildung

Klaus Tänzler (Referent), Peter Rieger, Arno Gröbner (Beiräte), Lehrteam: Klaus Tänzler, Peter Janssen, Hermann Uhrmann, Peter Croeniger, Charlie Jöst, Wolfgang Gerteisen, Meinolf Schöberl.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Si-



„Da schau! Schon wieder so ein Drachenflieger! Hoffentlich wird das kein Volkssport!“

cherheitsarbeit ist die Ausbildung. Die Leistungssteigerung der Fluggeräte mit ständig verbesserten Gleitzahlen, die Vervielfachung der Piloten und der Flugbewegungen ohne entsprechende Vermehrung und Vergrößerung der Start- und Landeplätze und die in zunehmenden Maße genützte Möglichkeit des freien Streckenflugs erfordern eine angemessene Piloten- und Lehrerausbildung. Als Ergänzung zum Lehrbuch „Drachenfliegen“ ist für die Ausbildung zum Befähigungsnachweis A der Film „Harmonie und Technik“ von Charlie Jöst entstanden. Er soll dem besseren Verständnis der Aerodynamik am Hängegleiter dienen. Das DHV-Ausbildungsreferat wurde verstärkt durch den neuen Fachbeirat für Schleppausbildung Arno Gröbner. Die Schleppausbildung nimmt einen zunehmend größeren Raum in der Ausbildung ein und der DHV führt Erprobungsprogramme für Doppelsitzerschlepp und Schlepp in der Ausbildung durch. Die Schlepp-Prüfungsfragen sowie die Prüfungsbücher für die A- und B-Theorie wurden überarbeitet und aktualisiert.

Im einzelnen:

- Durchführung der Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr zur Erteilung aller Arten von Befähigungsnachweisen für Piloten und Fluglehrer.
- Klassifizierung der Geräte nach fliegerischem Können.
- Überarbeitung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Drachenfluglehrer.
- Neuschaffung einer Prüfergruppe
- Überarbeitung sämtlicher Prüfungsunterlagen einschließlich Prüferanweisung.
- 1 Assistentenlehrgang, 1 Fluglehrerlehrgang, 2 Doppelsitzerlehrgänge,

1 Fachlehrerseminar Hängegleiterschlepp, 1 Pflichtfortbildungsseminar für Schleppfachlehrer.

- 38 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie und Überlandflug-Theorieausbildungsstätten.
- 186 Prüfungstermine.
- Ausstellung von ca. 1100 Befähigungsnachweisen (600 A-Scheine neu, 400 B-Scheine, 100 Schleppscheine).
- 4 Packerkurse für Rettungsgeräte.
- Betreuung und Anleitung von Fluglehrern und Flugschulen.

### Hängegleiterschlepp

Der Schleppstart beim Drachenfliegen konnte sich weiter etablieren. Damit besteht eine echte Perspektive für alle Flachland-Drachenflieger. Gemeinsam mit dem DULV wird derzeit eine zusätzliche Art des Schleppbetriebes in einem Breitereprobungsprogramm untersucht, der UL-F-Schlepp. Die Versuche verliefen positiv, das Erprobungsprogramm wurde bereits dezentral weitergeführt.

Im einzelnen:

- Fachlehrerausbildung und Fachlehrerfortbildung.
- Windenfahrerausbildung, und -prüfung
- Zahlreiche Schleppprüftermine und Ausstellungen der Befähigungsnachweise.
- Anpassung der Hängegleiterbetriebsordnung an neue Schleppentwicklungen.
- Anerkennung von Schleppausbildungsstätten.
- Zusammenarbeit mit dem DAeC in allen Schleppangelegenheiten.
- Zusammenarbeit mit dem DULV beim UL-F-Schlepperprobungsprogramm.

### Kontakte zu Behörden und anderen Institutionen

Auch im vergangenen Jahr hat sich als Grundsatz bewährt: Die erreichte fliegerische Freiheit soll unter Aufrechterhaltung des Sicherheitsstandards gefestigt und erweitert werden. Dieses Ziel kann niemals gegen die Behörden, sondern nur mit den Behörden erreicht werden. Die sachlich-vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den entscheidenden Behörden hat sich weiterentwickelt. Durch die Neuregelung in der ADIZ drohten massive Einschränkungen für die Drachenfluggelände in der ADIZ. Der DHV konnte in zahlreichen Verhandlungen erreichen, daß unter bestimmten Voraussetzungen auch weiterhin in der ADIZ geflogen werden darf.

Im einzelnen:

- Besprechungstermine beim Bundesverkehrsministerium in Bonn und praxisnahe ministerielle Entscheidungen.
- Gespräche beim Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig und Beratung durch das Luftfahrt-Bundesamt bei sicherheitsmäßigen und technischen Entscheidungen des DHV; Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt.
- Geländegutachten und Unfallbeurteilung für die Luftämter; gemeinsame Lösung örtlicher Rechts- und Sicherheitsprobleme.
- Kontakte mit der Bundesanstalt für Flugsicherung, vor allem im Zusammenhang mit Überlandfliegen.

### Öffentlichkeitsarbeit

Es galt unverändert, den Platz des Drachenfliegens in der öffentlichen Meinung weiterhin zu festigen und Vorbehalte abzubauen. Die Informationsar-

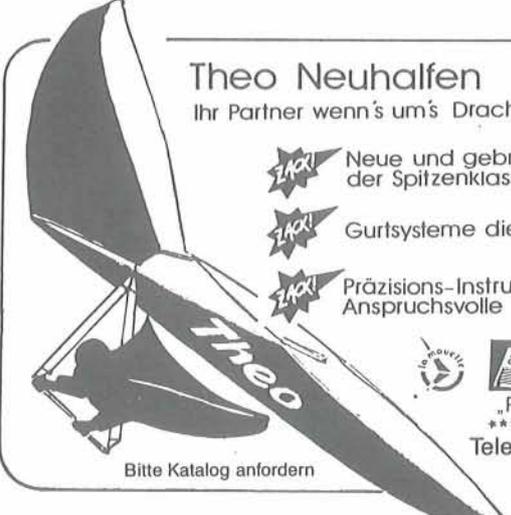
**Verkaufe 2 Vorführgeräte (mit Garantie)**

**Dittel FSG/5 Handfunkgeräte**

mit Zubehör, DM 1850,—,

Neupreis DM 2100,— + MwSt.

**Hans Kaulfuß, Luftsport-Sicherheits-Service,  
Marwang 16, 8221 Grabenstaett am Chiemsee,  
Telefon 0 86 61/693**



**Theo Neuhalfen**  
Ihr Partner wenn's um's Drachenfliegen geht!

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






Telefon 022 42/61 14

Bitte Katalog anfordern

beit für die Piloten hatte das Ziel, durch schnelle offene Mitteilungen die Flugsicherheit zu fördern und das Interesse an den Rahmenbedingungen des Drachenfliegens zu wecken.

Im einzelnen:

- DHV-Info, bisher 31 Ausgaben; kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder.
- Verteilung des DHV-Info an die österreichischen, schweizerischen und deutschen Vereine, an die Luftämter und an andere interessierte Behörden sowie im Austausch an zahlreiche in- und ausländische Luftfahrtzeitschriften.
- Verleih des DHV-Films an Vereine, Schulen und andere Interessierte.
- Vorführung des DHV-Films bei Vereinen, Schulen, Universitäten und anderen Interessierten.
- Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge, hauptsächlich über die Sicherheitssituation.
- Mitgestaltung von Sendungen und Presseberichten.

#### **Zusammenfassung und Vorschau**

Der DHV konnte im Jahr 1985 den Drachenflugsport in der bundesdeutschen Öffentlichkeit weiter etablieren und vor Restriktionen bewahren. Der für den Drachenflugsport wie bei keiner anderen Flugsportart bestehende Freiraum ist mittlerweile zur Selbstverständlichkeit geworden und wurde von einer zunehmenden Zahl von Piloten verantwortungsvoll genutzt. Dennoch sind die den Drachenflugsport bedrohenden Faktoren nicht weniger geworden. Ständige Wachsamkeit und gezielte Facharbeit werden auch in Zukunft nötig für die Absicherung des Erreichten sein.



---

#### **Ein neues Drachenfliegerblatt aus Frankreich**

##### **„Gazette La Mouette“**

Die Firma La Mouette, bisher auf die Herstellung von Drachen und Zubehör beschränkt, hat sich ausgeweitet und gibt eine Faltblatt-Zeitschrift heraus. Das flott aufgemachte Blatt ist angefüllt mit News aus der ganzen Drachenfliegerwelt, also keine PR-Zeitung für La-Mouette-Produkte. Das Blatt erscheint in französischer und englischer Ausgabe. Bezugsadresse: 1 Rue de la Petite Fin, 21121 Fontaine les Dijon, Frankreich.

# 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,-

#### **T-Shirt**

Australia 87, mit Aufdruck „Good luck Germany“, Grundfarbe weiß, Größe L. Preis DM 28,50

#### **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.

# Einnahmen – Ausgaben 1984

Ausgaben	DM	Einnahmen	DM
<b>I. DHV-Geschäftsstelle</b>			
Personalkosten	129.665,73	Beiträge Mitgliedsvereine	138.225,25
Reisekosten Kommission	4.697,55	Beiträge Einzelmitglieder	225.834, –
Aufwand für Prüfer und Ausbilder	96.800,69	Einnahmen Prüfungen, Lehrgänge	109.515,79
Telefon, Portokosten	59.174,55	Einnahmen aus Spenden	5.767,42
Büromaterial, Druckschriften (incl. Info), Copierkosten	141.439,08	Zinsen (Giro – Festgeld)	4.058,94
Anschaffungen Geräte und Betriebsausstattung	9.799,90	Verkauf Druckschriften	54.447,45
Miete Copiergeräte	3.189,22	Erteilung von Kennzeichen	28.879,82
Bankgebühren, Zinsen	1.282,85	Sonstige Einnahmen	–,18
Raumkosten	14.202,58		
Frachten, Rollgelder	589,03		
Kosten Sportbetrieb	1.229,19		
Versicherungen	7.742,68		
Sonstige Kosten	517,58		
Zwischensumme I	470.330,63		566.728,85
<u>Überschuß Geschäftsstelle</u>	<u>96.398,22</u>		
<b>II. DHV-Technik:</b>			
Kosten für techn. Prüfungen	9.509,52	Einnahmen techn. Prüfungen	158.273,26
Kosten Gütesiegelplaketten	3.979,67	Einnahmen Gütesiegelplaketten	27.630, –
Personalkosten	16.201,72		
Kfz.-Kosten	5.744,75		
Telefon, Portokosten	2.517,94		
Büromaterial	3.640,40		
Aufwand technische Prüfer	81.741,08		
Anschaffungen und Reparaturen von Prüfgeräten	66.865,44		
Zinsen, Bankspesen	11,49		
Frachten, Rollgelder	84,47		
Zwischensumme II	190.296,48		185.903,26
<u>Verlust Technik</u>			<u>4.400,89</u>
<b>III. Gesamt:</b>			
Zwischensumme I	470.330,63		566.728,85
Zwischensumme II	190.296,48		185.903,26
	660.627,11		752.632,11
<u>Überschuß DHV-Gesamt:</u>	<u>92.005, –</u>		
	<u>752.632,11</u>		<u>752.632,11</u>

Tegernsee, den 30. September 1985 – L/P

# Die Struktur des DHV



## Deutsche Hängegleitertagung

### Gewählte Kommissionsmitglieder

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

### Ernannte Kommissionsmitglieder

#### Regionalbeiräte

Niedersachsen, Bremen, Westfalen (Ost), Lippe Detlef Gehrman	Saarland, Rheinland- pfalz Helmut Molterer	Nordrhein-Westfalen (West) Elmar Müller	Hamburg, Schleswig-Holstein, Berlin Peter Urban	Baden-Württemberg  Dr. Reinhart Wolfer
--	--	---	---	--

#### Fachbeiräte

Überlandflug Helmut Denz	Luftraum und FS Günter Dorn	Schleppausbildung Arno Gröbner	Schlepptechnik Helmut Großklaus	Schirmgleiten Arnold Kummer	Pilotenprüfung Peter Rieger	Gütesiegel Wilfried Rudolf	Flugmedizin Dr. Richard Schader	Ultraleichtflug Bernd Schmidtler
-----------------------------	--------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

### Ausführende Stellen

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

## Gütesiegel nur mit Gütesiegelplakette

Sehr geehrte Damen und Herren,

*ich bin Vorstandmitglied des Drachenfliegerclubs Trier e.V. und häufig als Startleiter beim Fliegen draußen. Einen Startleiter zu stellen gehört mit zu den Auflagen, die uns die Bezirksregierung Trier bei der Genehmigung unseres Fluggeländes gemacht hat.*

*Als Startleiter kontrolliere ich die Ausrüstung jedes Piloten auf Vollständigkeit und Gütesiegel. In den letzten Wochen ist es wiederholt vorgekommen, daß Piloten mit Drachen am Start waren, die keine Gütesiegelplakette aufgenäht hatten. Auf Befragen erklärten diese Piloten, das Gütesiegel für ihren Drachen sei zwar erteilt, der Hersteller habe es ihnen aber noch nicht zugeschickt!*

*Als Startleiter ist man jedoch überfordert, wenn man sich ständig aus der Fachpresse über die Gütesiegelerteilungen informieren soll.*

*Ich habe diese Frage bei der letzten Vorstandssitzung aufgeworfen und sowohl von unserem Vorsitzenden als auch von Harald Zimmer (Fa. bautek) wurde klar und deutlich die Ansicht vertreten, daß jeder Drachen, der keine Gütesiegelplakette am Segel trägt, nicht den Vorschriften genügt und für den Piloten demnach Startverbot besteht.*

*Da die Betroffenen das natürlich ganz anders sehen, bitte ich um Ihre Stellungnahme. Vielleicht können Sie diese auch in Ihrem Info veröffentlichen.*

Viele Grüße  
Helmut Dumke

### Antwort des DHV

Lieber Helmut Dumke!

Es ist zutreffend, daß ein Gerät nur dann den vorgeschriebenen Betriebstüchtigkeitsnachweis besitzt, wenn die Gütesiegelplakette am Gerät ordnungsgemäß angebracht ist. Fehlt diese Plakette am Gerät, so fehlt auch der Betriebstüchtigkeitsnachweis und das Gerät darf in der Bundesrepublik Deutschland nicht benutzt werden.

Erst mit Anbringung der Gütesiegelplakette dokumentiert der Hersteller seine Verpflichtung und Zusicherung, daß das mit der Plakette gekennzeichnete Einzelgerät mit dem geprüften Ursprungsgerät baugleich ist und die Gütesiegelefordernungen erfüllt. Fehlt die Plakette, kann es sich genauso um einen ungeprüften Prototypen handeln oder um ein für das Ausland bestimmtes Produkt, wo es keine Gütesiegelefordernungen gibt oder die Forderungen weniger hoch angesetzt sind.

Da der Hersteller mit der Anbringung der Plakette eine außerordentlich wichtige Verpflichtung übernimmt und eine ebenso wichtige Erklärung abgibt, hat er die Anbringung der Plakette innerhalb seiner Betriebsorganisation vorzunehmen und er ist nicht berechtigt, Plaketten nachträglich an Geräte Käufer zu verschicken. Der Hersteller steht hinsichtlich der Anbringung der Plakette in der Pflicht der Gütesiegelstelle, die ihm die Plaketten unter der Auflage der ordnungsgemäßen Verwendung aushändigt.

Bei nachträglicher Versendung von Plaketten an Geräte Käufer kann der Hersteller nicht mehr die ordnungsgemäße Verwendung jeder einzelnen Plakette garantieren und umgekehrt kann der Erwerber eines solcherart „nachgezeichneten“ Gerätes sich nicht auf die Baugleichheit mit dem ursprünglich geprüften Gerät verlassen. Weitere Folge dieser Praxis wäre, daß die Gütesiegelkennzeichnung insgesamt ihre Aussagekraft einbüßt.

Wir haben uns an die Hersteller der genannten Geräte bzw. deren Musterbetreuer in Deutschland gewandt.

Daneben müssen die Käufer von Geräten ohne Gütesiegelplakette wissen, daß sie ein Gerät ohne Gebrauchswert in Deutschland erwerben, daß über dieses Gerät keine verbindliche Sicherheitsaussage gemacht werden kann, daß sie bei der Benutzung gegen deutsches Luftrecht verstoßen, daß ihr Versicherungsschutz in Frage steht und daß sie einen aktiven Beitrag zum sicherheitsmäßigen Rückschritt des gesamten Drachenflugsports leisten. Die Käufer mögen sich auch Gedanken darüber machen, warum der Hersteller zunächst ohne Gütesiegelplakette ausliefert. Meistens liegt der Grund darin, daß im Verkaufszeitpunkt das Gütesiegelverfahren wegen noch bestehender Gerätemängel keinen Abschluß gefunden hat.

Mit freundlichen Grüßen  
Peter Janssen  
Vorsitzender

### Nachruf

Durch ein tragisches Unglück kam unser langjähriger Clubkamerad Jürgen Junius am 17.08.85 ums Leben. Mit ihm verlieren wir einen guten Freund und Flieger.

Im Gedenken  
Drachenflugclub Achental.

### NACHRUF

Wir nehmen Abschied von unserer jungen Fliegerkameradin

## Eva Messmer

Ihr tragischer Tod bedeutet uns ernste Verpflichtung, nicht nachzulassen im Bemühen um die Sicherheit in unserem Sport.

Waldkirch, den 16. Oktober 1985

DFC Südschwarzwald e.V.  
– Der Vorstand –  
Ihre Freunde und Kameraden



# Hängegleiter-Gütesiegel-Verfahren

– Übersetzung aus dem Amerikanischen –

Eric Fair interviewt Mike Meier

*Dem bekannten Drachenjournalisten Mr. E. Pear ist zu Ohren gekommen, daß es noch einige unbeantwortete Fragen zum Thema Drachengütesiegel und Luftfahrtunbedenklichkeitsbescheinigungen gibt. Deswegen wird der hochgeschätzte Mr. Fair in der diesmonatigen Ausgabe den Answerman bezüglich einer reichen Auswahl interessanter Themen, welche die Hängegleitergemeinschaft unzweifelhaft interessieren wird, interviewen. Nicht wie die vorangegangenen veröffentlichten Zwischenspiele von Mr. Fair und dem Answerman, sondern mit einem gewissen Maß für die Wichtigkeit, das einem solchen Thema gebührt wird jeder Teilnehmer versuchen, die Fragen gründlich zu beantworten.*

*Jetzt interviewt E.F. den A.M.*

**E.F.:** Hör zu ich hab da einige Fragen. Hörst Du zu?

**A.M.:** Klar.

**E.F.:** Ich hab da ein paar Fragen über die Drachenzertifikationen. Bist Du auch qualifiziert genug, um mit mir darüber zu sprechen.

**A.M.:** Ich glaube schon. Welche Frage hast Du?

**E.F.:** Erst kürzlich hörte ich etwas über irgendeine europäische Drachenauszeichnung, die besser als die amerikanische sein soll. Irgendwas, das DVD-Auszeichnung oder so ähnlich heißt.

**A.M.:** Das ist der DHV.

**E.F.:** Was soll's. Der Typ sagte, daß die DHV-Zulassung eines Gleiters besser sei, als die amerikanische HGMA-Zulassung und daß alle europäischen Gleiter, welche die DHV-Zulassung haben, automatisch von der American Hang Gliding Manufacturer Association anerkannt würden und deswegen ist es ausländischen Gleitern möglich, in unseren Nationals mitzufiegen, obwohl die USHGA eine HGMA-Zulassung für Gleiter voraussetzt. Stimmt das?

**A.M.:** Stimmt was?

**E.F.:** Hörst Du überhaupt zu?

**A.M.:** Ja, aber Du hast viele Fragen auf einmal aufgeworfen. Wie wär's, wenn Du diese Fragen schön der Reihe nach stellen würdest?

**E.F.:** Richtig, jetzt kommt es. Warum sagte dieser Mann, daß die DHV-Zulassung besser sei, als die HGMA-Zulassung? Ist sie es? Glauben Sie es, daß dem so ist?

**A.M.:** Wer?

**E.F.:** Der DHV, Sie Blödmann.

**A.M.:** Anscheinend.

**E.F.:** Warum?

**A.M.:** Da ist ein grundlegender Unterschied zwischen den zwei Verfahren, die da ablaufen. In Amerika testet jeder Hersteller sein eigenes Gerät nach den Anforderungen der HGMA und führt darüber auch seine eigene Dokumentation. Es gibt keine Gesetze darüber, daß ein Gleiter getestet sein muß und das ganze Verfahren läuft auf freiwilliger Basis, sowohl für den Hersteller als auch für den Kunden. In Deutschland darf ein Gleiter ohne DHV-Gütesiegel nicht verkauft werden.

**E.F.:** Was ist der DHV überhaupt?

**A.M.:** Ich glaube, er ist so was wie eine Kombination von USHGA/HGMA mit behördlicher Anerkennung, sowas wie eine Hängegleiterversion der FAA.

**E.F.:** Glaubst Du?

**A.M.:** Ich muß hier hervorheben, daß ich mit dem DHV direkt noch nie zu tun hatte. Ich habe eine Kopie ihrer Bestimmungen, aber sie ist in deutsch und ich kann kein Deutsch. Teile davon habe ich übersetzt, aber nicht alles. Das meiste, was ich über den DHV weiß, basiert darauf, was mir ein paar Freunde erzählt haben, die in Österreich Gleiter bauen und verkaufen und mit dem DHV zu tun hatten.

**E.F.:** Ist der Grund, daß Sie glauben, ihre Zulassung sei besser als unsere, daß die DHV-Zulassung in Deutschland Gesetzescharakter hat? Ist es, weil das Gü-

tesiegel eine rechtliche Bedingung für den Betrieb von Gleitern ist?

**A.M.:** Ich glaube schon. Offenbar glauben die Leute, die den DHV darstellen, daß das amerikanische Programm kein gleichwertiges ist, vor allem, weil sie nicht glauben können, daß die Hersteller ihre eigenen Geräte seriös genug testen.

**E.F.:** Wie läuft das DHV-System ab?

**A.M.:** Ich versteh das so, daß der Hersteller dem DHV seinen Gleiter gibt und daß die Tests dann vom DHV durchgeführt werden. Die haben einen sehr hoch entwickelten Testwagen, der gleichzeitig den Auftrieb, Widerstand, aufrichtendes Moment als eine Funktion von Geschwindigkeit und Anstellwinkel mißt. Sie sind in der Lage, alle Arten von Daten aus ihren Testläufen zu bekommen und zeichnen alle Variablen auf.

**E.F.:** Hört sich so an, als sei ihr Testprogramm weiterentwickelt als unseres.

**A.M.:** Ja, vielleicht aber nicht zwingend. Auf jeden Fall ist da ein großer Unterschied zwischen weiter unnatürlich hoch entwickelt und mehr auf das Wirkliche ankommend. Eines bedingt nicht automatisch das andere.

**E.F.:** Wenn ihr Programm nicht stichhaltig ist, warum wird das DHV-Gütesiegel automatisch von der HGMA akzeptiert aber nicht umgekehrt?

**A.M.:** So ist es nicht.

**E.F.:** Was ist nicht so?

**A.M.:** Das DHV-Gütesiegel wird nicht als Äquivalent zur HGMA-Certification anerkannt.

**E.F.:** Nun, warum läßt dann die USHGA ausländische Geräte in den US-Nationals mitfliegen?

**A.M.:** Ausländische Geräte mit einem Zertifikat ihres Ursprungslandes dürfen in von den USHGA-anerkannten Wettbewerben fliegen, damit ein ausländischer Pilot, der mit seinem Vogel nach USA kommt, nicht davon abgehalten wird, an einem USHGA-Wettbewerb

## THE ANSWER MAN

teilzunehmen. Generell erlauben andere Länder dies auch amerikanischen Piloten. Das hat aber nichts mit gegenseitiger Anerkennung der Lufttüchtigkeitsstandards der verschiedenen Länder zu tun.

**E.F.:** Gibt es da wichtige Unterschiede zwischen den DHV-Testanforderungen und jenen der HGMA?

**A.M.:** Ja, ganz schön viele. Mehr als wir jetzt dafür Zeit haben, um jedes genau im Detail zu besprechen.

**E.F.:** Nenn eines.

**A.M.:** Vermutlich ist der wichtigste Unterschied in der Pitch-Anforderung. Die DHV-Standards verlangen lediglich, daß der Gleiter stabil sein muß. (Anmerkung des Übersetzers: Die Amerikaner haben jetzt die Interview-Partner offensichtlich in ihrer Druckschrift wechselt. Es müßte jetzt eigentlich heißen E.F.)

**E.F.:** Was meinst Du mit lediglich? Ist Stabilität nicht wichtig?

**A.M.:** Stabilität ist sehr wichtig. Doch im aufrichtenden Moment ist ein Luftfahrzeug stabil, solange wie die ihm innewohnenden Kräfte das Bestreben haben, daß es mit einer Trimmgeschwindigkeit fliegt und daß es von jeder anderen Geschwindigkeit zu dieser zurückkehren will.

**E.F.:** Hört sich gut an für mich.

**A.M.:** Es ist gut, aber ich glaube, es genügt nicht. Die HGMA-Anforderungen haben ein Kräfteminimum vorgeschrieben, welches den Gleiter in die alte Trimmgeschwindigkeit rückführt.

**E.F.:** Ich versteh das nicht.

**A.M.:** Wenn das aufrichtende Moment getestet wird, montiert man den Gleiter beweglich im Aufhängepunkt am Auto, sodaß der Gleiter frei seine Nase hoch und runter nehmen kann. Dann fährt man mit einer bestimmten Geschwindigkeit und der Gleiter wird einen bestimmten Trimmanstellwinkel einnehmen. Wenn man jetzt die Basis wieder ranzieht, um die Nase runter zu kriegen, wird man zunehmende Kraft aufwenden müssen, je weiter man die Nase runterzieht. Der Unterschied zwischen den DHV- und den HGMA-Standards ist, daß der DHV lediglich vorschreibt, daß die Kraft kontinuierlich mit der Reduktion des Anstellwinkels ansteigen muß. Die HGMA-Standards schreiben bestimmte Minimalwerte für verschiedene Anstellwinkel unterhalb der Trimmgeschwindigkeit vor (Fluggeschwindigkei-

ten höher als Trimmgeschwindigkeit).

**E.F.:** Warum ist das wichtig?

**A.M.:** Wenn wir nur in ruhiger Luft fliegen, wäre es nicht wichtig. Die DHV-Anforderungen von der Stabilität her würden hier genügen, daß der Gleiter lufttüchtig wäre. In turbulenter Luft jedoch fliegen die Gleiter in rauhe turbulente Abschnitte der Luft ein, welche dann versuchen, den Kiel über die Nase zu werfen, den Gleiter zu überschlagen. Je turbulenter die Luft und je langsamer der Gleiter fliegt, desto empfindlicher wird er gegen einen durch rauhe Turbulenzen hervorgerufenen Überschlag. Die DHV-Tests scheinen sich hauptsächlich mit Flattersturz-Tendenzen des Gleiters zu beschäftigen, da sie nur verlangen, daß der Vogel stabil sein muß und sie machen eine Vielzahl Pitch-Tests bei hohen Geschwindigkeiten. Flatterstürze gehören seit 1979 in den USA größtenteils der Vergangenheit an, seit die jetzige HGMA Pitch-Test-Standards eingeführt hat. Wir haben versucht das Überschlagsproblem zu lösen. Die Pitch-Test-Ausstattung der HGMA basiert auf einer fortschrittlichen mathematischen Analyse des Überschlagsproblems von Gary Valle. Die Zeichnung unten links zeigt das Beispiel eines stabilen Gleiters, der die HGMA-Anforderungen nicht erfüllen würde, aber den DHV-Standards voll genügt. Die Zeichnung auf der rechten Seite zeigt die typische Pitch-Kurve eines Gleiters, der von der HGMA zugelassen wurde. Die gestrichelte Fläche zeigt den verbotenen Bereich der HGMA-Kurve oder die Minimalaufrichtkräfte, die für jeden Anstellwinkel erforderlich sind. Der Bereich unter der Pitch-Kurve ist eine Messung des Beharrungsvermögens der Kraftgröße, die ein Gerät dem Überschlag entgegensetzt.

**E.F.:** O.k., ich sehe, auf was Du raus willst. Beide – sowohl DHV als auch HGMA – verlangen von einem Gleiter, daß er stabil ist, aber die HGMA-Standards verlangen vom Flügel, daß er noch stabiler ist, und diese Zusatzstabilität bewirkt auch, daß er weniger leicht überschlägt. Was ist mit dem Punkt, der noch betrachtet werden muß, nämlich daß der DHV die Gleiter direkt testet, im Gegensatz zu unserem System, wo wir auf die Ehrlichkeit der Hersteller bauen. Ist ihr System nicht besser?

**A.M.:** Nein.

**E.F.:** Warum nicht?

**A.M.:** Als allererstes in ihrem System bauen sie auf die Ehrlichkeit der Hersteller. Was die Leute verstehen müssen, ist, daß immer nur ein Gleiter getestet und zugelassen wird, nämlich derjenige, der aktuell getestet wurde. Wenn der Hersteller danach die Gleiter, die er verkauft, nicht genau so baut, wie das Testobjekt, ist der Test nutzlos geworden. Mir wurde erzählt, daß es während DHV-Tests sehr üblich ist, daß die Testmannschaft die Aufrichtseile verkürzt und die Swiveltips höher stellt, um bessere Pitch-Werte zu erzielen. Da ist nichts gegen einzuwenden, US-Hersteller machen das gleiche. Die meisten modernen Drachen jedoch fliegen nicht richtig, wenn die Aufrichtseile in der Luft gespannt sind oder wenn das Segel auf den Swiveltips aufliegt. Wenn der Hersteller eine Einstellung während des Testablaufes vornimmt, ist das ein normaler Teil des Entwicklungsprozesses. Wenn der DHV das mit einem Gleiter macht, der angeblich schon in endgültiger Version für den Test und den Nachweis seiner Lufttüchtigkeit bereit steht, ist das eine ganz andere Sache. Wenn ein US-Hersteller die aufrichtenden Moment erzeugenden Teile justiert, während er das Pitch-Up mit dem Auto testet, muß er danach unbedingt zum Fliegen gehen, um sicherzugehen zu können, daß diese Veränderungen keinen negativen Einfluß auf das Flugverhalten und die Flugeigenschaften des Gerätes hatten.

**E.F.:** Macht das der DHV nicht genauso?

**A.M.:** Ich glaube nicht, daß sie es tun. Sie haben in ihrem Zulassungsverfahren nur wenig Platz für Flugtestanforderungen. Das HGMA-Programm auf der anderen Seite verlangt extreme Flugtests und verlangt einen bestimmten Grad der Übereinstimmung zwischen Flugtestergebnis und Autotestergebnis. Der sehr niedrige Sicherheitsstandard der DHV-zugelassenen Geräte in Europa zeigt, daß ihre Standards einige ernstliche Lücken aufweisen. Auf alle meine Informationen blickend, die ich habe, möchte ich sagen, daß unsere Standards deutlich besser sind.

**E.F.:** Hast Du noch mehr Beweise, die Du uns mitteilen möchtest?

**A.M.:** Der DHV erlaubte in Amerika hergestellten und von der HGMA gete-

# THE ANSWER MAN

steten Geräten bis vor kurzem noch, daß sie in Deutschland verkauft werden. Jüngst entschlossen sie sich dazu, ihre Anerkennung der HGMA-Standards zu widerrufen. Das führt dazu, daß jeder in Amerika hergestellte Drachen noch beim DHV zusätzlich die Tests machen muß, um in Deutschland verkauft werden zu können. Jüngst wurde dem DHV ein HP von Wills Wings für den Test gegeben, um das Gütesiegel zu bekommen. Auf den ausdrücklichen Willen des Wills Wing Europavertreters wurde er ohne Verkürzen der Aufrichtseile getestet, noch wurden sonst irgendwelche Veränderungen am Gerät durchgeführt. Als der DHV sah, daß die Aufrichtseilen im positiven Anstellwinkelbereich schlaff durchhingen (was sie auch tun sollten), vertraten sie sofort die Meinung, daß der Gleiter nie die Pitch-Tests bestehen würde. Er bestand aber mit einem der besten Testergebnisse, die der DHV je hatte.

**E.F.:** Gab es da nicht einige Unfälle durch Überschlag in den vergangenen Jahren mit den HGMA-zugelassenen Geräten?

**A.M.:** Ja, das stimmt. Meiner Anschauung nach waren viele dieser Unfälle auf Fehlverhalten der Piloten begründet, sowie das Überschreiten der Betriebsgrenzen. Die Zahl dieser Unfälle ist nahe daran so hoch zu sein, daß sie nicht mehr akzeptiert werden können. Es ist nicht nur ein Gleitermodell oder ein Hersteller, es betrifft sie alle.

**E.F.:** Was bedeutet dies für die HGMA-Standards?

**A.M.:** Für mich bedeutet das, daß sie das absolute Minimum an Lufttüchtigkeitsstandards verlangen und daß noch niedrigere Anforderungen völlig unakzeptabel sind.

**E.F.:** Nach Deinen Vorstellungen sind DHV-zugelassene Geräte unsicher.

**A.M.:** Nein, nicht unbedingt. Stattdem möchte ich sagen, daß sie ungenügend getestet sind. Ein ungenügend getesteter Vogel ist nicht unbedingt unsicher. Er ist nur nicht genügend getestet und deshalb nicht erprobt.

**E.F.:** Sind alle in Europa zugelassenen Geräte nach DHV-Standards getestet oder hat jedes Land seine eigenen Anforderungen?

**A.M.:** England hat seine eigenen Anforderungen, soviel ich weiß, verwenden die anderen europäischen Länder

hauptsächlich DHV-Standards oder kleine Abweichungen davon.

**E.F.:** Können ausländische Geräte die HGMA-Anforderungen erfüllen?

**A.M.:** Klar, Moyes macht dies seit Jahren.

**E.F.:** Warum tun dies nicht auch die anderen europäischen Hersteller.

**A.M.:** Ich weiß nicht. Du mußt sie selbst fragen. In der Vergangenheit war da nicht viel Wachstum im US-Markt für ausländische Hersteller außer Moyes. Nun mit dem starken US-Dollar kann sich das ändern. Wenn der US-Markt die HGMA-Zulassung verlangt, werden jene ausländischen Hersteller, die ernsthaft in diesen Markt möchten, eine HGMA-Certification für ihr Gerät anstreben. Wenn der Markt nicht nach HGMA-Zulassung verlangt, dann werden sie in der Lage sein, ihre Geräte ohne diese Zulassung zu verkaufen und werden sich finanziell nicht plagen müs-

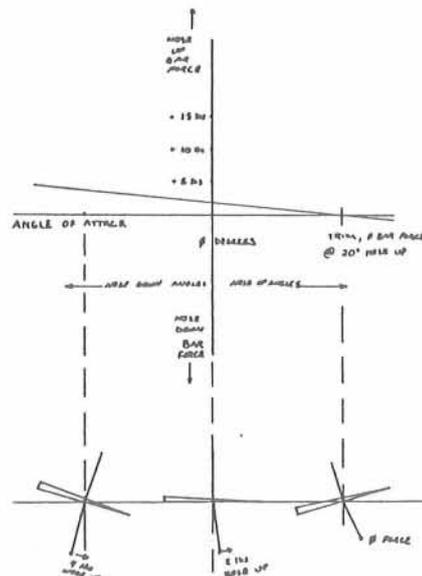
sen, weil sie diese Tests ja nicht bestehen müssen. Wenn sie das planen, hoffe ich, daß sie den amerikanischen Piloten unterschätzen.

**E.F.:** Ich hoffe, daß Du recht hast. Ich würde es gerne sehen, wenn sich das HGMA-Programm durchsetzen würde.

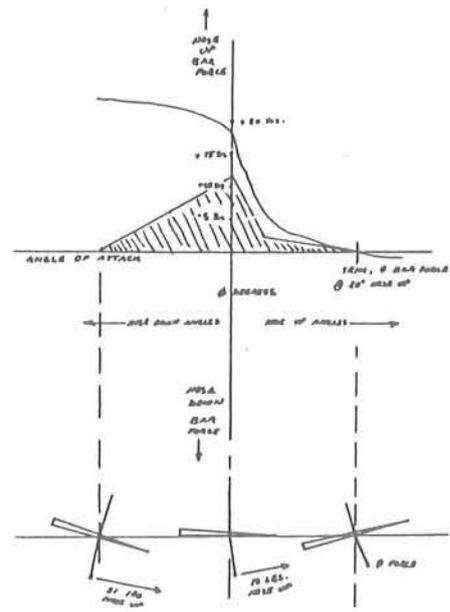
**A.M.:** Ich glaube das wird es. Wir werden nie eine hundertprozentige Unterstützung der Käufer für das HGMA-Programm haben. Da wird es immer wieder einige Piloten geben, die auch Geräte kaufen, die nicht voll getestet worden sind und da wird es auch immer Piloten geben, welche die Mühe nicht auf sich nehmen herauszufinden, ob ihr Gleiter getestet wurde und nach welchen Standards er getestet wurde. Aber ich glaube, die große Mehrheit der Piloten möchte die Sicherheit, die von richtigen Tests kommt, und diese Piloten werden auf HGMA-zugelassene Geräte stehen.

übersetzt von Alan Lix

ACCEPTABLE DHV PITCH GRAPH



TYPICAL AND MINIMUM ACCEPTABLE HGMA PITCH GRAPH



# Antwort an Mike Meier

von Professor Michael Schönherr, DHV-Technikreferent

In der Juni-Ausgabe des „Hanggliding“ erschien ein langes Interview mit dem amerikanischen Drachenhersteller-Präsidenten Mike Meier, in welchem das DHV-Gütesiegel mit einer Fülle von Irrtümern und Mißverständnissen bedacht wurde. Offensichtlich ist Fehlinformation in Kauf genommen worden, denn keiner hat den angegriffenen DHV interviewt. Im vollen Text des Interviews ist Mike Meier das Eingeständnis entschlüpft: „... ich habe eine Kopie ihrer Richtlinien (gemeint sind DHV-Gütesiegelrichtlinien), aber sie ist in deutsch und ich kann kein Deutsch.“ Mike Meier kritisiert also, was er selbst nicht genau kennt.

Bevor ich auf Vorhaltungen Mike Meiers eingehe, möchte ich HGMA- und DHV-Zulassung kurz gegenüberstellen. Beide Organisationen verwenden Flugmechanik-Meßwagen, Festigkeitsmeßwagen und verlangen Testflüge. Abgesehen von organisatorischen Fragen (die sich in den USA anders stellen als in der BRD) liegt der Hauptunterschied nur im Flugmechanikmeßwagen: Der DHV verwendet einen 3-Komponenten-Meßwagen (Messung von Auftrieb, Widerstand und Moment), während bei der HGMA jeder Hersteller seinen eigenen 1-Komponenten-Meßwagen (nur Momentenmessung) betreibt. Der DHV anerkennt seit Jahren die HGMA-Zulassung, er verlangt allerdings – falls nicht in den USA ausgeführt – das zusätzliche Bestehen eines 3-Komponenten-Tests, weil hierdurch eine lückenlosere Sicherheitsabdeckung besteht. Die HGMA ihrerseits anerkennt das DHV-Gütesiegel nicht als äquivalent zur HGMA-Zulassung, vor allem, weil die HGMA höhere Momente verlange als der DHV und somit HGMA-geprüfte Drachen weniger überschlagsgefährdet (Tuck) seien als DHV-geprüfte Drachen. Immerhin, auch die HGMA sieht den Schlüssel zur Tuckverhinderung im aerodynamischen Aufrichtemoment, prinzipiell sind wir da einer Meinung. Warum dies jedoch mit dem 1-Komponenten-Meßwagen nicht

genügend feststellbar ist, soll bald gezeigt werden.

Im folgenden seien die vielen Seiten langen Vorhaltungen Mike Meiers zusammengefaßt, auf ihren Kern konzentriert und ihnen jeweils meine Antwort gegenübergestellt.

## **Vorhaltung:**

Die vom DHV zugelassenen Geräte in Europa hätten einen sehr niedrigen Sicherheitsstandard.

## **Antwort:**

Zirka 80% der in Europa geflogenen Geräte haben den DHV-Flugmechaniktest und weitere DHV-Geräteprüfungen absolviert. Es ist damit nur logisch, daß bei Unfällen DHV-Zulassungen oft auftauchen. Technisch bedingte tödliche Unfälle mit Geräten im DHV-Gütesiegelzustand hat es in Europa seit 1979 nicht mehr gegeben. In den USA werden tödliche Hängegleiterunfälle nicht zentral erfaßt und bekanntgegeben. Naturgemäß werden dadurch viel weniger Todesfälle publik. Die Unfallrate in den USA wird deshalb unterschätzt.

## **Vorhaltung:**

Die deutschen Hersteller schummeln bei Gütesiegeltests, sie trimmen die Geräte schwanzlastig, nur um zu bestehen und ändern dies nach der Prüfung wieder ab.

## **Antwort:**

Dieser Vorwurf geht an die Adresse der deutschen Hersteller, die ihn beantworten sollten. Immerhin hat der DHV durch Dokumentierung der wichtigsten geometrischen Gerätedaten ein Werkzeug geschaffen, um die meisten Modifikationen nachweisen zu können. Im übrigen kann die Schwanzlastigkeit eines vertrimmten Gerätes bei einem 3-Komponenten-Test nicht unbemerkt bleiben: Die Geschwindigkeitspolare zeigt sogleich, ob etwa beim besten Sinken ein Trimm-Gleichgewicht besteht oder ob dann noch schwanzlastige Vertrimmung herrscht. Beim 1-Komponenten-Test kann keinerlei Flugleistung gemessen werden. Es gibt damit keine In-

formation bei diesem Test darüber, ob der untersuchte Drachen getrimmt und flugfähig war oder nicht.

## **Vorhaltung:**

Die DHV-Richtlinien verlangen nur Stabilität, während bei der HGMA ein bestimmtes Maß an Stabilität vorgeschrieben sei, was die HGMA-Drachen sicherer gegen Vorwärtsüberschläge (Tucks) mache als die DHV-Drachen. Dies ist der Hauptvorwurf des Interviews.

## **Antwort:**

Ich bin dankbar, daß dieser Vorwurf erhoben wurde, gibt er doch endlich Gelegenheit, auf einen schon lange bestehenden Irrtum hinzuweisen.

Es ist ein Irrtum zu glauben, daß das Moment, welches beim 1-Komponenten-Test am Pilotenaufhängepunkt gemessen wird, die Flugstabilität eines Drachens beschreibt (HGMA-Ansicht). Nicht der Pilotenaufhängepunkt ist der Momentenbezugspunkt, sondern der Gesamtschwerpunkt des fliegenden Systems **inklusive Pilot**. Aus der Vielzahl möglicher Fehlinterpretationen, welche der 1-Komponenten-Test verursachen kann, sind nachfolgend 2 Fälle herausgegriffen, wo der 1-Komponenten-Test am Pilotenaufhängepunkt aufrichtende Moment mißt, in Wirklichkeit jedoch Kopflastigkeit besteht.

Die Abbildung 1 zeigt einen Hängegleiter und die resultierende Luftkraft, wie sie bei großen Anstellwinkeln als Auslöser zum Tuck wirken kann. Welches Moment die Luftkraft erzeugt, sagt ihr Hebel zum Bezugspunkt. Am Pilotenaufhängepunkt beim HGMA-Test wird Schwanzlastigkeit gemessen. Auf den Gesamtschwerpunkt bezogen (Flugwirklichkeit) besteht jedoch Kopflastigkeit.

Die Abbildung 2 zeigt einen Hängegleiter und die resultierende Luftkraft, wie sie bei negativen Anstellwinkeln wirken kann, wenn die Entscheidung zwischen Tuck oder Abfangen fällt. Das Beispiel entspricht dem Fall, daß der Pilot sich an der Steuerbügelbasis festhält. Der 1-Komponenten-Test würde hier als le-

# DHV STELLT RICHTIG

Abbildung 1

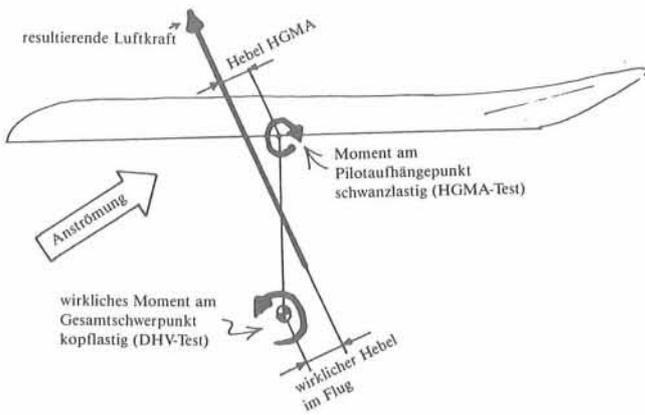
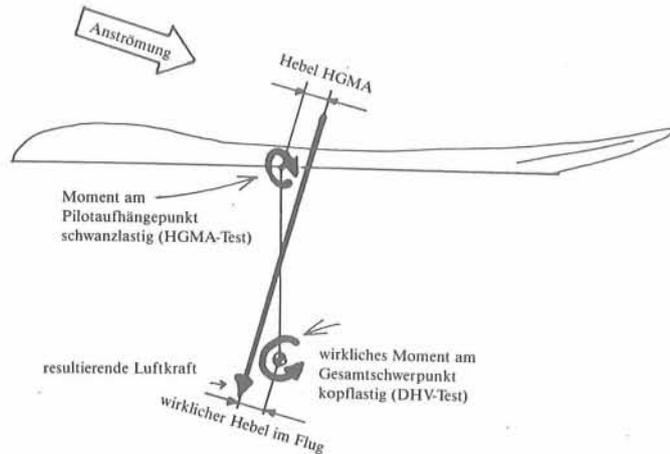


Abbildung 2



bensgefährlichen Irrtum Schwanzlastigkeit voraussagen, während das Gerät in Wirklichkeit kopflastig ist und zum Tuck neigt.

Der HGMA-1-Komponenten-Test ist nicht nur ungenau, problematischer noch, bei den angeführten Beispielen bietet die von der HGMA verlangte Pitch-up-Reserve nur scheinbare Sicherheit, denn: Je größer die Luftkraft, ein desto aufrichtenderes Pitch-up-Moment würde der HGMA-Test messen, während in Wirklichkeit eine desto größere Kopflastigkeit und Tuckneigung besteht. Nur mit Hilfe eines 3-Komponenten-Tests, wie ihn der DHV vorschreibt, ist man in der Lage, die für die Flugstabilität relevanten Pitch-Momente um den Gesamtschwerpunkt zu ermitteln und dabei auch noch den kopflastigen Einfluß des Pilotenwiderstandes mit zu berücksichtigen, der bei der HGMA ganz unter den Tisch fällt. Momente um einen Pilotenaufhängepunkt sind irgendwelche Momente, deren Bedeutung für die wirkliche Flugstabilität unvorhersehbar ist. Dies gilt insbesondere für Extremsituationen, die den Tuck auslösen. Es ist deshalb nutzlos, wie Mike Meier es tut, über den Verlauf der erforderlichen Pilotenaufhängepunktsmomente zu diskutieren oder gar hieraus eine größere Sicherheit für HGMA-Geräte ableiten zu wollen.

Mike Meier präsentiert auch 2 Diagramme mit Steuerkraftverläufen. Das schlechtere Diagramm sei ein Beispiel

für einen DHV-Drachen, der glatt bestehen würde. Es ist jedoch auch hierin der Irrtum enthalten, die am Pilotenaufhängepunkt gemessenen Momente seien die wirklichen Steuerkräfte. Ein so gewonnenes Diagramm gibt es bei der DHV-Zulassung gar nicht, ein Vergleich der erforderlichen Verläufe ist damit nutzlos. Im übrigen müssen die DHV-Geräte die Grenzwerte in 5 ganz unterschiedlichen Diagrammen zugleich erfüllen, um den Meßwagentest zu bestehen.

Die HGMA-Meßwagenrichtlinien basieren etwa auf dem Kenntnisstand von 1978, es wurden zwischenzeitlich lediglich Grenzwerte etwas angehoben. Die auf den sowieso fragwürdigen Pilotenaufhängepunkt bezogenen HGMA-Anforderungen sind überdies teilweise gar nicht erfüllbar. Wie will man z.B. einen vorgeschriebenen Momentewert bei „Null-Auftrieb“ erfüllen, wenn man nur die eine Komponente „Moment“ mißt? Mehr als 50% der beim DHV nachgeprüften HGMA-Geräte haben den 3-Komponenten-Test zunächst nicht bestehen können. Kein einziges der Geräte hat bis heute die eigene HGMA-Forderung erfüllt, nach welcher der (auf den Pilotenaufhängepunkt bezogene) Momentenbeiwert zwischen Trimm-Anstellwinkel und Null-Auftrieb stets zunehmen müsse. Wahrscheinlich ist auch diese für flexible Geräte unerfüllbare (und unnötige) Forderung aus den viele Jahre zurückliegenden theoretischen

Berechnungen Gary Vallees entstanden, auf den nach Mike Meier die HGMA-Richtlinien zurückgehen.

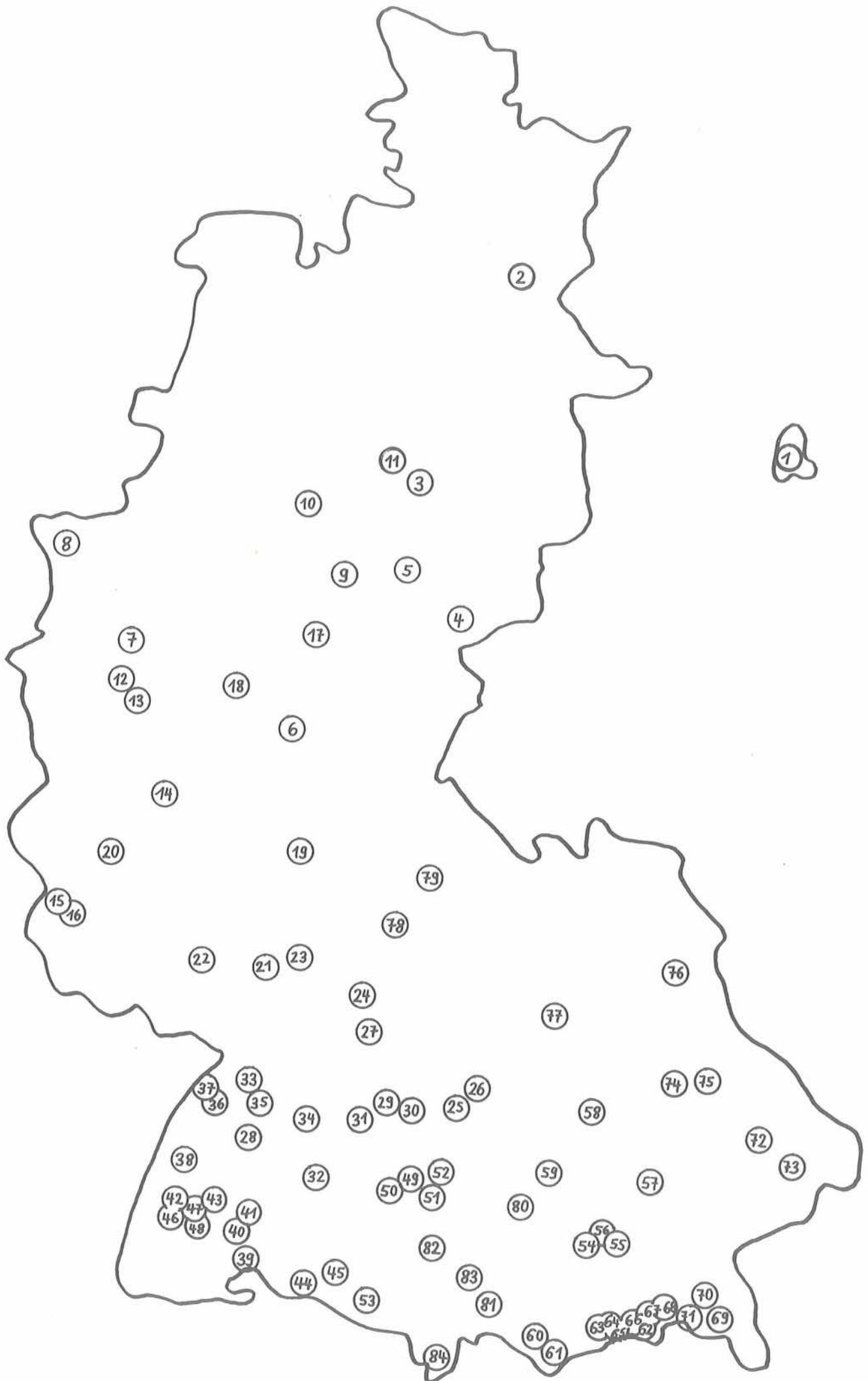
Die Basis der DHV-Richtlinien ist ungleich breiter. Denn anders als in den USA, wo die Hersteller nur Erfahrung bei wenigen eigenen Produkten sammeln können, werden beim DHV alle Geräte zentral getestet und erfaßt, ebenso werden die tödlichen Hängegleiterunfälle im Auftrag des Luftfahrtbundesamts von DHV-Sachverständigen untersucht. Seit 8 Jahren besteht ein ununterbrochenes Feedback zwischen Gütesiegeleforderungen, Meßwagentests (bislang ca. 1.000!) und Unfällen. Es ist keine Instanz in der Welt bekannt, die in der Lage wäre, auf einen ähnlichen Erfahrungsschatz zurückzugreifen und wie der DHV theoretisch und praktisch erprobte Forderungen festzulegen.

Ich bedaure, daß die in der Hängegleitertechnik so kreativen amerikanischen Hersteller bei der Meßtechnik überholten Vorstellungen anhängen. Ich kann mir nicht vorstellen, daß einer von ihnen ernstlich glaubt, daß ein 1-Komponenten-HGMA-Test, bei welchem die 2 weiteren auf den Drachenflügel einwirkenden Komponenten unbekannt bleiben, mehr Sicherheit bieten soll, als der DHV-Test, bei dem alle Komponenten erfaßt werden und bei dem die Luft keine Chance hat, eine bestehende Heimtücke in einer nicht gemessenen Komponente zu verbergen.

# DHV-Mitgliedsvereine

- 1 Condor Club Berlin e.V.  
Martin-Luther-Straße 84  
1000 Berlin 62
- 2 Hamburger Drachenflieger  
Erikastraße 119  
2000 Hamburg 20
- 3 DFSC Weserbergland  
Mittelstraße 6  
3013 Barsinghausen 11
- 4 Drachenflugverein Göttingen e.V.  
Schulstraße 3  
3402 Löwenhagen
- 5 Drachenflieger-Club Höxter  
Hermannstraße 41  
3470 Höxter
- 6 Drachenfliegerclub Ederbergland e.V.  
Burgbergstr. 14  
3559 Battenberg/Eden
- 7 Drachenflieger Insul/Sierscheid  
Am Wehrhahn 2  
4000 Düsseldorf 1
- 8 Drachenfliegerclub Niederrhein  
Kenger Weg 31  
4173 Kerken
- 9 Drachenfliegerclub Paderborn  
Drosselweg 9  
4791 Hövelhof
- 10 Delta-Club Teutoburger Wald  
Hägerstraße 6  
4806 Werther
- 11 Delta Club Wiehengebirge e.V.  
Postfach 2224  
4950 Minden
- 12 Drachenfliegerclub Köln-Düren  
Feldhuhnweg 14  
5010 Bergheim 3
- 13 Delta Club Rheinland e.V.  
Zum Donnerbach 17c  
5040 Brühl
- 14 Drachenfliegerfreunde Rhein-Mosel e.V.  
Josefstraße 26  
5403 Mülheim-Kärlich
- 15 Drachenfliegerclub Trier  
Alte Poststraße 93  
5500 Trier
- 16 DIG  
Im Rosenbungert 37  
5501 Waldrach
- 17 Drachenfliegerclub Elpe  
Am Bruch 35  
5787 Olsberg 3
- 18 Drachenfliegerclub Kreis Olpe  
Hohe Straße 28  
5960 Olpe-Dahl
- 19 Lufthansa Sportverein  
Lufthansa Basis FRA KD 11/LSV  
6000 Frankfurt/Main 75
- 20 Delta-Club Falke Idar-Oberstein  
Haselweg 8  
6580 Idar-Oberstein 3
- 21 1. Pfälzer Drachenfliegerclub  
Karolinenstraße 30  
6700 Ludwigshafen
- 22 Drachenflugclub Saar  
Alte Brücke 4  
6750 Kaiserslautern
- 23 Bergsträßler Drachenflieger  
Arnikastraße 8  
6940 Weinheim
- 24 Delta-Club Mosbach  
Pfalzgraf-Otto-Straße 109  
6950 Mosbach
- 25 DHC Aalen  
Schumannstraße 50  
7080 Aalen
- 26 Drachenfliegerclub Bopfingen  
Vohbühlweg 20  
7085 Oberdorf/Ipfl
- 27 Drachenflug Unterland  
Sülmerstraße 56  
7100 Heilbronn
- 28 Drachenflug-Verein Baiersbronn/Schwarzwald  
Finkenstraße 33  
7292 Baiersbronn
- 29 Drachenfliegerclub Albsegler Berghülen e.V.  
Hohensteinstraße 16  
7320 Göppingen
- 30 Drachenflieger-Club Staufeu Donzdorf  
Rosenweg 1  
7345 Deggingen
- 31 Deutscher Drachenfliegerclub Stuttgart  
Auf dem Steinenberg 16  
7440 Nürtingen
- 32 Drachenfliegerclub Sonnenbühl/Starzeln  
Obere Markthalde 29  
7470 Albstadt 2
- 33 Die Althofdrachen e.V.  
Moosbronner Straße 4  
7506 Bad Herrenalb 3
- 34 Hamberger Delta-Krähen  
Silcherstr. 11  
7531 Neuhausen-Hamberg
- 35 Drachenflug-Club Loffenau  
Grünlingstraße 26  
7562 Gernsbach 5
- 36 Delta Team Hornisgrinde  
Bälgenstraße 4  
7591 Sasbach
- 37 Drachenflug-Club Windeckfalken  
Junkerwald 2  
7591 Lauf
- 38 Ortenauer Drachenflieger e.V.  
Fußbach 101  
7614 Gengenbach
- 39 Delta-Club-Hegau  
Alemannenstraße 12  
7702 Gottmadingen
- 40 Drachenflugverein Blumberg-Immendingen  
Alpenstraße 5  
7712 Blumberg 5
- 41 Drachenflieger Club Döggingen-Fürstenberg  
Epfentalstraße 4  
7730 VS-Marbach
- 42 Drachenflieger Oberes Elztal  
Schmiedgasse 8  
7807 Elzach
- 43 Drachenfliegerclub Drei-Kreis-Eck  
Friedhofweg 1  
7745 Schonach
- 44 Delta Club Konstanz  
Komturweg 29, Beuttler  
7750 Konstanz
- 45 Drachen-Flieger-Club Seeadler e.V.  
Bahnhofstraße 10  
7762 Bodman-Ludwigshafen
- 46 DFC Südschwarzwald  
Friedrichstraße 2 a  
7808 Waldkirch-Kollnau
- 47 D'Wälder Drachenflieger  
Friedrich-Ebert-Platz 6  
7820 Titisee-Neustadt
- 48 Delta Club Condor (Wehr)  
Letzbergstr. 6  
7869 Schönau
- 49 Deutscher Hängegleiterclub Ulm/Neu-Ulm  
Erlenstraße 1  
7900 Ulm-Söflingen
- 50 TSV Seissen, Drachenflugabteilung, Ott W.  
Friedenstr. 2  
7902 Blaubeuren-Seissen
- 51 d'schwoba schwäbische Drachenflieger  
Ziegeleistraße 16  
7904 Erbach
- 52 DHC Sektion Heidenheim  
Wiederholdstraße 6  
7920 Heidenheim
- 53 Drachenflieger-Club Friedrichshafen  
Henry-Dunant-Str. 14, Reischman  
7990 Friedrichshafen
- 54 Drachenfliegerclub Kampenwand  
Kellerstr. 15  
8000 München 80
- 55 MBB-Sportfachgruppe, Sparte Hängegleiten  
Plettstraße 59  
8000 München 83
- 56 Delta-Sport-Club e.V.  
Neufeldstraße 64a  
8000 München 60
- 57 Albatros Wartenberg  
Leipziger Straße 7 b  
8052 Moosburg
- 58 Drachenflug Altmühltal  
Mozartstraße 4  
8071 Lenting
- 59 Drachenfliegerclub Ingolstadt  
Römerring 10  
8072 Manching/Oberstimm
- 60 WDCW Garmisch-Partenkirchen  
Burgstr. 5 c/o Holzer  
8100 Garmisch-Partenkirchen
- 61 Drachenfliegerclub Mittenwald  
Im Gries 50  
8102 Mittenwald
- 62 Drachenfliegerclub Bayrischzell e.V.  
Großseeham 35  
8153 Weyarn
- 63 Drachenfliegerclub Isarwinkel  
Dorfstraße 30  
8170 Wackersberg
- 64 Drachenfliegerclub Tegernseer Tal  
Prinz-Carl-Allee 4  
8180 Tegernsee
- 65 Verband Deutscher Drachenfluglehrer  
Südliche Hauptstraße 12  
8183 Rottach-Egern
- 66 Bergdohlen – DFC Brannenburg  
Wirtstraße 34  
8200 Rosenheim-Pang
- 67 Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg  
Samerstraße 4  
8201 Samerberg
- 68 Drachenfliegerclub Achental  
Greimelstraße 3a  
8212 Übersee
- 69 Allg. Sicherungs- u. Funkstaffel Traunst.  
Post Weibhausen  
8221 Selberting 3
- 70 Squadra Delta Inzell  
Bichlstraße 43  
8221 Inzell

Fortsetzung Seite 20



## Fortsetzung DHV-Mitgliedsvereine

- |   |   |   |
|---|---|---|
| 71 Delta Club Bavaria Ruhpolding<br>Hochfellnstraße 6<br>8227 Siegsdorf   | 75 Drachenfliegerclub Regental<br>Vorderbuchberg 1<br>8446 Mitterfels           | 80 Augsburg Drachenflieger-Club<br>Euler-Chelpin-Straße 10<br>8900 Augsburg           |
| 72 Drachenfliegerclub Bayerwald<br>Gasthof Peter Raith<br>8351 Kerschbaum | 76 Schleppdrachen- und HG-Verein Oberpfalz<br>Max-Reger-Straße 8<br>8480 Weiden | 81 Drachenflieger Bayer. Rigi Hohenpeißenberg<br>Gartenstraße 19<br>8922 Peiting      |
| 73 DFC Dreiländereck<br>Kollersberger Straße 44<br>8395 Germannsdorf      | 77 Fränkische Drachenflieger Nürnberg<br>Waldstraße 18<br>8560 Lauf/Pegnitz     | 82 1. Delta-Club Memmingen<br>Benninger Straße 2<br>8941 Hawangen                     |
| 74 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub<br>Marienstraße 5<br>8400 Regensburg | 78 Drachenfliegerclub Homburg-Gössenheim<br>Sonnenstraße 4<br>8781 Gössenheim   | 83 Ostallgäuer Drachenflieger Marktoberdorf<br>Zeppelinstraße 3<br>8952 Marktoberdorf |
|   | 79 Drachenfliegerclub Hammelburg<br>Dalbergstraße 9<br>8783 Hammelburg          | 84 Oberstdorfer Drachenflieger e.V.<br>Soldanellenstraße 18<br>8980 Oberstdorf        |

# Preis des Schneiders von Ulm

Aus Anlaß der 175. Wiederkehr des Flugversuchs Albert Berblingers, des „Schneiders von Ulm“, veranstaltet die Stadt Ulm im Jahre 1986 einen Flugwettbewerb. Aufgabe dieses Wettbewerbs soll es sein, nach Berblinger'schem Vorbild an historischer Stätte die Donau zu überfliegen.

In der Ausschreibung für diesen Flugwettbewerb heißt es weiter (auszugsweise):

### Zugelassene Fluggeräte:

Zugelassen zum Wettbewerb werden nur solche Fluggeräte, die in ihrem Aussehen und Flugbild weitgehend dem Originalflugmodell des Schneiders von Ulm entsprechen.

Wichtigstes Kriterium ist hierbei der Flügelgrundriß (Flügelform), der im wesentlichen das Flugbild (Erscheinungsbild des Fluggeräts) bestimmt. Abweichungen von Spannweiten-Flügelweiten-Verhältnis dürfen 15% gegenüber dem Original nicht überschreiten. Dagegen sind Spannweiten und Flügelweite nicht begrenzt: Die Halbspannweite verhält sich zur Flügelweite wie 1,2:1. Es dürfen weiterhin andere Flügelprofile und moderne Materialien verwendet werden. Die Art der Steuerung bleibt dem Konstrukteur überlassen; es kann also über Gewichtsverlagerung gesteuert werden oder auch aerodynamisch.

Gleitflugverbesserung durch Flügel Schlag ist ebenfalls erlaubt – denn auch das hatte Albrecht Berblinger versucht – nicht jedoch die Verwendung eines Motors oder Kraftspeichers.

Spanndrähte und -türme sind nicht erforderlich, werden jedoch als Vorbildtreue entsprechend bewertet. Trapeze wie im Drachenbau üblich, sind nicht erlaubt.



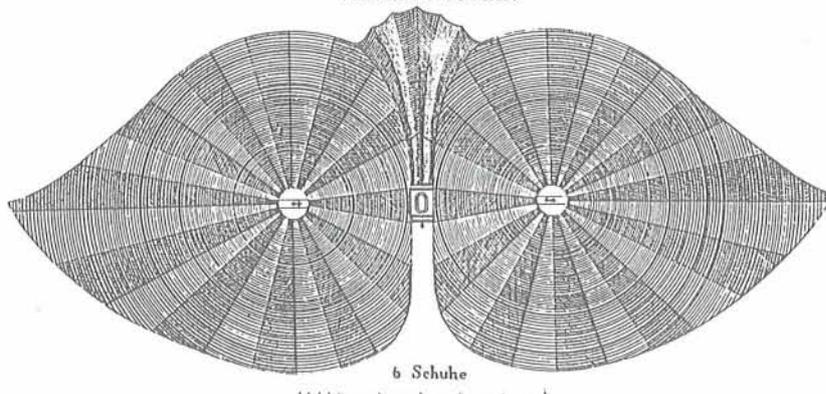
Flugwettbewerb  
um den Preis  
des Schneiders von Ulm

*Flugmaschine*  
Verfertigt von Berblinger in Ulm

Ansicht des Profils.



Ansicht der Fläche.



## Briefe an die Herausgeber

### Warum der Schneider von Ulm ins Wasser fiel

Bei Ihrer Meldung in der Ausgabe vom 16. Oktober über den Wettbewerb für Donau-Überflieger stellt sich die Frage, ob es sich dabei um einen verfrühten Aprilscherz (Anmeldeschluß soll ja der 1. April 1986 im Rathaus der Stadt Ulm sein) handelt oder ob die festesfrohen Ulmer tatsächlich einen Anlaß gesucht und gefunden haben, eines der beliebten „Feschtle“ zu feiern. Der Austragungsort für das Spektakel ist wohl heute genauso ungeeignet, wie er es schon vor 175 Jahren gewesen ist. Hätte Berblinger die freie Wahl eines Geländes für seinen Flugversuch gehabt, hätte er mit Sicherheit nicht die Adler-Bastei an der Donau gewählt. Weshalb er dennoch — vielleicht nicht wider besseres Wissen, aber zumindest wider besseres Ahnen — früher, als er es selbst geplant hatte, einen Flugversuch unternahm, kam folgendermaßen:

Die alte Freie Reichsstadt Ulm hatte 1802 ihre Reichsunmittelbarkeit verloren, war zunächst Bayern zugeschlagen, dann aber aufgrund des Staatsvertrages von Compiègne vom 18. Mai 1810 dem Königreich Württemberg überlassen worden. Die faktische Inbesitznahme des Ulmer Territoriums verzögerte sich jedoch. Erst im Mai 1811 kam der württembergische König als neuer Landesherr in Begleitung des Kronprinzen zu einem ersten Staatsbesuch nach Ulm. Bei dieser Gelegenheit sollte dem neuen Staatsoberhaupt etwas Besonderes geboten werden. Berblinger, ein schwäbischer Tüftler, hatte schon allerlei Erfindungen gemacht und unter anderem recht brauchbare Beinprothesen entwickelt, sich dann aber dem alten Menschheitstraum des Fliegens hingegen. Mit dem von ihm konstruierten ersten halbstarren Hängegleiter der Welt hatte er zuvor auf dem Ulmer Michelsberg ermutigende Flugversuche unternommen. An diesem sanft abfallenden Südhang herrscht bei schönem Wetter stets guter Aufwind, wie er auch heute von Drachenfliegern in der Alb ausgenutzt wird. Die Gesetzmäßigkeiten der Luftströmungen, Aufwinde, Abwinde, Thermik kannte Berblinger noch nicht. Sie wurden erst in unserem Jahrhundert entdeckt.

Dem König und seiner Entourage sollte wohl der Weg vor die Tore der Stadt erspart werden, und so ließ sich Berblinger überreden, mit einem „Flug“ über den seinerzeit gut 60 Meter breiten Donaustrom die erlauchten Gäste und die von nah und fern herbeigeströmten Schaulustigen zu beeindrucken. Da er wahrscheinlich den Gleitfaktor seines Fluggerätes berechnet hatte, ließ er aber als Startrampe ein Gerüst bauen, das wohl Ähnlichkeit mit einer flachen Sprungchance hatte und das ihm einen größeren Höhenunterschied zur Wasserfläche verschaffte. Da er gleichwohl — im Unterschied zum Versuchsgelände am Michelsberg — keinen Aufwind verspürte, nahm er am 30. Mai zunächst von seinem Vorhaben Abstand und enttäuschte damit sowohl das Festkomitee als auch die hochge-

spannten Erwartungen des Königs Friedrich und der zahlreichen Zuschauer.

Am folgenden Nachmittag gab es dann aber wohl kein Zurück mehr, zumal der tapfere Schneider vom König bereits 20 Louisdors erhalten und vom Bruder des Königs, Herzog Heinrich, harsch angefahren worden war, endlich sein Kunststück vorzuführen. Obwohl er vielleicht gehaut hat, daß ihn die kühle Luftströmung über der kalten Donau, die wenige hundert Meter flußaufwärts von der meist eiskalten Iller gespeist wird, hinunterziehen würde, mußte er am 31. Mai 1811 in die Luft und — in die Donau. So verhinderte Sensationslust einen schwäbischen Flugpionier und brachte eine Spottfigur der Ulmer hervor. Der unaufhaltsame Fall des Schneidermeisters endete erst 18 Jahre später auf dem Friedhof.

Berblinger hätte übrigens 1811 noch nicht vom höchsten Kirchturm der Welt springen können. Der Westturm des Münsters war damals erst 70 Meter hoch, die 161-Meter-Marke wurde erst 79 Jahre später, am 31. Mai 1890, erreicht. Auch bot sich dem damaligen Betrachter die Umgebung des Münsters wie auch der Münsterplatz selbst in anderer Gestalt dar. Westlich vor dem Münster befand sich bis 1874 das als Gymnasium genutzte mittelalterliche Barfüßer-Kloster. Für eine Landung wäre selbst nach erfolgreichem Gleitflug die damals noch mittelalterliche Enge der Altstadt kaum geeignet gewesen.

Alle potentiellen Donauüberflieger können übrigens eine Nachbildung von Berblingers Flugapparat im Treppenaufgang des Ulmer Rathauses in Augenschein nehmen. Ob es allerdings einer besser können wird als Berblinger, ist mehr als zweifelhaft.

Gerold R. Schmidt, Dortmund

Das Fluggerät muß so gebaut sein, daß es zu Fuß ohne Fremdhilfe oder mechanische Vorrichtung gestartet werden kann.

Das Fluggerät muß eine Festigkeit aufweisen, die dem doppelten Fluggewicht entspricht (sichere Last besser als 2). Jeder Teilnehmer hat eine Skizze seines Fluggerätes mit Seitenansichten sowie eine Darstellung der Pilotenaufhängung und Baubeschreibung zu fertigen. Die Entscheidung über die Zulassung des einzelnen Fluggerätes erfolgt durch eine von der Stadt Ulm eingesetzte Jury. Diese überprüft insbesondere die Betriebstüchtigkeit des Fluggerätes und die fliegerische Befähigung des Piloten.

### Durchführung des Fluges:

Der Wettflug findet statt in der Zeit vom 13. bis 15. Juni 1986 (Ausweichtermin 20. bis 22. Juni 1986). Dem eigentlichen Wettflug geht ein Ausscheidungsfliegen am 13. Juni 1986 im Gelände voraus, dem sich jeder Teilnehmer unterziehen muß. Die von der Stadt Ulm eingesetzte Jury entscheidet aufgrund des Ausscheidungsfliegens über die Zulassung zum Wettflug über die Donau. Der eigentliche Wettflug erfolgt von einer Absprungrampe auf der Adlerbastei am Ulmer Donauufer zum Neu-Ulmer Donauufer hin. Die Anlauf- und Absprungrampe wird etwa 12 m über dem Donauspiegel liegen; der Absprungpunkt selbst liegt über dem Wasser. Die Startreihenfolge wird ausgelost. Da eine Landung auf dem gegenüberliegenden Steilufer nicht möglich ist, wird auf der Neu-Ulmer Seite auf der Donau ein großes schwimmendes Planenfloß (auf Schläuchen befestigte Planen) als Landehilfe aufgebaut.

Das Tragen eines Schutzhelmes sowie einer Schwimmweste für die Piloten ist Pflicht.

Bewertung und Preisvergabe:

Die Bewertung der Wettflüge erfolgt durch die Jury nach folgenden Kriterien:

- Durch Wertung der Flugweite (ein Punkt pro Meter, max. 70 Punkte) und
- durch Wertung der Vorbildtreue (max. 40 Punkte).

Die Jury bestimmt außerdem über die Zahl der Wettflüge und die Preisvergabe.

Der Sieger des Wettbewerbs erhält einen Geldpreis in Höhe von 50.000 DM.

Falls ein eindeutiger Sieger nicht festzustellen ist, behält sich die Jury eine andere Preisverteilung vor.

### Anmeldung:

Die Teilnehmer haben sich bis **spätestens 1. April 1986** mit den erforderlichen Unterlagen bei der Stadt Ulm, 7900 Ulm, Rathaus, in schriftlicher Form anzumelden. Telefonische Anfragen können gerichtet werden an das Schul-, Kultur- und Sportamt der Stadt Ulm, Telefon (0731) 161-3502 oder 3520. Der Wettbewerb ist offen für Piloten aller Nationalitäten. Fliegerische Lizenzen sind nicht erforderlich.

### Vollständige Ausschreibung:

Erhältlich bei der Stadt Ulm, 7900 Ulm, Rathaus, oder bei der DHV-Geschäftsstelle.

# Fluglehrerlehrgänge 1985



*Holzfigur im „Haus des Gastes“ in Ruhpolding, dem Ort der Assistenten- und Fluglehrerausbildung 1985*

Viele Teilnehmer und ein hohes Niveau – sowohl der angehenden Fluglehrer als auch des Ausbildungsangebotes – kennzeichneten den Assistentenlehrgang und den Fluglehrerlehrgang 1985. Insgesamt 43 angehende Fluglehrer und Assistenten nahmen an den zwei jeweils 7-tägigen Vorbereitungs- und Prüfungslehrgängen teil.

Die Gemeinde Ruhpolding stellte ihr neuerbautes „Haus des Gastes“ zur Verfügung und in angenehmer Atmosphäre fiel das Lernen und „Geprüftwerden“ nicht ganz so schwer.

Daß man zwar in einem Ferienort wohnte, aber keine Vergnügungsreise gebucht hatte, wurde spätestens in dem Moment klar, als Klaus Tänzler und Charlie Jöst – die beiden Lehrgangsleiter – die Stundenpläne bekanntgaben: Aerodynamik, Meteorologie, Didaktik

und Methodik, Geräte- und Fallschirmkunde, Flugtechnik und Gefahreneinweisung, Sicherheitsvorkehrungen, Luftrecht, Organisations- und Rechtsfragen, Flug- und Sportmedizin, Fluggeschichte und Wettkampfregelein.

Bei dieser Fächerfülle – dazu noch Lehrproben und Prüfungen – sind 7 Tage knapp bemessen. Da wunderte es niemanden mehr, daß der Tag oft erst nach 19.00 Uhr zu Ende war.

Dafür wurde man aber mit interessanten Vorträgen kompetenter Fachleute belohnt:

Michael Schönherr, Manfred Kreipl, Peter Janssen, Jo Bathmann, Bernd Schmittler, Peter Croeniger, Günter Dorn, Gerhard Bortz, Michael Weingartner – um nur einige zu nennen.

Leider konnte nur ein Nachmittag zum Fliegen „geopfert“ werden, und in wunderschönen Herstflügen vom Rausberg zeigten die angehenden Lehrer, daß sie ihr Handwerk beherrschen. Für die meisten war dieser Flug ein guter Abschluß der Flugsaison 85.



*Die Teilnehmer des Assistentenlehrganges 1985 vor dem alten Rathaus in Ruhpolding. Zweiter von links, Manfred Kreipl, Referent für Meteorologie*



*Manfred Kreipl, Referent für Meteorologie*



*Die Teilnehmer des Fluglehrerlehrgangs 1985 vor dem „Haus des Gastes“ in Ruhpolding. Zweiter von links Referent für Navigation, Peter Cröniger*



*Klaus Tänzler, Ausbildungsreferent des DHV, Fächer Didaktik und Methodik*



*Dr. Jo Bathmann, Referent für Flug- und Sportmedizin*



*Peter Cröniger, Lufthansa-Copilot, Referent für Navigation*

alle Fotos Charlie Jöst



*Fluglehrer-Weiterbildung*

Begonnen hatte das Ausbildungsprogramm des DHV bereits im Frühjahr mit einem Doppelsitzer-Lehrgang. 12 Fluglehrer und Assistenten waren von Peter Rieger, Wolfgang Gerteisen und Charlie Jöst in die Geheimnisse des doppelsitzigen Fliegens eingewiesen worden.

Mit drei verbogenen Steuerbügel-Seitenteilen lag der Kurs noch durchaus im statistischen Mittelmaß. Um genau einen Steuerbügel günstiger lag dann der zweite Doppelsitzerkurs im Herbst. Allerdings waren es auch zwei Teilnehmer weniger, die von „Töff“ Eilers und Charlie Jöst ins doppelsitzige Fliegen eingewiesen wurden.

Im Sommer fand bereits im Norden Deutschlands, in Westerrade, ein Lehrgang für die Ausbildung zum Schleppfachlehrer statt. Arno Gröner, Fachbeirat des DHV für Schleppausbildung, und Helmut Großklaus, Fachbeirat für Schlepptechnik, vermittelten den aus

ganz Deutschland angereisten Fluglehrern und Fluglehrerassistenten die methodischen, theoretischen und technischen Grundlagen für eine fundierte und sichere Schleppausbildung.



*Fallschirmprüfer Gerhard Borz erklärt Wartung und Pflege des Rettungsgerätes*



*Peter Rieger, Unfallsachverständiger des Luftfahrtbundesamtes spricht zu den Fluglehrern anlässlich der Fluglehrer-Weiterbildung 1985; neben ihm: Peter Janssen, DHV-Vorsitzender*



*Günter Dorn, Fluglotse und Referent für Luftrecht und Luftraumgliederung*

# 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.

---

## Unfalltod am Wallberg

---

Rottach-Egern – Am 14. September verunglückte Eduard Heilingbrunner kurz nach dem Start mit seinem neuen Gerät Saphir. Der Verunglückte war aktiver Drachenflieger seit 10 Jahren und verfügte über außergewöhnliche Flug Erfahrung, speziell am Wallberg. Mutmaßliche Unfallursache war der starke und turbulente Wind zur Unfallzeit, eventuell auch hat der Pilot kurz nach dem Start mit einem Flügel den im Gipfelbereich angebrachten Windrichtungsanzeiger gestreift.

---

## Absturz am Wannenberg

---

Bürgstadt – Am 21.9. stürzte Jörg Bardow kurz nach dem Start vom Wannenberg ab. Nach problemlosem Start flog der Pilot, der an einem Zielflug-Wettbewerb teilnahm, Richtung Zielpunkt, drehte dann jedoch wieder zum Hang zurück. Dabei streifte der Drache einen Baum und stürzte ab. Der Pilot erlitt beim Aufprall tödliche Verletzungen.

---

## Vorsicht Korrosionsschäden

---

Seit Beginn des Drachenfliegens wurde vor möglichen Korrosionsschäden am Drachen gewarnt. Die Warnung schien veraltet, werden doch im Drachenbau nur noch nichtrostende Teile verwendet. Größeres Alter der Drachen und möglicherweise auch aggressive Luftbestandteile führen zunehmend zu Korrosionsschäden an Rohren und Seilen. Die Korrosion kann heimlich „fressen“, in den Rohren, unter den Muffen und unter der Seilisolierung. Die DHV-Kommission hat den Sicherheitsreferenten Franz Karl beauftragt, mögliche Witterungseinflüsse auf verschiedene Drachenmaterialien in einem bundesweiten Dauerversuch festzustellen. Kurzfristigen Schutz bietet der gründliche Jahrescheck beim Hersteller.

---

## Tödlicher Unfall am Tuniberg

---

Tuniberg/Freiburg-Munzingen – Am 8. Oktober startete gegen 16.30 Uhr die 17jährige Eva Messmer mit ihrem Firebird II zu einem Übungsflug von der Tunibergkante. Nach dem Start beschleunigte die Pilotin den Drachen so stark, daß sie auf einen, unterhalb des Startplatzes liegenden, asphaltierten Weg aufschlug. Dabei erlitt die Pilotin tödliche Verletzungen.

---

## Sicherheitsmitteilung „MAGIC“

---

In den vergangenen Monaten haben sich in Deutschland zwei Unfälle mit Magics ereignet. Die Ursache für beide Unfälle war, soweit der Unfallhergang rekonstruierbar war, die gleiche.

Das Querrohrspannseil ist an der Lochplatte des Verstellbeschlags durch einen Bolzen mit Loch und einem Sicherungsring befestigt. Bei beiden Unfällen löste sich der Sicherungsring, der aller Wahrscheinlichkeit nach beschädigt war, und der Drache klappte in der Luft zusammen. Bei einem der Unfälle konnte der unbeschädigte Bolzen gefunden werden. Dieser Drache war mit einem selbst eingebauten Flaschenzug – unbekanntes Fabrikats – ausgerüstet. Möglicherweise war der nicht fachgerechte Einbau des Flaschenzugs mitverantwortlich für den Unfall.

Im anderen Fall fehlte ebenso das Klebeband, das um Bolzen und Sicherungsring gewickelt ist.

AIRWAVE GLIDERS weist ausdrücklich darauf hin, daß beide Unfälle **nicht** durch konstruktionsbedingte Mängel am Gerät, noch durch mangelnde Festigkeit der Beslagteile, sondern durch mangelnde Wartung oder Vorflugcheck bzw. nicht fachgerechte Umrüstung des Gerätes entstanden sind.

**Alle Magic Piloten** werden gebeten den Sicherungsring und den Bolzen am Feineinstellbeschlagn des Querrohrspannseils auf Beschädigung zu über-

prüfen und beschädigte (verbogene) Sicherungsringe oder Bolzen sofort zu erneuern. Ebenso sollte der Sicherungsring mit Klebeband umwickelt werden, damit er beim Auf- und Abbau der Geräte nicht hängenbleiben kann. Evtl. nicht mehr vorhandenes Klebeband muß erneuert werden.

Diese beiden Unfälle sind die einzigen, die in diesem Zusammenhang bei weltweit über 2000 im Betrieb befindlichen Magics bekannt wurden.

*Fa. Aerosport International  
Frigga Bausenwein*

---

## Sicherheitsempfehlung: Einhängesicherung

---

Immer wieder auftretende Unfallursache ist das Nichteinhängen des Piloten vor dem Start. Es ist dann reiner Zufall, wie das Unfallgeschehen weiter abläuft und ob der Pilot eine Überlebenschance hat.

Wirksames Gegenmittel ist die Einhängesicherung, die dem Piloten vor dem Start ein Warnzeichen vermittelt.

Einfache Form dieser Aufhängesicherung ist ein Band, das mit einem Ende am Kielrohr zwischen Trapez und Nasenplatte befestigt und mit dem anderen Ende beim Einklinken in die Hauptaufhängung ebenfalls am Aufhängekarabiner eingehängt wird. Vergißt der Pilot das Einklinken, hängt das Sicherungsband störend und warnend in seinem Blickfeld.

Als Bandmaterial wird vielfach ein Streifen nichtdehnbares Segeltuch verwendet, das den Nachteil hat, während des Fluges zu flattern und lästige Geräusche zu erzeugen. Diese Belästigung wird bei Verwendung von dehnbarem Bandmaterial, das zum Karabiner gestrafft werden muß, vermieden.

Es ist gegenwärtig nicht vorgesehen, die Einhängesicherung verbindlich vorzuschreiben, wie dies von Einzelnen – besonders von Fritz Kurz – sehr massiv gefordert wird. Die Verwendung ist jedoch dringend zu empfehlen.

## Sicherheitsmitteilung „POLARIS“

An einem POLARIS-DELTA 16 wurde ein Druckknopf, der das äußere Teil des Flügelrohres vor Verdrehen sichert, beschädigt. Der genaue Hergang der Beschädigung konnte nicht geklärt werden. Obwohl die Belastungen bei bestimmungsgemäßer Benutzung des Gleiters nicht zu einer Beschädigung des Druckknopfes in der vorliegenden Weise führen können, hat sich AEROSPORT INTERNATIONAL, der Generalvertreter der Firma POLARIS für Deutschland, dazu entschlossen, alle bisher ausgelieferten Delta und Gamma mit verstärkten Druckknopfsicherungen nachzurüsten.

Alle Besitzer von POLARIS Delta und Gamma Hängegleitern werden gebeten, sich schriftlich an AEROSPORT INTERNATIONAL, Behringstr. 6, 8500 Nürnberg 30 zu wenden.

Sie bekommen kostenlos verstärkte Druckknopfsicherungen zugesandt, deren Einbau keine Probleme bereitet.

Fa. Aerosport International  
Frigga Bausenwein

## Betreff: Fehlmontage beim Saphir 17

1. Die Fehlmontage kann nur beim Aufbau aus dem Kurzpackmaß auftreten. Das Packmaß von 4,70 m und 6,20 ist nicht betroffen.
2. In der Betriebsanleitung wird in einem großen Absatz unter „Aufbau und Abbau des Gerätes“ auf diese Möglichkeit hingewiesen.
3. In einer jedem Gerät beiliegenden Checkliste wird abermals darauf hingewiesen.
4. An der Seitenstangeninnenseite befinden sich spezielle Haftstreifen, die eine leichte optische Kontrolle ermöglichen.
5. Durch einen Blick vom Flächenende ins Doppelsegel läßt sich mühelos feststellen, ob alles richtig montiert ist.
6. Durch einen Blick ins Doppelsegel von der Kielstange aus ist eine weitere Kontrolle möglich. Dazu befindet sich extra ein Reißverschluß in der Mitte des Doppelsegels.

7. Die Seilaustritte harmonieren bei verdrehter Seitenstange nicht mehr mit den Segelaussparungen, es bilden sich starke Falten, das Segel zerreißt in der Regel am Unterriggaustritt.

Wir glauben, daß bei dieser Vielzahl von Checkpunkten eine Fehlmontage und ein anschließender Start nur unter Mißachtung jeder Vorflugkontrolle und Sorgfalt möglich ist.

Eine spezielle Sicherheitsmitteilung erscheint uns deshalb nicht erforderlich.

bautek GmbH  
Horst Zimmer

## Aufbaufehler beim Saphir 17

Liebe Freunde beim SHV!

Im Rahmen einer Flugunfalluntersuchung wurden wir auf einen früheren Beinaheunfall mit dem Saphir 17 hingewiesen. Grund für diesen Beinaheunfall war, daß beim Geräteaufbau sich ein Seil um ein Flügelrohr gelegt hatte, als Folge einer Verdrehung des Rohres um 180 Grad. Der Pilot hat den Aufbaufehler nicht bemerkt und konnte bei seinem Flug nur mit Mühe den Absturz verhindern.

Die Firma Bautek hatte zunächst per Telefon technische Abhilfe in Verbindung mit einer Sicherheitsmitteilung in Aussicht gestellt, ist davon aber mit dem beigefügten Schreiben vom 04.11.1985 wieder abgewichen.

Die im Schreiben vom 04.11.1985 genannten Argumente können nicht überzeugen:

Zu 1: Es mag sein, daß die Fehlmontage nur beim Kurzpackmaß auftreten kann und nicht bei den anderen Packmaßen von 4,70 m und 6,20 m. Diese Einschränkung wirkt sich aber nur auf die Gefährdungshäufigkeit, nicht auf den Gefährdungsgrad aus.

Zu 2: Betriebsanleitungen bleiben erfahrungsgemäß irgendwann „auf der Strecke“, wenn das Gerät während seines Lebensweges mehrmals den Besitzer wechselt.

Zu 3: Die Checkliste geht ebenso wie die Betriebsanleitung irgendwann verloren.

Zu 4: Haftstreifen können sich lösen, verschmutzen oder übersehen werden.

Zu 5: Der Blick vom Flächenende ins Doppelsegel ist wünschenswert, wird von den Piloten aber nicht zuverlässig praktiziert.

Zu 6: Ebenfalls nicht zuverlässig praktiziert wird der Kontrollblick von der Kielstange aus ins Doppelsegel.

Zu 7: Faltenbildung wird von manchen Piloten nicht gesehen und – falls doch – nicht unbedingt als Indiz für eine Fehlmontage gewertet. Einrisse im Segel sind nicht zwingend, vor allem dann nicht, wenn die Seilspannung gebrauchsbedingt nachgelassen hat.

Zusammenfassend:

Nachdem der eine konkrete Fall mit diesem relativ neuen Gerätetyp gezeigt hat, daß die von Firma Bautek dargestellten Sicherungsmaßnahmen nicht ausreichend sind, muß mit Wiederholungen gerechnet werden. Wir halten eine bauliche Maßnahme, wie sie in Ziffer 2.1.7 der DHV-Gütesiegelforderungen vorgeschrieben ist, für unbedingt notwendig und bitten um eilige Veranlassung durch den SHV als zuständige Prüfstelle.

Mit freundlichen Grüßen  
Peter Janssen  
Vorsitzender

## 1. Sicherheitsmitteilung Cloud III

Auf Grund von Flugunfällen, bei denen Geräteüberschläge und Gerätebrüche aufgetreten sind, hat der DHV bei seinen Untersuchungen festgestellt:

- Bei mehreren nachvermessenen Gebrauchtgeräten liegen die Einstelldaten der Swivels und der Segelabspannleinen deutlich niedriger als bei der ursprünglichen Gütesiegelversion.
- Eines dieser abweichenden Geräte wurde flugmechanisch nachgeprüft und das Gerät ist laut Begutachtung von Professor Schönherr flattersturz- und/oder überschlagsgefährdet.
- Bei der optischen Untersuchung des Rohrmaterials an diesem Gerät zeigten sich an einem Flügelrohr Herstellungsmängel, die jedoch keine zwingenden Rückschlüsse auf eine eventuelle Schwächung des Rohres zugelassen haben.
- Bei der mit diesem Gerät und Flügelrohr durchgeführten Festigkeitsprüfung hielt das Gerät ohne Bruch einer negativen Belastung von 300 kp stand. Bei positiver Belastung brach das Gerät bei 800 kp Belastung, also weit oberhalb der geforderten Mindestfestigkeit von 600 kp.

- Die Untersuchung eines gebrochenen Unfallgerätes erbrachte Hinweise, daß dieses Gerät extremer Negativbelastung ausgesetzt war und das Querrohr unter hohem Druck stand. Ferner fehlte der Querrohrbegrenzungsanschlag am Turm.
- Nicht prüfbar und damit vorerst noch ungeklärt blieb die Möglichkeit, daß das Querrohr bei speziellen Flugzuständen in Schwingung gerät und diese dynamische Belastung zum Bruch führt. Als vorbeugende Maßnahme wird gegenwärtig eine zusätzliche Befestigung des Querrohrs am Kielrohr erprobt.

Auf Grund des oben dargestellten Sachstandes sind von der Herstellerfirma Thalhofer in Übereinstimmung mit dem DHV folgende Maßnahmen getroffen worden:

1. Die Swivels, Spannleinen und Querrohrbegrenzungsanschlüsse an sämtlichen Geräten des Typs Cloud III werden von der Herstellerfirma Thalhofer kostenlos überprüft und im Falle der Abweichung in Gütesiegelzustand versetzt.
2. Der ordnungsgemäße Zustand der Einstellhöhen wird von der Firma Thalhofer für jedes einzelne überprüfte und erforderlichenfalls instandgesetzte Gerät bestätigt. Art und Weise der Bestätigung werden noch festgelegt.
3. Das Gütesiegel (Betriebsstüchtheitsnachweis) wird mit sofortiger Wirkung für sämtliche Geräte des Typs Cloud III vorläufig außer Kraft gesetzt (Gerätesperre). Das Gütesiegel tritt je Einzelgerät wieder in Kraft, wenn nach oben genannter Überprüfung und Instandsetzung die Bestätigung des Herstellers erteilt ist.
4. Den Haltern von Geräten des Typs Cloud III wird vorsorglich empfohlen, die Geräte auszutuschen und das Material des Querrohrs und der Flügelrohre auf Schäden zu kontrollieren bzw. kontrollieren zu lassen.
5. Weitere Maßnahmen, die ebenfalls die Gültigkeit des Gütesiegels betreffen können, bleiben für den Fall vorbehalten, daß die gegenwärtig weiterlaufenden Untersuchungen zu neuen Erkenntnissen führen.

Über den Fortgang wird im DHV-Info und im Drachenfliegermagazin berich-

tet werden. Zwischeninformationen können bei Firma Thalhofer, Telefon 070 22/54090, abgerufen werden.

25. September 1985 Firma Thalhofer  
und  
Deutscher Hängegleiterverband

## Auszug aus der 2. Sicherheitsmitteilung Cloud III

Die Bestätigung (Ziffer 2. der 1. Sicherheitsmitteilung) als Voraussetzung für die Wiederinkraftsetzung des Gütesiegels erfolgt durch Stempel der Firma Thalhofer mit Datum und Unterschrift, plziert neben der Gütesiegelplakette. Im Zeitraum vom 27.09.1985 bis zum 04.10.1985 wurden von der Firma Thalhofer insgesamt 70 Geräte überprüft und nachgemessen. Lediglich 6 dieser 70 Geräte wurden im Auftrag der Gerätehalter ausgetucht. 3 Geräte haben Rohrschäden aufgewiesen, die durch äußere Krafteinwirkung entstanden sind und zum Gerätebruch hätte führen können. Die Empfehlung zum Austuschen und Kontrollieren gemäß Ziffer 4. der 1. Sicherheitsmitteilung wird nachdrücklich wiederholt.

In weiteren Untersuchungen an Unfallgeräten hat sich ein Mangel an der Befestigung der Abspannseile an den Segellatten herausgestellt. Es besteht die Gefahr der Fehlmontage. Wird vergessen, die Abspannseile an den Segellatten einzuhängen, sind die Seile lediglich über Gummizüge mit dem Segel verbunden. Folgen: Verringerte Segeleinsteilhöhe und gefährlich reduziertes Aufrichteverhalten (pitch-up).

Daher ist als weitere Voraussetzung für das Wiederinkrafttreten des Gütesiegels an jedem Gerät die nachstehende Umrüstungsmaßnahme erforderlich:

Jedes Abspannseil ist zunächst mittels einer Schnur mit einer Reißfestigkeit von mindestens 100 kp an der Segelhinterkante zu befestigen.

Zu diesem Zweck wird die Schnur durch die Schlaufe des Abspannseils und die bereits vorhandenen Ösen an der Segelhinterkante gezogen, gestrafft und verknotet. Diese Umrüstung kann vom Gerätehalter selbst vorgenommen werden.

15. Oktober 1985 Firma Thalhofer  
und  
Deutscher Hängegleiterverband

## Briefe pro und contra Cloud III

*Zu Ihren zweimaligen verwirrenden Sicherheitsmitteilungen, gestatte ich mir, Ihnen eine klare Mitteilung zu übersenden.*

*Richtig ist, daß nach dem Gesetz jeder Pilot in Eigenverantwortung zu einer 100%igen Vorflugkontrolle verpflichtet ist, und diese nach genauer Bedienungsanleitung des Herstellers auszuführen hat. Weiterhin kann ich nach über 100 Flügen mit meinem Cloud III feststellen, daß eine idiotensichere Befestigung von Pitch up-Seilen, wie Sie sich ausgedacht haben, in der Praxis nicht befolgt werden kann und von leichtsinnigen Piloten in keinem Fall angewendet wird.*

*Es ist eindeutig sicher, daß es ständig Piloten geben wird, die eigenmächtig Veränderungen durch Nachlässigkeit oder Vorsatz herbeiführen.*

*Darüberhinaus kann ich dem DHV besonders mitteilen, daß ein Fluggerät wie der Cloud III von Thalhofer, bei der*

*vorschriftsmäßigen, Pitch-up-Kontrolle mit eingehängten Schlaufen, technisch perfekt und narrensicher ist und selbständige Veränderungen der Abspannseile nicht möglich sind.*

*Aufgrund Ihrer Sicherheitsmitteilungen kann somit festgestellt werden, daß 90% aller Cloud III Fluggeräte nach einer Untersuchung technisch einwandfrei waren. Die restlichen 10% defekten Geräte wurden nach Ihrer Untersuchung durch äußere Krafteinwirkung oder Fehlmontage, also eindeutiges Fehlverhalten von Piloten verursacht.*

*Nach genauer Überprüfung der DHV-Sicherheitsmitteilung könnte man den Eindruck bekommen, daß der DHV Unfallfolgen von verantwortungslosen und ungeeigneten Piloten, an den Hersteller (Thalhofer) abwälzen möchte.*

Mit freundlichen Grüßen  
W. Schäffler

Fragen zum Cloud III – Verschiedene Unfälle, Gütesiegelsperre

1. Ist es sinnvoll, dem Hersteller des Cloud III die Überprüfung der Geräte zu übertragen?

— Dieser Hersteller hat doch gezeigt, daß er die durch das Gütesiegel vorgegebenen Konstruktionsmerkmale teilweise ignorierte (nachlässig oder fahrlässig?)

Der Hersteller ist in diesem Falle befangen.

2. Die letzten zwei Unfälle zeigen (nach Aussage der Piloten), daß der Bruch des Querrohres im Geradeausflug geschah (keine negative Belastung).

Liest man die beiden Sicherheitsmitteilungen Cloud III des DHV genau,

stellt man fest, daß auch der DHV weitere Untersuchungen anstellt, also noch nicht 100%ig zu einem abschließenden Urteil kommt.

Warum werden die Piloten nicht klar gewarnt, dann kann jeder für sich entscheiden, ob er dieses Gerät weiterfliegt? Ich würde dieses Gerät nicht fliegen!

3. Was unternimmt der DHV, wenn ein Hersteller die Vorgaben aus dem Gütesiegel nicht bei der Herstellung berücksichtigt?

Wäre eine Überprüfung im straf-, wie im zivilrechtlichen Sinne nicht empfehlenswert?

Viele Grüße

Peter-Gerhard Seitz

Ingenieur, Hängegleiterhersteller und Flugunfallbeauftragter des LBA über besondere Erfahrung verfügt. Fehlen des Querrohrbegrenzungsanschlages wird festgestellt, Querrohr konnte extrem nach oben ausschlagen.

24.09.1985, Dienstag: Weitere Testfahrten mit anderem geliehenen Cloud III. Vermessung dieses und eines zusätzlichen Gerätes. Wiederum erhebliche Abweichung der Einstelldaten. Schnellauswertung der Flugmechanik ergibt Flattersturz- und/oder Überschlagsneigung. Vergleichsmeßfahrt mit richtigen Einstellhöhen „okay“. Spezielle Untersuchung in Hinblick auf mögliche Schwingung des Querrohres als Bruchursache, keine Bestätigung. Telefonische Befragung von Martin Kromer im Krankenhaus zum Unfallhergang. Erarbeitung der ersten Sicherheitsmitteilung und telefonische Abstimmung mit Hersteller Thalhofer.

25.09.1985, Mittwoch: Versendung der ersten Sicherheitsmitteilung an alle bekannten Halter des Cloud III, alle DHV-Fluglehrer, alle DHV-Vereine, DHV-Hängegleiterkommission, DAeC, SHV, ÖAeC und weitere Einzeladressaten. Hersteller verschließt sich der Anregung, wegen eventueller Querrohrschwingung das Querrohr zusätzlich zu fixieren.

26.09.1985, Donnerstag: Übergabe des beim Test am 20.09.1985 beanstandeten Flügelrohres an Diplomingenieur Franz Karl.

27.09.1985, Freitag: Veränderung der Trapez-Anbringung wird festgestellt und vom Hersteller eingeräumt. Ursächlichkeit für Geräteversagen nicht erkennbar.

28.09.1985, Samstag: Endauswertung der Flugmechanikmeßfahrten durch Professor Schönherr mit ausführlicher Fotodokumentation.

29.09.1985, Sonntag: Vermessung eines weiteren ausgeliehenen Cloud III hinsichtlich eventueller Änderung des Segelschnitts. Keine Abweichungen festgestellt.

30.09.1985, Montag: Schriftliche Bestätigung des Herstellers, daß Segelschnitt zu keinem Zeitpunkt abgeändert wurde.

01.10.1985, Dienstag: Vereinbarung mit

## Antwort des DHV zu Cloud III

Lieber Peter-Gerhard Seitz!

Lieber Wolfgang Schöffler!

Von Euch beiden liegen Schreiben zum Thema Cloud III vor, beide aus entgegengesetzten Blickwinkeln. Da die darin angesprochenen Punkte sich überschneiden, gestatte ich mir die gemeinsame Beantwortung.

Der DHV-Geschäftsstelle sind mehrere Unfälle mit Cloud III bekannt geworden, teilweise nur gerüchteweise und meist ohne genauere Umstände. Die wenigen bekanntgewordenen Umstände wiesen zunächst in Richtung extremer Witterungsbedingungen mit Überschlägen, ein Unfall mit Gerätebruch ohne Überschlag weist in Richtung Vorscha-den. Erst die Unfälle von Barbara Keddi und zuletzt von Martin Kromer liefern Anhaltspunkte für ein Geräteversagen. Das Unfallgerät von Barbara Keddi, das von den österreichischen Behörden untersucht wurde, konnte dem DHV monatelang nicht zur Verfügung gestellt werden, ebensowenig ein Zwischen- oder Schlußgutachten der österreichischen Behörde.

Der Unfall von Martin Kromer, dessen Gerät unverzüglich dem DHV zur Untersuchung ausgehändigt wurde, war Anlaß zu umfassenden Untersuchungen in eigener Regie, also ohne behördlichen Untersuchungsauftrag. Nachstehend seien die wesentlichen Aktionen kurz skizziert:

17.09.1985, Dienstag: Unfall von Martin Kromer in Canazei Italien.

18.09.1985, Mittwoch: Abholung des nach Deutschland gebrachten Unfallgeräts bei Familie Kromer und Transport zur DHV-Geschäftsstelle. Dort sofort Besichtigung des Geräts. Telefonische Befragung von Augenzeugen des Unfalls.

19.09.1985, Donnerstag: Erwerb eines flugfähigen Cloud III durch den DHV.

20.09.1985, Freitag: Testfahrt des erworbenen Cloud III auf DHV-Meßwagen in Aalen/Elchingen. Grobauswertung zeigt Tuck- und/oder Flattersturzneigung. Vermessung der Einstellhöhe zeigt Abweichung vom Ursprungsgerät. Bei abschließendem Bruchversuch hält Gerät 800 kp stand. Anscheinend Fertigungsmängel an einem Flügelrohr.

21.09.1985, Samstag: Professor Schönherr verfaßt schriftlichen Testbericht mit Bestätigung der Feststellungen vom Vortag.

22.09.1985, Sonntag: Fünf weitere Cloud III werden gesucht und von den Gerätehaltern ausgeliehen.

23.09.1985, Montag: Vermessung der fünf ausgeliehenen Geräte. Erhebliche Abweichung der Einstellhöhen bei vier Geräten. Nochmalige Untersuchung des Unfallgeräts Kromer in der Werkstätte des Herstellers Schmidtler, der als

# Sicherheitsjournal

TÜV Bayern über Untersuchung des am 20.09.1985 aufgefallenen Flügelrohrs. Kontaktaufnahme mit dem nach langem Suchen gefundenen österreichischen Sachverständigen Mazal, der den Unfall Barbara Keddi untersucht. Herr Mazal hält Schwingungsbruch für möglich.

02.10.1985, Mittwoch: Abholung des Unfallgeräts Kromer bei Schmidler und Terminvereinbarung mit Hersteller Thalhofer für den 03.10.1985.

03.10.1985, Donnerstag: Gerät Kromer wird in Anwesenheit von DHV-Fachbeirat Wilfried Rudolf instandgesetzt. Hinweise darauf, daß Segellatten möglicherweise nicht eingehängt waren. Einstellhöhen des Geräts Kromer in Ordnung.

04.10.1985, Freitag: Erneute Befragung von Martin Kromer, der klarstellt, vor seinem Start die Abspannleinen eingehängt zu haben. Weitere Befragung wegen der Herkunft des am 20.09.1985 beanstandeten Flügelrohrs, von dem Hersteller Thalhofer behauptet, es stamme nicht von ihm.

07.10.1985, Montag: Thalhofer verlangt, der DHV müsse die Fehlmontage der Abspannseile als Unfallursache veröffentlichten. Von sieben Geräten, die im Zeitraum vom 27.09.1985 bis 04.10.1985 im Auftrag der Gerätehalter ausgetucht wurden (von insgesamt 71 angelieferten), weisen sechs Geräte Vorschäden auf.

08.10.1985, Dienstag: Die Untersuchung des am 20.09.1985 beanstandeten Flügelrohrs durch den TÜV wird vorangetrieben. Anderer Unfallgeschädigter Nagel stellt auf Befragen klar, daß er Abspannseile ordnungsgemäß eingehängt hatte.

11.10.1985, Freitag: Hersteller Thalhofer sagt zu, wegen der eigenmächtigen und bisher nicht genehmigten Änderung an der Trapezaufhängung unverzüglich Änderungsantrag zu stellen.

14.10.1985, Montag: Änderungsantrag geht ein.

15.10.1985, Dienstag: Die zweite Sicherheitsmitteilung Cloud III wird formuliert und mit Hersteller Thalhofer abgestimmt. TÜV Bayern gibt das Ergebnis über die Untersuchung des am 20.09.1985 beanstandeten Flügelrohrs

bekannt: keine gravierende Beeinträchtigung der Festigkeit.

16.10.1985, Mittwoch: Die zweite Sicherheitsmitteilung Cloud III wird an den Adressatenkreis wie die erste Sicherheitsmitteilung versandt.

Um die Frage eventueller Schwingungsschäden beim Cloud III und überhaupt bei Hängegleitern abschließend zu klären, wurde zwischenzeitlich mit der Firma MBB Kontakt aufgenommen, zwecks Untersuchung und Dokumentation mittels spezieller Hochgeschwindigkeitskamera.

*Der DHV ist weder räumlich noch personalmäßig in der Lage, statt des Herstellers sämtliche Geräte Cloud III zu überprüfen oder gar noch instandzusetzen. Wir gehen davon aus, daß der Hersteller sich hüten wird, bei Überprüfung und Instandsetzung oberflächlich zu arbeiten oder gar zu manipulieren. Mit dem Hersteller wurde in Zusammenhang mit der Formulierung der ersten Sicherheitsmitteilung ergänzend vereinbart, daß er über alle von ihm überprüften Geräte eine Liste erstellt und diese Liste an den DHV aushändigt. Anhand dieser Liste werden wir die Arbeiten des Herstellers in Stichproben kontrollieren.*

*Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand gehen wir davon aus, daß beim Cloud III verschiedene Unfallursachen zusammengewirkt haben, nämlich abweichende Abspannhöhen mit der Folge von Überschlägen, Vorschäden am Gerät, fehlender Querrohrbegrenzungsanschlag und/oder Kombination verschiedener Faktoren.*

*Die Piloten sind durch die Sicherheitsmitteilungen und durch die nunmehrige Veröffentlichung im DHV-Info auf die festgestellten Schwachstellen des Cloud III hingewiesen. Die Entscheidung darüber, ob ein Pilot seinen Cloud III weiterfliegt, kann ihm niemand abnehmen.*

*Auffallend ist in diesem Zusammenhang, daß nur ein kleiner Teil der Piloten*

*den trotz der dringenden Empfehlung in den Sicherheitsmitteilungen das Gerät hat austuchen und gründlich auf Vorschäden untersuchen lassen. Bis zum 15.11.1985 waren 201 Cloud III zur kostenlosen Nachprüfung ins Herstellerwerk geschickt worden. Für lediglich 30 Geräte hatten die Halter zusätzliches Austuchen und gründliche Inspektion in Auftrag gegeben. Bei 28 Geräten sind Vorschäden zutage getreten. Das Sicherheitsbewußtsein scheint demnach von Pilot zu Pilot unterschiedlich ausgeprägt zu sein. Der DHV hat über die durchgeführten Maßnahmen, Informationen und Empfehlungen hinaus keine Handhabe.*

*Hingewiesen sei auch darauf, daß die Gütesiegelforderungen lediglich Mindestanforderungen darstellen, über die hinaus der DHV nichts verlangen oder „verhängen“ kann. Die Prüftechnik beim DHV hat innerhalb weniger Jahre einen hohen Standard erreicht, vielleicht den höchsten in der Welt. Trotzdem wird es immer wieder Erscheinungen geben, die (noch) nicht mit der wünschenswerten Eindeutigkeit erklärbar sind. Jeder Pilot muß daher wissen:*

*„Kein Gütesiegel auf der Welt kann absolute Sicherheit geben.“*

*Der Bundesverkehrsminister hat den DHV unter anderem damit beauftragt, Betriebstüchtigkeitsnachweise zu erteilen und die Sicherheit des Flugbetriebs zu überwachen. In Durchführung dieser Aufgaben ist der DHV auch berechtigt – soweit und so lange erforderlich – Geräte zu sperren bzw. Betriebstüchtigkeitsnachweise zu entziehen. Dies ist im Fall Cloud III geschehen. Darüber hinaus straf- und zivilrechtliche Schritte einzuleiten, sieht der DHV nicht als seine Aufgabe an. Die Veranlassung solcher Schritte obliegt den staatlichen Strafverfolgungsbehörden und den geschädigten Piloten.*

Mit freundlichen Grüßen

Peter Janssen  
Vorsitzender

## Neue Pilotenaufhängesysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 17.11.1985

03-049-85 Liegeschürze Integralgurt  
03-050-85 Liegeschürze Eric Raymond XC Schlafsack  
03-051-85 Liegeschürze Libre Man II  
03-052-85 Liegeschürze Integralgurt  
03-053-85 Liegeschürze Kniehänger

Fa. Fritz  
Fa. Charly-Produkte  
Fa. Libre Fluggeräte  
Fa. Lauk  
Fa. Lauk

# 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, Bürgenlandweg 14, 8200 Rosenheim
Atlas 16	Obersegel weiß, Anströmkante weiß, Doppelsegel rot			Die Spitzen sind gestreift: Gelb, dunkelblau, mittelblau, hellblau, dunkelviolet, hellviolet, orange	Hans Willi Bondü, Charlottenhofstraße 5, 5010 Bergheim Telefon 022 71 / 426 24
Lancer IV, Biplane	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			Schutzgummiplatten an den Flügelenden unten	Bruno Roth, Bucklinweg 3, 7980 Ravensburg, Telefon 07 51 / 250 98
Profil 17	Anströmkante blau, Obersegel weiß, Untersegel multicolor	00567		Neugerät, Packsack blau-gelb mit Zahl 21	Rolf Jogerst, Auf dem Stein 11, 7640 Kehl, Telefon 078 51 / 7 19 89
Minifex I	dunkelblau, hellblau			leichtes Segelmaterial	Gernot Leibe, Theresienstraße 152, 8000 München 2

## Markt-Neuheiten

### Neuer Barograph

Die Firma Lufft, Hersteller von Barometer, Höhenmessern, Kompassen und Barographen für Yachten bietet jetzt auch einen Höhenschreiber für Drachenflieger an.

Der 600 Gramm schwere und ziemlich kleine Trommel-Flugschreiber (93×60×133 mm) zeichnet 12 Stunden auf. Weitere Informationen über das 830,- Mark teure Instrument sind zu beziehen über Fa. Lufft, Altenbergstr. 3, 7000 Stuttgart 1, Telefon 07 11 / 60 42 11.

### Umweltfreundliche Instrumente

Allein in Deutschland wandern jährlich 400 Millionen Batterien in den Müll. Auch die Instrumente der Drachenflieger liefern dazu ihren umweltbelastenden Beitrag. Eine saubere und langfristig auch billigere Lösung bietet Thomas Ziesel an. Er nutzt die Sonnenenergie, die beim Fliegen eh immer zur Verfügung steht. Sein Solarzellenpanel wird mit Klettband auf dem Segel befe-

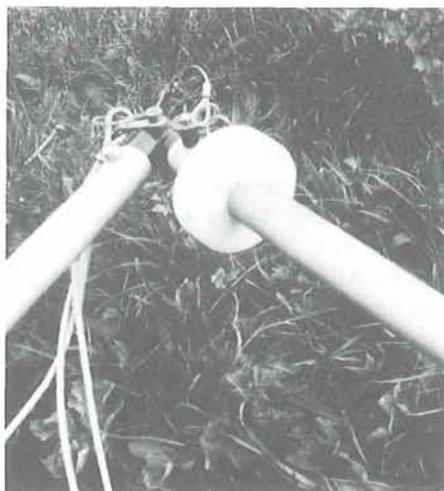
stigt und liefert so über einen Puffer-Akku den nötigen Strom. Die gespeicherte Energie reicht auch für längere Flüge bei bedecktem Himmel. Thomas Ziesel benutzt sein Solarpanel auch zum Laden des Fotoapparat- und des Funkgeräteakkus. Amortisiert hat sich das 47 Mark teure Solarpanel nach etwa zwei Jahren. Das Umrüsten der Instrumente geht schnell und ist einfach. Tips und Hilfe gibt Thomas Ziesel, Königstr. 51, 8211 Breitbrunn, Telefon 080 54 / 367.

### Fotowettbewerb für Kalender 1987

Uli Blumenthal, Herausgeber des Drachenflugkalenders „Delta 1986“ will einen ähnlichen Kalender auch für das Jahr 1987 machen. Zu diesem Zweck schreibt Uli Blumenthal einen erneuten Fotowettbewerb aus. „Gesucht werden außergewöhnlich gute Breitformat-Dias, technisch und optisch brillant. Sachpreise in Höhe von DM 500,- winken. Einsendeschluß 31.03.1986.“ Einsendung an Uli Blumentahl, Uhländstraße 24 a, 7547 Wildbad.

### Basisschoner

Zum Schutz der Basis und von Beschlagteilen dient eine aus Kunststoff gefertigte Schutzrolle. Sie wird wahlweise drehbar oder rutschfest auf die Basis oder die Speedbar montiert. Außerdem kann sie zur seitlichen Führung von Rädern benutzt werden. Den 75 mm großen, 14 Mark teuren, Basisschutz gibt es wahlweise für 25 und 30 mm Rohre. Bezugsadresse: Bernhard Schneider, Untertalstr. 51, 7745 Schonach.



### 3. Internationales Filmfestival für Drachenflugfilme 1985

Der Besuch in St. Hilaire hatte sich auch dieses Jahr wieder gelohnt. Über 30 Filme aus 12 Nationen standen auf dem Programm. Auch die beiden neuen DHV-Filme waren wieder erfolgreich. Charlie Jöst erhielt den Sonderpreis der Jury.

Filme über Kunstflüge mit dem Drachen sind „out“, auch Wettkampfdokumentationen finden fast kein Publikumsinteresse mehr. Die Filme der Zukunft müssen ganz neue Bereiche im Empfinden des Zuschauers ansprechen – und die Zukunft hat bereits begonnen:

„Das Objekt der Kamera – und damit das Auge des Zuschauers – wandert langsam über einen leeren Vogelkäfig, geht durch eine geöffnete Tür, schwenkt über vergilbte Fotos am Kopfende eines Bettes:

Ein stolzer Drachenflieger mit seinem Drachen, ein Adlernest mit Vogeleiern, ein schlüpfendes Adlerküken, ein junger Adler bei ersten Flugversuchen, der erwachsene Adler in den Armen eines jungen Mannes – nun nicht mehr als Fotos, sondern „lebendig“.

Der junge Mann entläßt den erwachsenen Vogel mit traurigen Augen in die Freiheit. Eine Träne rollt über seine Wange – eine Adlerfeder sinkt langsam drehend vom blauen Himmel herab:

Das ist die Einleitung des besten Filmes des Festivals. Der 16-Millimeter-Film „Up“ (Aufwärts) von Mike Hoover (USA) eröffnet neue Dimensionen des Drachenfliegerfilms.

Wie ein Traum rauschen die folgenden Minuten am Zuschauer vorbei und durch ihn hindurch. Ein unglaublicher Flug mit faszinierenden, noch nie dagewesenen Aufnahmen, Kameraeinstellungen (die Kamera am Drachen montiert ist dagegen ein alter Zopf) und mit einem verblüffenden „traumhaften“ Schluß läßt sogar eingefleischte Filmprofis die Suche nach „Regiefehlern“ vergessen. „Up“ ist der verdiente Sieger des Festivals.

„Sur les Ailes du Vent“ – „Auf den Flügeln des Windes“ von Jean Daniel Carrard (Frankreich) ist ein weiteres filmisches Kunstwerk.

Lyrik und Bilder verschmelzen zu einer faszinierenden Einheit:

„Eine Beduinenfamilie wird zum ersten

Mal mit dem Drachenfliegen konfrontiert – eine jahrtausendealte Kultur mit der Technik des Raumfahrtzeitalters.

Doch die Situation ist weder „peinlich“ noch provozierend, sondern von einer unerwarteten Natürlichkeit.“ Die Bilder sind so beeindruckend, daß der Film auf jeglichen Kommentar verzichtet.

Mit dieser „Erwähnung“ wurde dieser Film eigentlich unter Wert prämiert.

„Sandbirds Expedition“ von Jean Daniel Carrard (Schweiz) beeindruckt mit schönen Aufnahmen aus der Sahara.

Beeindruckt waren wohl auch die Zuschauer – vorwiegend Drachenflieger –

und die Presse, denn diese Filmreportage über den Windenschlepp in der Sahara erhielt sowohl den Publikums- als auch den Pressepreis.

Die Jury trug diesen Gegebenheiten insofern Rechnung, als sie dem Filmemacher den Preis für das Erstlingswerk verlieh.

Tatsächlich weist der Film einige „handwerkliche“ Mängel auf und gegen Ende des Films häufen sich die Sonnenuntergänge. Eine Überarbeitung und Kürzung würde diesen Film sicherlich noch wertvoller machen.

Die beiden DHV-Filme „Drachenfliegen – Harmonie und Technik“ und „Drachenfliegen – Heiter bis wolkig“ von Charlie Jöst paßten eigentlich nur bedingt in die Bewertungsschemata (Inhalt der Filme vgl. Info Nr. 31).

Wider Erwarten nahm das vorwiegend

**ST-HILAIRE  
DU-TOUVET FRANCE**

**3<sup>e</sup> FESTIVAL INTERNATIONAL  
DU FILM DE VOL LIBRE**

**12<sup>e</sup> COUPE ICARE**

**2<sup>e</sup> MARCHÉ  
DE L'OCCASION**

**12 AU 15  
SEPTEMBRE 1985**

französische Publikum den 90-minütigen Technikfilm trotz seiner Länge und seinem lehrfilmartigen Charakter interessiert auf. Sicher trug auch die perfekte Vertonung in französischer Sprache zum guten Abschneiden des Filmes bei. Immerhin erreichte er noch Rang 6 der Publikumsgunst.

„Heiter bis wolkig“, ebenfalls perfekt übersetzt, wurde sofort vom Publikum begeistert aufgenommen und lag in der Endwertung des Publikumspreises nur 5 Stimmen hinter „Sandbirds Expedition“ auf dem 2. Platz.

Mit dem „Sonderpreis der Jury“ wurde Charlie Jöst in die Reihe der Preisträger mit aufgenommen.



*Überreichung des Sonderpreises der Jury an Charlie Jöst* Foto: Peter Janssen

(Schon 1983 war Charlie mit dem DHV-Film „Drachenfliegen – ein Traum wird lebendig“ auf dem gleichen Festival erfolgreich gewesen).

Eine weitere „Erwähnung“ erhielt der Video-Fernsehfilm „Entre Ciel et Herbe“ (Zwischen Himmel und Gras) von Isabelle Colbraut (Frankreich).

In dieser heiteren Reportage starten die „Piloten“ mit normalen „Matratzen-Sprungschirmen“ wie Drachenflieger von einem Berg und landen wie Fallschirmspringer im Zielkreis. Von diesem neuen Sport, dem Schirmgleiten, wird man bestimmt noch hören.

Die erstmalige Einladung von Videofilmen zu dem Filmfestival von St. Hilaire fand großes Echo.

Fast die Hälfte aller eingereichten Filme waren Videofilme – allerdings ausschließlich von professionellen Filmteams gedreht. Für die Großprojektion der Videos hatten die Organisatoren keine Mühen gescheut und eine entsprechende Anlage installiert. Trotz der für Video beachtlichen Qualität blieben Auflösung und Brillanz der 16-Millimeter-Filme – ja sogar der Super-8-Filme – immer noch unerreicht.

Auch inhaltlich konnten die Videos bis auf wenige Ausnahmen nicht begei-



*Ein vollbesetztes Kino am Abend der Siegerehrung*

Foto: Peter Janssen



*Eine gute Idee: Privater Gebrauchtdrachenmarkt anlässlich des Filmfestivals*



*Peter Janssen (links) überreicht den Publikumspreis an Jean Daniel Carrard. Im Hintergrund Daniel Raibon-Pernoud, Präsident des Organisationskomitees*

stern. Besonders die amerikanischen Fernsehreportagen über Strecken- und Kunstflugwettbewerbe fielen trotz perfekter Aufnahmetechnik ausnahmslos bei Jury und Publikum durch.

Parallel zum Filmfestival wurde zum 12. Mal der Ikarus-Cup St. Hilaire ausgetragen. Dieser Wettbewerb, der immer wieder viele Piloten aus den angrenzenden Alpenländern – und damit auch sachkundiges Publikum für das Filmfestival – anlockt, ist ein reiner „Gaudi-Wettbewerb“.

Sieger wird der Drachenflieger mit der originellsten Verkleidung. Einer der Höhepunkte waren die Schweizer Drachenflieger mit ihrer fliegenden Badewanne.

Steigenden Zuspruch fand auch der Gebraucht-Drachenmarkt, der bereits zum zweiten Male abgehalten wurde.

Kurzfristig hatten sich Peter Janssen und Klaus Tänzler pünktlich zur Endausscheidung des Filmfestivals zu einem Kurzurlaub entschlossen.

Es gab ein großes „Hallo“ bei der Begrüßung durch das Festival-Organisationskomitee, denn Peter war beim 1. Filmfestival 1983 Mitglied der Jury gewesen und wurde sofort für die Preisverleihung eingepplant.

Die französischen Kameraden ließen es sich nicht nehmen, die deutschen Gäste mit ihrer sprichwörtlichen Gastfreundschaft zu verwöhnen, sodaß der „Kurzurlaub“ etwas länger dauerte als geplant.

Nachfolgend Titel und Hersteller der 20 ausgewählten und der 6 prämierten Filme:

### Großer Preis:

„Up“ von Mike Hoover (USA)  
Format: 16 mm – Länge: 14 Minuten  
Vertrieb: Ass. Uhaina  
18 Av. Reine Nathalie  
F-64 200 Biarritz  
Telefon 00 33-59/276 79

### Pressepreis, Publikumspreis und Preis des Erstlingswerks:

„Sandbirds Expedition“ von Jean Daniel Carrard (Schweiz)  
Format: 16 mm – Länge: 40 Minuten  
Vertrieb: Jean Daniel Carrard  
Chalamont  
CH-1400 Yverdon  
Telefon 00 41-24/21 81 41

### Sonderpreis der Jury:

„Drachenfliegen – Heiter bis wolzig“ von Charlie Jöst  
Format: Super 8 – Länge: 25 Minuten  
Vertrieb:  
Deutscher Hängegleiterverband e.V.  
Schaftlacher Straße 23  
8184 Gmund am Tegernsee

### Erwähnung Reportage:

„Entre Ciel et Herbe“ von Isabelle Colbraut (Frankreich)  
Format: Video – Länge: 13 Minuten  
Vertrieb:  
3. Französisches Fernsehen  
Avenue du Grand Sablon  
F-38 700 La Tronche  
Telefon Frankreich 54 22 54

### Sonder-Erwähnung der Jury:

„Sur les Ailes du Vent“ von Jean Francois Causse (Frankreich)  
Format: 16 mm – Länge: 10 Minuten  
Vertrieb: Jean Francois Causse  
BP 23  
F-74400 Les Praz de Chamonix



Sonderpreis der Jury

Charlie freut sich natürlich über das gute Abschneiden seiner Filme, möchte aber daran erinnern, daß der Film „Drachenfliegen – Heiter bis wolzig“ nur durch die Hilfe vieler anderer Filmer und Fliederkameraden möglich wurde. Sein Dankeschön geht an: Günter Simmich, Toni Wittinger, Thomas Götz, Ralf Gabe, Klaus Schaaf, Heinz Arnold, Didi Burmann, Peter Eigenmann, Arthur Elflein, Walter Erben, Peter Fritz, Helmut Großklaus, Heinz Haub, Karlheinz Haushammer, Albert Kessler, Hans Kober, Paul Kofler, Arnold Kummer, Willi Landschädel, Helmut Lange, Frank Lindgren, Lutz Maack, Walter Mombauer, Peter und Stefan Mühl, Achim Rösch, Sigi Sander, Brigitte Schretzenmayer, Peter Seip, Ernst Staiger, Peter Stasiak, Werner Haecker, Michael Weingartner.

## 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 abrufbar. Halterung wahlweise für alle Trapezrohre. Power 9V-Batt.  
Preis: 1250,- DM



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



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



**WVd Sound:** Digitaler Höhenmesser mit Vario-Akustik, 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 Flug wie aus dem Lehrbuch

von Noldi Kummer

Wie sagte ich noch vor ein paar Wochen? Ab Ende Juli ist die Saison für mich vorbei. Wenn noch ein schöner Flug geht, dann vielleicht bis gut Gipfelhöhe eine Stunde am Berg rumkurven, mehr ist kaum noch drin. Richtig, die große Streckenzeit ist vorbei. Doch was mir am 31. August noch für ein Flug gelang, find ich schon eine Geschichte wert.

los, nichts wie hin, ein Versuch kann nicht schaden. Bei der Talquerung gleichmäßiges Sinken, von 1 m/s, das auf den Berg zu etwas stärker wird, verheißt nichts besonderes. Durch die Sinkzone, die laut Lehrbuch „vor dem Aufwind am Hang“ sein müßte, hindurch, geht es auch prompt nach oben. Doch mehr als 1 m/s Steigen ist nicht drin. Nun eine Viertelstunde bin ich



Überflug des Startplatzes am Wallberg

16.00 Uhr ist es schon, als ich über die Rampe vom Wallberg laufe. Alle die vor mir starteten, waren nach mehr oder weniger kurzer Zeit schon wieder am Landeplatz. Nur Billy, 10 min. vor mir gestartet, kurvt noch am Baumgarten, etwa beim Landeplatz, herum. Doch geht's auch bei ihm nur sehr tief unten, vielleicht 400–500 m über Talgrund, schon verdächtig nahe über den Baumwipfeln. Vor der Rampe sind nur ein paar leichte Heber, der Wind ist schwach böig und kommt von allen möglichen Richtungen. Was steht im Buch Drachenfliegen für Meister? „Bei wechselnden, schwachen Winden ist meist gute Thermik vorhanden. Die vorwiegende Windrichtung hängt vom Sonnenstand ab und dreht sich in die Hangflanken, die am stärksten angestrahlt sind.“

Nun, wenn das so richtig ist, müßte jetzt der beste Aufwind am Tuftenberg an der Südwestseite zu finden sein. Also

jetzt in der Luft und der Aufwind steht schön konstant in der Mulde, die sich zum Riederstein zieht. Am Ende der Wiesenflächen, schön an den Waldrändern, lösen sich die Thermikblasen. Angekommen war ich in 1100 m NN, inzwischen sind daraus 1500 m NN geworden, doch hier geht's nicht weiter. „Inversionsschicht in 1500 m“ sagte der Segelflugwetterbericht. Wieder richtig, die Dunstschicht zeigt ganz deutlich die Obergrenze, bis zu der die Thermik reicht.

Billy, der einmal versuchte, zu mir an die Ecke des Tuftenberges zu fliegen, aber schon zu tief war, um auf die Südwestseite herum zu kommen, setzte inzwischen zur Landung an. Auch der Fritzl und ein paar Gastflieger aus der Oberpfalz sind schon im Landeanflug. Keiner traute sich zu mir her, sie versuchten es alle zu lange am Wallberg, bis sie zu tief waren, um noch Anschluß zu bekommen.

Die Nordseite des Wallbergs liegt nicht so günstig zur Sonne, wodurch die Thermik dort für einen längeren Flug einfach zu schwach ist. Schon wieder alles wie im Lehrbuch, geht es mir durch den Kopf.

Nach etwa einer Stunde rumkurbeln über dem Tuftenberg wird mir die Sache, selbst als Trainingsflug um schwache Bärte auszukreisen, zu langweilig. So fang ich wieder einmal mit der Probierei an, die schon oft meinen Flügen ein vorzeitiges Ende setzte.

Wie stehts im Buch? „An Kanten und Mulden, die möglichst günstig zur Sonne liegen und evtl. noch im Bewuchs wechseln, ist am ehesten mit Ablösungen zu rechnen.“

In den Graben der sich vom Cafe Kreuz zum Baumgarten zieht, ist genau so eine Stelle. Der Hang hat hier eine Mulde, die am Ende eine baumfreie Kiesfläche hat, hinter der sich ein Grat anschließt, das alles genau im rechten Winkel zur Sonne steht. Toll, kaum dort angekommen, ist schon wie bestellt der Aufwind da. Und was für einer, gut 2–3 m/s Steigen, zeigt das Vario. Ja was ist denn hier los? Wie stand es kürzlich im Drachenfliegermagazin? „Wenn einzelne Thermikblasen stark genug sind, kann man die Inversionsschicht durchstossen“. Na probiern wir's mal, ob es stimmt. Sagenhaft, genau wie erwartet geht's durch die Dunstschicht bei 1500 m NN durch und das Steigen läßt nicht nach. Nachdem ich einige Male aus dem Bart gefallen bin, der ein bißchen wie ein riesiger Korkenzieher in der Landschaft steht, kann ich mich doch immer wieder hineinsetzen und bleibe so deutlich über der Inversion. 2200 m NN zeigt mein Gerät schon an, als die Aufwinde schwächer werden. Was tun mit der Höhe? Für einen Flug heim nach Dürnbach würde es locker reichen, doch bin ich schon so oft daheim gelandet, daß mich heute die Suche nach „Thermik wie im Lehrbuch“ mehr reizt. Also zurück zum Wallberg, und das Spiel von vorne. Walter, der gemeinsam mit mir in der Gondel nach oben fuhr, hat den Michael als Startleiter abgelöst und ist jetzt, gut eineinhalb Stunden nach meinem Start, auch fertig, nachdem er den letzten Flieger rausgelassen hat. Da ich in Gipfelhöhe angekommen bin, rufe ich ihm zu und er winkt und lacht.

Die Sonne ist inzwischen noch weiter gewandert, sodaß die Nordseite des Wallbergs an den Kanten nun doch stärker angestrahlt wird. Laut Lehrbuch sollten also die Steigwerte hier nun um einiges stärker sein als am früheren

Nachmittag. Einfach sagenhaft, wie heute alles zusammenpaßt, etwas zum Tal hin versetzt reichen die Aufwinde nun auch hier zum oben bleiben. Doch da es inzwischen schon 17.45 Uhr ist, läßt es bald wieder nach.

„Läßt die Thermik am Hang gegen Abend nach, ist mit Umkehrthermik zu rechnen“, steht im Buch. Na, das müßte sich doch heute beweisen lassen. Es ist heute einfach zum Lachen, kaum bin ich, etwas versetzt zum Cafe Kreuz, über der Talmitte, schon pfeift das Vario wieder. Schwach geht's zwar rauf, aber wie steht's geschrieben?

„Die Steigwerte der Umkehrthermik erreichen selten die Stärke der Hangthermik, sind aber meistens ausreichend, um noch eine letzte Strecke zu überbrücken“. Also probier ich mal ans Ende vom Tal, an die Bodenschneid, damit zu fliegen. Es geht, heut hätte ich auch

nichts anderes erwartet. Die 500 m über Talgrund bleiben erhalten.

Da die Hangflanken der Bodenschneid sehr felsig sind und jetzt genau zur Sonne liegen, müßte laut Lehrbuch, „Felsen speichern die Wärme gut“, hier noch ein letztes Steigen zu erwarten sein. Anders hätte es gar nicht sein können, noch ein paar Mal am Fuß der Bodenschneid hin und her, bis die allerletzten möglichen Aufwinde ausgenutzt sind. Die Sonne ist jetzt schon so tief, daß mit der Thermik endlich Schluß ist.

So schau ich, daß ich noch den Landeplatz erreiche, Gegenanflug, Queranflug, Endanflug, saubere Landung, aus. 2 Stunden 16 Minuten, und das am 31. August mit Start um 16.00 Uhr, hätt ich vorher nie für möglich gehalten, was man mit einem Lehrbuch nicht alles anfangen kann.

aus allen Nähten platzen zu lassen. Eine Begrüßung mit Sekt sorgte für die nötige Lockerheit um schon bald eine gute Stimmung aufkommen zu lassen. Dazu spielte noch eine kleine Kapelle zünftige bayrische Musik auf, die unser Strillinger Wastl, ein aktiver Pilot anführte.

Gegen 19.00 Uhr eröffnete Toni Staudacher, seit 10 Jahren 1. Vorsitzender des DCTT, mit seiner Ansprache den offiziellen Teil des Abends. Er ließ die vergangene Decade nocheinmal Revue passieren und erzählte unter anderem auch wie er, 63jährig, zur Drachenfliegerei kam: Bei einem Ausflug sah er zum ersten Mal in seinem Leben einen Drachen, als Peter Janssen und Heini Gottschlich am Bucherhang beim Fliegen waren und schon begeisterte es ihn so, daß er es sich von den beiden auch gleich lernen ließ.

## Zehn Jahre DC Tegernseer Tal am 12. und 13.10.85

Eigentlich sind zehn Jahre ja noch kein Alter, doch ein Grund zum Feiern ist es allemal, besonders wenn eine neue Sportart zu einer Clubgründung beigetragen hat. Das sagte sich auch die Vorstandschaft des DCTT, als es daran ging, der zehnjährigen Wiederkehr der Gründung einen entsprechenden Rahmen zu geben.

Die große Frage war: Sollte man ein großes Fest für die Öffentlichkeit veranstalten oder die Feier lieber im clubinternen Kreis durchführen.

Für ein großes Fest müßte man in einen großen Saal ausweichen, der, falls nicht genügend Resonanz beim Publikum herrscht, dann auf keinen Fall voll und somit auch nicht gemütlich werden würde.

Doch ausschließen wollte man die Öffentlichkeit auch nicht. So kam man zu einem, wie sich hinterher herausstellen sollte, glücklichen Kompromiß.

Am Samstag, dem 12.10.85 rief man die Clubmitglieder in das Vereinslokal zu einer internen Veranstaltung, zu der auch der Pfarrer von Egern, die Bürgermeister des Tals, Vertreter von Bergwacht, Wasserwacht und der Presse eingeladen waren, sowie einige Mitarbeiter der Wallbergbahn, mit der uns ein gutes Verhältnis verbindet.

Am Sonntag, dem 13.10.85 wollte man, falls es das Wetter zuläßt, ein Zielfliegen

vom Wallberg veranstalten, das mit einer Drachen- und Pilotensegnung seinen krönenden Abschluß finden sollte, zu dem die Bevölkerung eingeladen wurde. Eine prima Lösung, die allen viel Freude bereitete.

Das Wetter am Samstag war nicht gerade einladend, doch folgten über 100 Personen dem Ruf der Vorstandschaft, um das Cafe Kreuz, unser Vereinslokal,

Nach ihm sprach noch der Bürgermeister von Tegernsee kurz und bedankte sich für die Teilnahme an den Seefesten durch die Drachenflieger, die in seinen Augen eine schöne Bereicherung des Tegernseer Tals sind.

Nach soviel Reden ging es endlich ans Tafeln und Bechern, so macher Bart wurde noch einmal ausgekurbelt und alte Geschichten aus der Standarddrachenzeit ausgegraben.

Der Abend verging wie im Fluge und so waren einige nicht wenig erstaunt als zum Aufbruch gerufen wurde, immerhin war es bereits spät nach 1.00 Uhr. Alle waren begeistert, einige sogar so sehr, daß sie noch mit Heini Gottschlich, der sein Personal an diesem



Ein Jubiläumsabend mit hausgemachter Musik, an der Ziehharmonika Wastl Strillinger

Abend allein gelassen hatte – um mitfeiern zu können – in seine Südtiroler Weinstube gingen und dort bis in den frühen Morgen weiter feierten.

Nachdem die Nacht für manch einen Piloten sehr kurz wurde, war es vermutlich ganz richtig, den Start erst auf 15.00 Uhr anzusetzen. So kamen doch gut 40 Piloten zusammen, um den Strillinger Pokal, gestiftet von Karin Schmid, am Wallberg auszufliegen. Schön eng war's beim Aufbauen, aber dafür hingen auch noch die Wolken um den Gipfel. Erst pünktlich zum angesetzten Start, hatte Petrus ein Einsehen.

Ein ganz Schluar wartete mit dem Aufbauen so lange, bis nur noch der Platz direkt vor der Rampe frei war. Auf diese hinterlistige Art kam er zu einem der vordersten Startplätze. Zu seiner Entschuldigung sei gesagt, daß er als Helfer am Landeplatz vorgesehen war.

Am Cafe Kreuz warteten schon einige hundert Zuschauer auf die Piloten. Als erstes kam der Strillinger Wastl angefliegen um mit seiner Mannschaft wieder für die richtige Musik zu sorgen. Dann gings Schlag auf Schlag. In Minutenabstand starteten die Drachen bei idealen Windverhältnissen von der Rampe.

Vier Piloten hatten Rauchpatronen an ihre Geräte gebunden, bei dreien fiel die Patrone durch die Hitze herunter, was bei einem beinahe zu einem Unfall führte, da er sich in diesem Moment gerade über einigen Zuschauern befand. Glücklicherweise schauten alle nach oben und konnten ausweichen. Für die Zukunft bitte immer mit Draht sichern, Tape schmilzt durch.

Beim Zielwerfen mit den Tennisbällen zeigt sich dann deutlich, wie schwer es ist, ein Ziel von oben zu treffen. Lediglich Robert Staudacher kam bis auf wenige cm an das Ziel heran. Nicht leichter schien das anschließende Landen zu sein. Nur ein Pilot, Rolf Rader, traf die Scheibe. Leider kam er auf dem dicken Schaumgummi zu Fall und setzte sich auf seinen Allerwertesten, was ihn um den klaren Sieg brachte. Als bester mit gestandener Landung, stellte sich dann ein Hi-Dream Pilot heraus. Doch diesmal war es nicht der Noldi, sondern ein Gastflieger aus Lenggries, Stefan Heiß, mit 1,8 m. Er kam jedoch auch nicht in die Wertung, da der Teller clubintern ausgeflogen wurde. Zum Trost gab's dafür eine Pulle Sekt.

Einige Flieger konnten es nicht lassen und kurbelten am Kühzagl in den letzten Thermikblasen herum, obwohl vorher ein direkter Flug zum Landeplatz abgesprochen war. Einer der Lande-



*Pfarrer Sigl, Rottach-Egern, weiht die Drachen*



*Jubiläumsvliegen mit Punktlandewettbewerb der 45 Teilnehmer.*



*Anton Staudacher, seit Gründung des Drachenflieger Club Tegernseer Tal dessen 1. Vorsitzender, bei der Festrede*

richter schimpfte nicht wenig und drohte gleich mit Ausschluß von der Wertung, doch so böß wars dann nicht gemeint.

Die Endwertung sah dann den Top-Fex Piloten Hans Hagn mit 2,1 m vor Heinz Sutor und Christof von Preysing auf dem Treppchen. Eine tolle Leistung auch von Hannelore Feger auf dem vierten Platz, wie auch von Heini Gottschlicht, der, seit er Motorflieger geworden ist, nur noch selten Drachen fliegt und mit einem geliehenen Gerät auf Rang sechs landete. Auch Peter Jansen, wie Heini ein Mitbegründer des Clubs, zeigte den 42 Teilnehmern, daß er immer noch nicht zum alten Eisen gehört und landete vor so fleißigen Fliegern wie Noldi Kummer und Walter Heinrich, die es zusammen auf bald 1000 Wallbergflüge bringen, auf Platz 12. Als dann Hans Semmler, der Startleiter, auch gelandet war, wurde es feierlich.

Hochwürden Herr Pfarrer Siegl von Egern sprach einige Worte zu den Piloten, die sich neben ihre aufgebauten Drachen gestellt hatten und segnete nach einem Gebet Geräte und Flieger. So viele andächtige Drachenflieger sieht man auch nicht oft. Anschließend wurde das Faß Bier dann endgültig geleert und der warme Leberkäs verputzt.

Mike Harker:

## Mit ihm begann in Europa das freie Fliegen

Auszug aus der Festschrift des Odenwälder Drachenflug Clubs, herausgegeben anläßlich seines 10jährigen Jubiläums:

Der Wind ließ nach, im milchigen Nebel am Schneefernerkopf der Zugspitze erschien ein Stückchen blauer Himmel. Tief drunten tauchten die Häuser von Ehrwald auf.

„Jetzt oder nie!“ Mike Harker gab dem im Hubschrauber wartenden Kamerteam ein Zeichen. Vier Tage hatten sie auf gutes Wetter gewartet.

Ein Sprung in die kurze Anlaufspur, mit flatterndem Segel nahm Mike Fahrt auf. Schneller, immer schneller – doch der Drachen wollte nicht tragen! Der Rückenwind ...

Wie ein Pfeil schoß das bunte Dreieck über die Kante der 2000 Meter tiefen Felswand, sackte sekundenlang im freien Fall durch, drehte im Abwindrotor gefährlich nah zur Felswand.

Plötzlich blähten sich die hohen Segeltunnels, der Wind faßte kraftvoll unter die Flügel. Dem Kameramann im Helikopter stockte der Atem. Ein Mann unter bunten Flügeln schwebte wie ein

Condor von Deutschlands höchstem Berg – das hatte er noch nie gesehen! In weiten Kurven sank der kleine Flieger langsam tiefer, landete nach zwölf Minuten auf dem Dorfanger in Ehrwald. Ein Gendarm strampelte per Fahrrad herbei und verhaftete den tollkühnen Vogelmenschen samt Fluggerät – wegen „unerlaubtes Fluges über die Landesgrenze“.

Der Film entging dem eifrigen Ordnungshüter. Noch am selben Tage lief der sensationelle Streifen über die Fernsehsender ganz Europas. Eine neue Sportart trat hier ihren Siegeszug an. Es war der 10. April 1973, ein historischer Tag.

Mit einem Schlag wurde Mike Harker berühmt, bekam hunderte von Einladungen zu Demonstrationsflügen. Überall wo er war, entstanden Keimzellen für spätere Drachenflugclubs. Er wurde zum Missionar der Drachenfliegerei.

---

## Drachenflieger zeigten ihr Können

### 10-Jahr-Feier des Delta-Clubs in Ruhpolding

**Ruhpolding.** Mit einem Flugfest feierte der »Delta-Club Bavaria Ruhpolding« sein zehnjähriges Bestehen. Im August des Jahres 1975 hoben neun Gründungsmitglieder aus der näheren Umgebung von Ruhpolding den DCB aus der Taufe. Er ist somit einer der ersten Drachenflugvereine in der Bundesrepublik.

Für die Jubiläumsveranstaltung wurde ein buntes Programm vorbereitet. Den sportlichen Rahmen bot ein Hängegleiterwettbewerb in zwei Durchgängen. Gefordert waren Zeitflüge um einzelne Wendepunkte, die möglichst mit einer Ziellandung auf der Festwiese vor den Kurhausstuben abgeschlossen werden sollte. Dieser Landeplatz wurde von den Herren Gastager und Rechl für den Flugtag zur Verfügung gestellt.

In dem auf hohem Niveau stehenden Wettkampf bemühten sich 40 Piloten aus Oberbayern um die zu vergebenden Flugpunkte. Nach zwei Wertungsflügen siegte Horst Schaffner vom DCB Ruhpolding dank seiner guten Ortskenntnisse knapp vor Walter Rackl vom DFC Achenal und Franz Wenig aus Berchtesgaden. Platz vier und fünf belegten Helmut Prieler und Hans-Jörg Keller, beide Gründungsmitglieder des DCB Ruhpolding. Mit ihrer zehnjährigen Flugerfahrung bewiesen beide, daß auch bei dieser noch jungen Sportart Hängegleiten Erfahrung die wichtigste Voraussetzung für Wettkampferfolge ist. Glücklicherweise blieben sowohl der Arzt am Landeplatz, Dr. Haller, und die Männer der Bergwacht an diesem Tag einmal mehr »arbeitslos«.

In der Pause zwischen den beiden Drachenflugdurchgängen wurde den mehr als 3000 Zuschauern eine neue Variante des Luftsports vorgestellt. Zwei Ultraleicht-Flugzeuge – das sind motorisierte Drachen – demonstrierten im 50-m-Überflug die Manövrierfähigkeit dieser »Miniaturflugzeuge«. Über Funk gab Sepp Aigner, einer der UL-Piloten, erläuternde Worte an die Zuschauer weiter. Auch den Gegnern dieses neuen Luftsports wurde demonstriert, daß UL für »umweltfreundlich und leise« stehen kann.

Im Anschluß zeigte die Fallschirmspringergruppe Kolibri ihren Mut und ihr Können. Obwohl einer der Springer seinen Reservefallschirm benutzen mußte, gelang es der vierköpfigen Mannschaft, die Begeisterung der vielen Zuschauer hervorzurufen. Für gute Stimmung und Musik war das »Steinbach-Sextett« zuständig. Den stimmungsvollen Abschluß des Flugtages besorgten einige Ruhpoldinger Drachenflieger mit einem Formationsflug, bei dem sie mit Rauchpatronen ihre Flugfiguren in den Ruhpoldinger Abendhimmel zeichneten. **B.M.**

---

aus Traunsteiner Wochenblatt vom 24.8.85

# Drachenflieger des SCR feiern Samstag Premiere

Erstes Pokalfliegen am Großen Feldberg — Eröffnung durch Bürgermeister Georg Hahl



**Schmitten (gw).** Mit der Eröffnung der Anlage am Samstag um 14 Uhr und einem Pokalfliegen (anschließend ab 15 Uhr) stellt sich die im Vorjahr gegründete Drachenflug-Abteilung des Ski-Clubs Reifenberg am Großen Feldberg erstmals der Öffentlichkeit vor.

Seit mehreren Monaten besteht ein reger Schriftverkehr zwischen Abteilungsleiter Harald Klappers, den Naturschutzbehörden und der Gemeinde Schmitten, die den Aktivitäten der Drachenflieger sehr aufgeschlossen gegenübersteht. 19 Mitglieder gehören inzwischen dieser Gruppe an.

Die obere Naturschutzbehörde hat zwischenzeitlich eine (zunächst bis zum 30. September befristete) Genehmigung zum Fliegen erteilt. Die Startbahn befindet

sich auf dem alten Sprungschanzengelände am Feldbergplateau und besteht aus einer zwölf Meter breiten Schneise, durch die die Drachen mit einer Spannweite von zehn Metern geschickt durchmanövriert werden müssen.

Gelandet wird auf zwei Wiesen in der Nähe des Nieder-Reifenberger Sportplatzes, deren Eigentümer Hermann Lichtenecker und Renate Brendel keinerlei Einwände gegen die gelegentliche Benutzung durch die »fliegenden Menschen« haben.

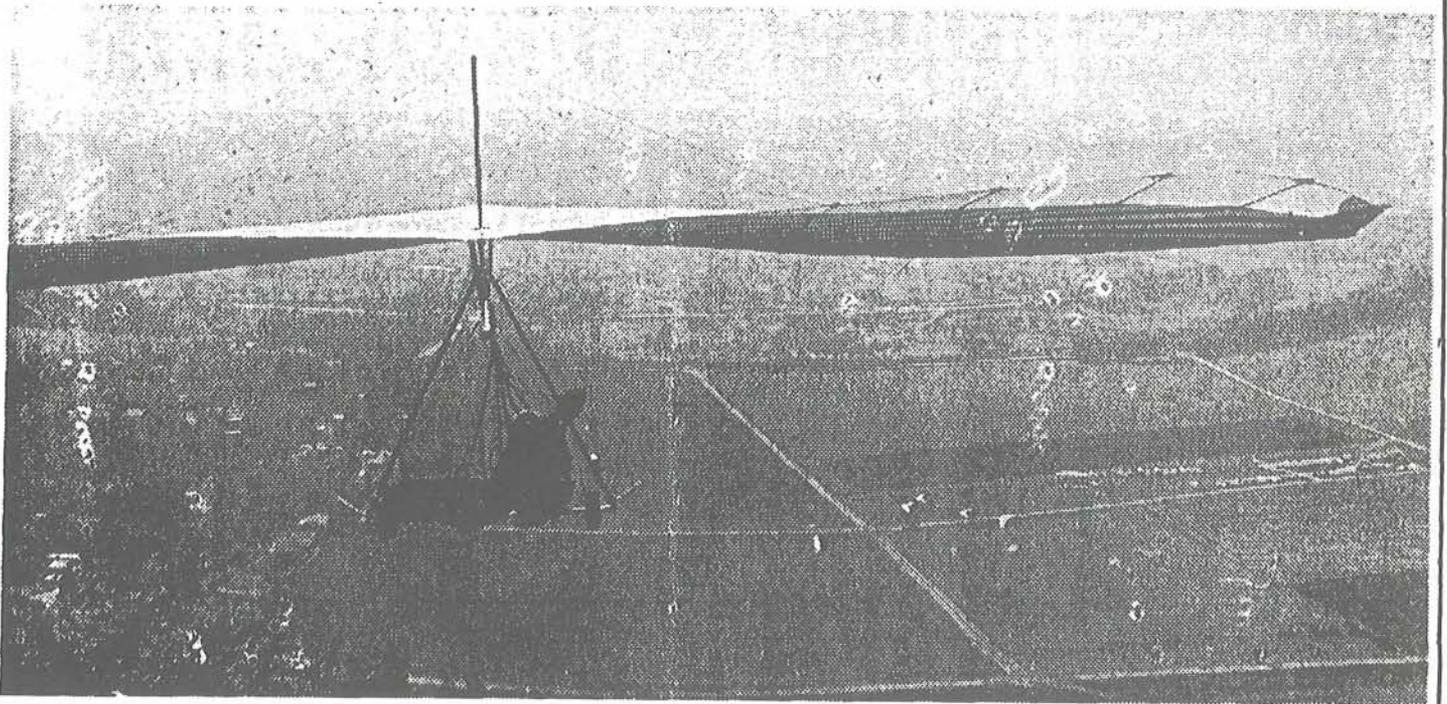
Im Normalfall sind die Drachenflieger ungefähr sieben Minuten in der Luft, ehe sie die 320 Meter Höhendifferenz vom Plateau bis zur Hochtaunushalle überwunden haben.

Beim Pokalfliegen am Samstag, zu dem sich knapp 20 Teilnehmer aus allen Teilen Deutschlands angesagt haben, werden sie sicherlich länger »oben« bleiben: schließ-

Die Mitglieder der Drachenflug-Abteilung des SC Reifenberg (unser Foto) richten am Samstag ein Pokalfliegen am Großen Feldberg aus, bei dem die Startbahn offiziell eröffnet wird. Text/Foto: gw

lich zählen zur Wertung die Lande-Genauigkeit und die Flugdauer. Insgesamt sechs Pokale stehen für die erfolgreichsten Drachenflieger bereit, die mindestens die A-Lizenz vorweisen müssen, wenn sie am Großen Feldberg starten wollen.

Zur Eröffnung des Startgeländes am Samstag um 14 Uhr werden auch Schmittens Bürgermeister Georg Hahl und der Erste Beigeordnete Josef Braun am Plateau erwartet.



**SCHWEBEN ÜBER DEM SIEGTAL:** Der Wettkampf der Drachenflieger faszinierte am Sonntag fast 400 Zuschauer in Hennef-Bülgenauel und an der Startrampe auf der Ruppichterother Stachelhardt. Bild: Jürgen Röhrig

# Mit Geschick um Bojen in den Lüften gesegelt

## 27 Drachenflieger starteten bei den Siegtal-Meisterschaften

Hennef/Ruppichteroth (rg) — Die Arme ausbreiten und schweben, dieser Wunsch kann einen leicht packen angesichts des Panoramas, das sich von der Ruppichterother Stachelhardt hoch über dem Siegtal eröffnet. Die Piloten des Delta-Clubs erfüllten sich am Sonntag diesen Wunsch, sie breiteten ihre Drachen aus Kunststoff und Aluminium aus, nahmen Anlauf und glitten ins Blaue hinaus Richtung Hennef. Zahlreiche Zuschauer oben auf der Höhe und in der Wiese bei Bülgenauel verfolgten gespannt die Wettflüge um die Siegtalmeisterschaften.

Wie im letzten Jahr hatte der Club sich wieder viel Mühe gegeben, die Flugschau publikumswirksam zu organisieren. Parkplätze waren eingerichtet und Wege so abgesperrt, daß kein Flurschaden den Landwirten Verdruß bereitete. Informationen gaben Aufschluß über die Ausbildung zum Drachenpiloten, über die Technik und die Pflichtprüfungen für Flieger und Gerät. Clubvorsitzender Manfred Tobehn war nachträglich der Lobes voll: Fast 400 Zuschauer kamen im Laufe des Wettbewerbs, alles sei ohne Zwischenfälle und Ärger abgelaufen.

Großer Andrang herrschte auch an der Startrampe, denn 27 Piloten und Pilotinnen standen mit ihren farbenfrohen Fluggeräten an, das Ziel der Meisterschaft vor Augen. Zwei Disziplinen waren zu absolvieren: Beim Geschicklichkeitstest mußte der Drachen um Bojen gesteuert und im Zielkreis unten bei Bülgenauel gelandet werden, beim Zeitfliegen kam es auf die Schnelligkeit an. „Auch bei günstigem Wind“, so Tobehn, „er-

fordert das ein Höchstmaß an fliegerischem Können.“

Größtes Können bewies Christoph Brandt aus Overath, der sich den ersten Platz erflog; nach Dr. Klaus Kielberth aus Köln rangierten Dieter Rosen aus Ruppichteroth-Schönenberg auf Platz drei und Vorjahressieger Achim Mahlberg aus Much auf Platz vier. Für den Dezember ist die nächste Schau der Drachenflieger geplant, dann kommt der Nikolaus vom Himmel hoch mit ein paar Überraschungen.

# · Briefe · Briefe · Briefe · Briefe ·

*DHV-Info Nr. 31. Spaniens Himmel der Inquisition*

Lieber DHV,  
nach gewisser Verwunderung über die Überschrift habe ich den Inquisitions-Bericht mit außerordentlicher Freude gelesen. Ich habe noch nie einen Flugbericht gesehen, der sowohl eine so gute Story, wie auch ausgesprochen literarische Qualitäten aufweist.

Norbert Zimmerer, München

Hallo aus dem Sauerland,  
nach Rückkehr von der Tägung möchte ich mich auf diesem Wege nochmals bedanken für die Unterstützung bei der Vergabe des Tägungsortes nach Winterberg. Schon jetzt möchten wir für eine gute Organisation sowie ein interessantes Rahmenprogramm garantieren, zudem werden wir bestimmt dafür sorgen, daß wir ein großes Festprogramm aufstellen.

Mit freundlichem Gruß  
DFC West e.V.  
Burkhard Schulte

Hallo Ihr lieben Leut vom DHV,  
vielen Dank für die prompte Zusendung des DHV-Info Nr. 31 und für die Adressenliste der Drachenflugschulen sowie den Literaturhinweis. Ich wollte mich zwar erst im kommenden Frühjahr für einen Flugkurs entscheiden, aber beim Lesen dieser faszinierenden Artikel im DHV-Info habe ich Blut geleckt. Dank Eurer Liste meldete ich mich am darauffolgenden Wochenende gleich bei einer Drachenflugschule an und inzwischen habe ich 30 Starts hinter mir. Das ganze macht irre Spaß und ich wollte mich bei Euch nochmal für die „Gehhilfen“ bedanken – ich hoffe ich kann im kommenden Jahr schon „Laufen“; mein Fluglehrer tut sein Bestes dafür.

Peter Gicklhorn, Oberhinkofen

Hallo, Ihr Lieben,  
Der Film kam sowohl bei den Piloten als auch bei den Zuschauern prächtig an. Charly Jöst hat das prima gemacht. Es ist eine richtige Wonne zu sehen, wie die gestreßten Menschen mal wieder so herzlich lachen können.

Herzliche Grüße  
Ellen Weissenburger

Liebe Leute,  
Leider muß ich meine DHV-Mitgliedschaft kündigen. Der Drachen ist hin und das Geld alle. Vielleicht später wieder?

Wolf-Peter Groth, Braunschweig

Anonyme Zuschriften werden grundsätzlich nicht abgedruckt, in diesem Fall haben wir einmal eine Ausnahme gemacht.

**Teufelspokal – Schutzengelpokal!**

Es sollte Schutzengelpokal heißen, nicht Teufelspokal. Ich habe im deutschen Sprachgebrauch noch nie gehört, daß es auch einen Schutzteufel gibt. Der Teufel ist doch überall als Zerstörer bekannt. Darum bin ich so verwundert über diesen Teufelspokal mit glücklichen Gesichtern bei der Siegerehrung. Haben wir nicht alle schon mehr oder weniger einen Schutzengel gehabt, der mit uns geflogen ist? Wie oft habe ich davon gelesen und auch schon mal selber dies erfahren. Da habe ich meinen Schutzengel strapaziert oder in Aufregung gebracht. Wäre es daher nicht jetzt höchste Zeit, einen Schutzengelpokal zu veranstalten? Oder schämen wir uns, ihm einen Dank in Form von einem Pokal zu geben? Daß wir mit ihm doch wohl besser und sicherer fliegen würden, bedürfte keiner Frage.

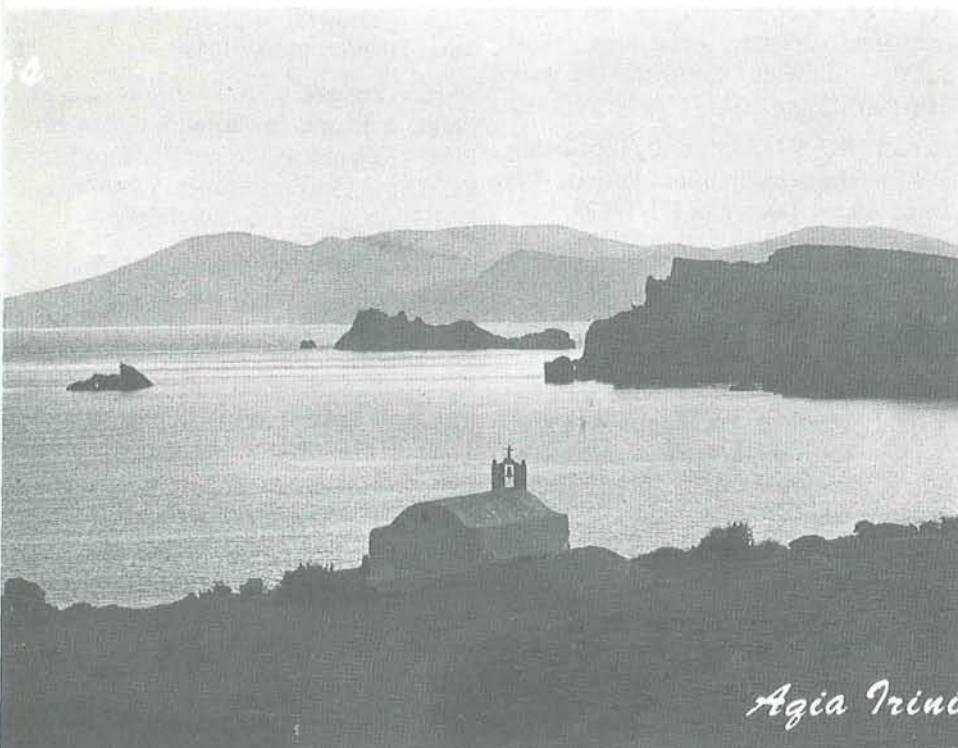
Wenn ich höre, Reibereien zwischen den Verbänden, unter den Flugschulen der Streit, bei den Prüfern und den Prüflingen. Wenn man will, hat man über alles zu meckern. Unser Sport ist schön und viele haben ihn sicherer gemacht. Ich bin unglaublich stolz, noch dabeizusein, bei diesem letzten schönsten Sport in diesem letzten Jahrhundert. Bin über 50 und A-Schein-Pilot. Angefangen Ende 1980.

Wie oft habe ich schon hören müssen: „Schade, wir sind dafür schon zu alt“. Ein eigenes Fluggerät zu besitzen, das man sogar unter seinem Bett verstauen kann, einfach herrlich.

Laßt uns richtig und frei das Fliegen genießen und alle Reibereien ablegen. Laßt uns zum Teufel noch mal schnell aus dem Teufelspokal aussteigen und mit dem Schutzengelpokal beginnen und friedlich in der Thermik kreisen. Frei wie ein Vogel.

Das waren meine Gedanken, als ich im letzten DHV-Info vom Teufelspokal las.

Ihr unbekannter Sportfreund



*Agia Trini*

Viele Grüße von der Insel Ios. Auf diesem Weg möchte ich mich mal gerne für Eure Arbeit herzlichst bedanken. Hier

gibt es leider weder Start- noch Landeplätze, dafür aber viele „Saufgebiete“. Weiter so! Rainer Thieringer

# · 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.

Magic III 177, 1 1/2 Jahre alt, rot-weiß, aerodynamischer Turm, Speedbar, sehr gepflegter Zustand, DM 3.900,-, Telefon 05233/7967.

Azur 17 C, Baujahr 11/83, Speedbar, Topzustand, wenig geflogen, VB DM 2.950,-, Telefon 0831/2054/422.

Saphir, 21 Monate, sehr guter Zustand, Farbe weinrot-orange-weiß, diverse Ersatzteile, Kennzeichen D-NADI, Speedbar, problemlos zu fliegen, Preis neu DM 4.600,-, jetzt DM 3.500,-; Prieler-Kniehängergurt, DM 180,-; Keller-Karpfengurt, DM 700,-, Telefon 0941/96022, App. 41.

Stratos B, Rettungsgerät und Fallschirm Parasail, Liegegurt mit Kniehänger lang, Wasmer Akustikvariometer, Wasmer Geschwindigkeitsmesser, VB DM 2.200,-, Telefon 07125/8395.

Libre II C, sehr guter Zustand, weißes Hauptsegel, regenbogenfarbiges Untersegel, DM 2.500,-, 2 Jahre alt. Telefon 07427/7159.

Wings, guter Zustand, 5 Steuerbügelrohre, nur 18 kg, VB DM 1.200,-, Telefon 07522/21422.

Atlas 16, Baujahr 81, zwei Jahre geflogen, guter Zustand, weiß-blau, Unterverspannung neu, DM 1.700,-, Telefon 0821/791578.

Streak 160, 2 Jahre alt, mit sehr schönen Farben, in Topzustand, günstiger Preis, VB DM 2.500,-; Liegeschürze und Fallschirm (Stöllinger neu), VB DM 750,-, Telefon 040/7151973.

Polaris Delta '16. Baujahr 08/84, guter Zustand, 1/2 Jahr geflogen, VB DM 2.200,-, Telefon 08821/2245 abends.

Bullet C 84, rot/weiß, Harrico, D-NUKE, günstig. Telefon 089/522729 abends.

Demon 175, Baujahr 83, wenig geflogen, guter Zustand, VB DM 1.900,-, Telefon 07153/29065.

Verkaufe Typhoon S 4 large und Typhoon S 4 large Racer, beide Baujahr 04/85, je DM 1.000,- unter Neupreis. Telefon 09441/4938.

Profil 17, 2 Jahre DM 2500,-, Telefon 07543/2698.

Duck 160-2, 2 Flüge, DM 5.250,-, und Keller-Integral, 150 bis 170 cm, ungebraucht, DM 680,-. Telefon 089/7608776 oder 089/72262678.

Ranger HS, Baujahr 81/82, Bergsteigerdrachen 18 kg, kürzer (1,5 m) und länger (5,6 m) Packsack, wenig geflogen, sehr guter Zustand, diverse Ersatzteile und Zubehör, DM 1.900,-. Telefon 0721/884477.

Verkaufe umständehalber Demon 16 qm, guter Zustand, Farben rot-weiß, VB DM 2.600,-. Telefon 07171/41390.

Magic III 185, wenig geflogen, für Piloten ab 80 kg, DM 3.650,-; Keller-Schürze, 5 Flüge, DM 590,-, Telefon 07681/22519.

Ikarus 700/2, gepflegter Zustand, Farbe rot-weiß, zu verkaufen; VB DM 1.900,-, Telefon 07821/3561.

Scout 83, nachgerüstet, ca. 60 Flüge crashfrei, diverse Ersatzteile, DM 2.700,-. Telefon 089/6902074 oder 089/6905223.

Atlas 16 SC, 1 1/2 Jahre alt, Topzustand, mit Ersttrapezrohren und Rädern, VB DM 2.400,-. Telefon 06371/14838.

Azur 15 C, einwandfreier Zustand, Speedbar, 1 Trapez-Ersatzrohr, Untersegel grün, VB DM 2.700,-. Telefon 0921/27532.

Gelegenheit: Bullet C 85 mit Mylarkante und Servolenkung, kaum geflogen, wie neu, für nur DM 3.600,- zu verkaufen. Telefon 0831/83211 oder 0831/83212.

1 Wasmer-Vario mit 2 Digital-Höhenmesser und Digital-Geschwindigkeitsmesser, 1 Anzeige umschaltbar, 2 zuschaltbare Batterie-Prüfer, 1 1/2 Jahre alt, einwandfreier Zustand, DM 500,-. Telefon 07232/2498.

Typhoon S 3, 16,7 qm, sehr guter Zustand, schöne Farben (Untersegel und Anströmkante spectral und Hauptsegel kräftiges Gelb), für VB DM 3.150,-. Telefon 07665/8864.

Top von Thalhoffer, der Supergleiter, Baujahr 05/85, rot-weiß, VB DM 3.850,-, Telefon 0921/92405 ab 20.00 Uhr.

Duck II, 16,7 qm, Baujahr 09/84, 20 Flüge, weiß-pink, DM 4.000,-, Telefon 089/302277 abends.

Moyes GTS 190, Baujahr 01/84, orig. australisches Modell, Mylareintrittskante und Sandwich-Segel, Pif-Paf von Icaro Design, DV DM 3.700,-, Telefon 07172/6138.

Falke V, Baujahr 07/81, weiß, DM 1.700,-, Telefon 0721/30853

Bennett X 160, Baujahr 83, guter Zustand, VB DM 2.7000,- Telefon 06201/54413.

Azur 15, guter Zustand, VB DM 2.000,-, Telefon 07531/53854.

Verkaufe wegen Aufgabe: Ikarus 700 I/S, Liegeschürze, Parasailschirm, Pritzel-Vario und Höhenmesser, alles wenig gebraucht und in bestem Zustand. Telefon 09503/1369.

Scout A zu verkaufen, 3 Jahre alt, ca. 60 Flüge, 1. Hand, 1a-Zustand, außerdem Prieler-Kniehängergurt mit Rademacher-Fallschirm, fast unbenutzt. Zusammen DM 3.500,-, Telefon 089/6929055.

Azur 17, Obersegel weiß, Untersegel lila, Mylarkante rot, wenig geflogen, wegen Aufgabe des Hobbys und Zeitmangel zusammen mit fast neuem Parasail-Schlafsackgurt und Helm Nolan N 17 für DM 2.800 VB zu verkaufen. Telefon 05131/51278, öfter versuchen.

Hornet 170, Doppelsegelgerät, sehr guter Zustand, VB DM 1.800,-; Bergfex, sehr guter Zustand, rot, VB DM 800,-; Kniehänger, DM 100,-; Concord, sehr schönes Gerät, VB DM 1.200,-, Vario Wasmer WV und Höhenmesser analog, DM 300,-, Telefon 0711/3700521 ab 18.00 Uhr.

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

# · Gebrauchtmarkt · Gebrauchtmarkt ·

Magic III 135, Speedbar, Mylar, Kennzeichen, ca. 10 Flüge, Zustand wie neu, zu verkaufen, DM 3.800,-, Telefon 07122/3282.

Magic 177, Regenbogenfarben, Baujahr 04/84, Balltips, zu verkaufen. Telefon 0911/541888.

Magic III 177, Baujahr 84, mit allen Extras, guter Zustand, Farben rot-weiß gestreift, Kennzeichen, DM 3.700,-. Telefon 08330/1220 abends.

Demon 166, VB DM 1.500,-; Arrow, Packmaß 2 m, VB DM 1.800,-. Telefon 08145/6756 abends.

Ikarus 700/2, farbe rot/weiß, gepflegter Zustand, zu verkaufen, VB DM 1.800,-. Telefon 07821/3561.

Atlas 18 SC, Baujahr 82, Unterverspannung neu, rot-orange-gelb, DM 2.000,-. Telefon 05692/2510.

Günstig! Kniehänger und Parasail-Fallschirm (neu gepackt, 1 Jahr alt) und Gummi-Räder, VB DM 450,-. Telefon 07127/31055.

Vega, Baujahr 07/85, Spitzengerät, Ia-Zustand, einmalig DM 3.999,-, Telefon 07681/6207.

Hornet 170, Doppelsegelgerät, sehr guter Zustand, für DM 1.600,- zu haben; Concord, Anfängergerät, guter Zustand, VB DM 800,-; Telefon 0711/3700521.

Magic III 166, Baujahr 02/85, incl. Mylarkante, Nasenverkleidung, prof. Steuerbügel, Speedbar, für nur DM 3.900,- zu verkaufen. Telefon 08026/5505.

Steffl-Liegeschürze, 180 cm, neuwertig, VB DM 300,-. Telefon 05131/52934.

Cloud II, wenig Flüge, Kurzpack, Liegegurt, B+B-Schirm, Räder, Pritzel-Vario FDG 4, unbenutzt, Fahrtmesser, wegen Aufgabe des Sports möglichst komplett abzugeben für DM 2.800,- oder Gebot. Telefon 0711/25238.

Instrumentencockpit mit E-Vario (analog Anzeige und Akustik), Höhenmesser von Winter, Geschwindigkeitsmesser für lumpige 300,- Märker zu verkaufen, incl. Ladegerät; Steffl Cross-Country-Schlafsackgurt mit integriertem Schirmcontainer, Größe 180 bis 190 cm, Farbe rot, guter Zustand, für DM 200,-. Telefon 07131/573427 ab 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr.

Comet 165 OVR, schöne Regenbogenfarben, 3 Jahre, Speedbar, guter Zustand, VB DM 3.400,-. Telefon 0731/83982.

Fafnir, Baujahr 10/82, 65 Flüge, Farbe rot-weiß, abzugeben, VB DM 1.750,-, gegebenenfalls Tausch gegen Atlas o.ä. Telefon 08031/71164.

Concord II, Baujahr 82, sehr gepflegter Zustand, weiß-lila, DM 1.700,-; Steinbach-Liegematte mit Schirm, ab 173 cm. DM 600,-; Fluck-Schleppkline, DM 100,-. Telefon 0821/595370 abends.

Gelegenheit: Duck I 160, guter technischer und optischer Zustand, profil. Turm und Trapez, Superhandling, problemlose Start-, Flug- und Landeeigenschaften. VB DM 2.100,-. Telefon 0751/21081 oder abends 0751/22418.

Azur 17, Baujahr 06/83, guter Zustand, wenig Flüge, im Schnellflug nicht das geringste Segelflattern, Farben blau-weiß-gelb, billigst für DM 1.900,- abzugeben. Telefon 0741/31622 jeden Tag von 16.30 Uhr bis 18.00 Uhr.

Profil 17, 4 Monate, DM 3900,-, Telefon 07543/2698.

Cloud II, guter Zustand, schöne Farben, Räder, Ersatztrapez neu, Baujahr 81, DM 1.600,-; Helm, Gurt, Schirm, alles neuwertig, zusammen DM 650,-. Telefon 07071/71209 tagsüber, 07121/600061 abends.

Focus 17, Baujahr 10/83, nur 1 Saison geflogen, sehr guter Zustand, Test in dfm 9/83, Notverkauf, DM 3.100,-. Telefon 0711/463792.

Cloud III, Baujahr 83, rot-weiß-violett, wenig geflogen, guter Zustand, DM 3.000,-. Telefon 08386/2224 oder 08387/2859.

Scout, ideales Anfängergerät, Kurzpack 1,5 m, guter Zustand, Baujahr 82, VB DM 2.300,-. Telefon 089/3507368 oder 089/344329 abends.

Cloud II, guter Zustand, Farben schwarz-rot-orange-gelb, DM 2.000,-. Telefon 07022/46488 abends.

Fafnir, Baujahr 11/81, rot, mit Ersatztrapezrohren, DM 1.400,-; Sierra, I 1/2 Jahre alt, Untersegel farbpalettiert, incl. Paf und Flaschenzug, VB DM 2.400,-; Kniehängergurt, DM 100,-. Telefon 07031/224815 oder 07541/55651.

Original Wills Wing Duck II 180; blau, spektral, weiß; sehr guter Zustand, Baujahr 04/84, Traumfinish und Traumhandling, VB DM 3.400,- (Neupreis DM 5.800,-); Keller Integralgurt, rot, für DM 400,- (Neupreis DM 780,-), zu verkaufen. Telefon 08821/55273.

Euro III C, VB DM 1.950,-, WL-Vario, DM 320,-. Telefon 089/604267.

Atlas 16, Baujahr 79, Topzustand, schöne Farben, Ersatztrapez, wenig geflogen, VB DM 1.750,-, mit Gurt. Telefon 07656/1652 oder 07656/70223, Paul Beranek.

Winterangebot: Polaris Delta 16, neu, DM 2.500,-. Telefon 0781/76405 bzw. 089/154308.

Ikarus 800, Farbe blau-weiß, mit Liegeschürze und Fallschirm (3 Jahre alt), VB DM 1.400,-. Telefon 0212/75100.

Kniehänger Huber, Fallschirm Deuter-Stöllinger, Litek-Vario, zu verkaufen. Telefon 07121/320300.

Anfängergerät, gut erhaltener Ranger HS, mit Ersatzteilen für DM 1.250,- zu verkaufen. Telefon 089/3517625.

Magic 177, Baujahr 04/84, Mylar-Vorderkante, Speedbar, VB DM 3.600,-. Telefon 08023/1300 ab 17.00 Uhr.

Profil 15, 10 Flüge, wegen Übergewicht des Piloten günstig zu verkaufen; Profil 17, 20 Flüge, wegen Umstieg auf Hermes zu verkaufen. Telefon 06571/2214 abends.

Moyes 170 GT, Baujahr 05/84, Ia-Zustand, VB DM 2.800,-. Telefon 08026/1000 oder 08028/2683.

Magic IV 166, gut, DM 3.980,-; Magic IV 155, sehr gut, DM 4.400,-. Telefon 08020/1400.

Bennett X 140, schöne Farben, wenig Flüge, wegen Gewichtsproblem, VB DM 3.000,-. Telefon 07132/82355.

Bergfalke, DM 2.300,-, und Cloud II, DM 2.500,-. Telefon 0931/400427 nach 20.00 Uhr.

Saphir 17, neuwertig, schöne Farben sowie Euro III, preisgünstig. Telefon 08657/1273.

Bullet C 85 mit Mylarkante und Servolenkung, kaum geflogen, wie neu, für nur VB DM 3.500,- zu verkaufen. Telefon 0831/83211 oder 83212.

# · Gebrauchtmärkte · Gebrauchtmärkte ·

Azur 17, gepflegt, Baujahr 82, wenig Flüge, VB DM 2.300,-. Nehme eventuell Atlas in Zahlung. Telefon 07623/5673.

Stratos B, Packlänge 1,5 m (mit Bergsteigerkraxe) oder 5,5 m (mit langem Packsack), Trapezstangen neu, zusätzlich Erstteil: 1 Hauptstange; Gesamtpreis DM 800,-. Telefon 07355/1726 von montags bis freitag.

Vampir II, 14,2 qm, Baujahr 12/83, sehr guter Zustand, VB DM 2.500,-. Telefon 07121/24529.

Ikarus 900, Bestzustand, 2 Sommer geflogen, VB DM 3.500,-. Telefon 08032/8446.

Azur 17, Baujahr 82, Farben grün-weiß, Kennzeichen, zu verkaufen, DM 1.950,-. Telefon 02325/70455.

Atlas 16, Obersegel weiß, Untersegel blau, Radialbögen blau-gelb-blau, guter Zustand, zu verkaufen, VB DM 2.000,-. Telefon 07223/24299.

Atlas 16 C und Bergfalke zu verkaufen; beide Geräte crashfrei geflogen, zerlegbar auf 4 bzw. 3 m, Zweitgeräte, die einfach nicht zum Einsatz kommen und deswegen verkauft werden, DM 2.200,- bzw. DM 1.800,-. Telefon 0231/432273.

Atlas 16 C (La Mouette), Mylaranströmkante, Baujahr 10/84, Profilturm, auf 4,20 m zerlegbar, mit Rädern, crashfrei geflogen, Tip-Top-Zustand, schöne Farben: hellblau-dunkelblau auslaufend, Neupreis DM 3.588,-, für DM 3.000,- zu verkaufen von privat. Telefon 0231/590594 ab 18.00 Uhr.

Altimeter Sundo 6000, Neupreis DM 260,-, 1/2 Jahr alt, unbenutzt, mit Lederetui, jetzt DM 160,-. Telefon 08803/703 abends.

Magic II, gepflegtes Anfängergerät, mit Kniehänger und Helm für VB DM 1.200,- wegen Krankheit zu verkaufen. Telefon 0203/426578.

Libre II, 17 qm, mit Zubehör, guter Zustand, zu verkaufen, sehr gutes Handling, VB DM 1.700,-. Telefon 07424/2181 oder 07424/3210.

Cloud II, Baujahr 84, mit Rädern, sehr guter Zustand, DM 2.400,-. Telefon 07231/71491

Streak 180, Baujahr 84, mit Speedbar, lange Keltasche, guter Zustand, Preis VS. Telefon 09568/5391.

Thommen 2000, neu, mit Armband, für DM 330,- zu verkaufen bzw. gegen Geschwindigkeitsmesser, Vario etc. zu tauschen. Telefon 0711/6407001.

Cloud III, Baujahr 01/85, Farben weiß-schwarz-rot, werksüberprüft, DM 3.600,-; Schlafsack Parasail XL mit Rucksack, 1/2 Jahr alt, DM 350,-. Telefon 07031/278382 oder 07156/27243.

Magic IV 177, neu, Multicolor-Segel rot-weiß, Mylar-Anströmkante, Trimmer und Speedbar, Preis VB; Magic III 177, rot-weiß, Speedbar, DM 3.500,-; Azur, blau-weiß, Speedbar, DM 2.000,-; Keller-Gurt, ungebraucht, DM 700,-. Telefon 05531/2370.

Superangebot für Einsteiger! Verkaufe Azur 15 mit Speedbar, Farben weiß-blau, guter Zustand, DM 1.700,-. Telefon 06897/51821.

Magic III, Baujahr 84, Speedbar, Mylarvorderkante, Balltips, Kurzpack, schweres Segel, wenig geflogen, VB DM 3.700,-. Telefon 08028/673 oder 089/60043581

Vampir II, 14,2 qm, gepflegt, wegen schwerer Handverletzung zu verkaufen, Preis VB. Telefon 07623/1450.

Wer nimmt Bennett X 180 in Zahlung beim Kauf eines neuen Saphir 17. Telefon 07531/53854.

Maxi II, dunkelrot, guter Zustand, Unterverspannung neu, Kurzpack 2 m, mit Langpacksack, DM 1.600,-. Telefon 0711/463792.

La Mouette Schlafsack zu verkaufen, 1a-Zustand, nur 1 Jahr alt, mit zusätzlichen Ballastfächern, Farbe blau, Größe 190 cm, VB DM 250,-. Telefon 07044/6887.

Magic III 177, 2 Jahre alt, wenig geflogen, mit Speedbar und Mylaranströmkante, DM 3.200,-; Ikarus 800/1, DM 600,-. Telefon 07054/5318.

Bicla Maxi II, Packmaß 2 m, schöne Regenbogenfarben, VB DM 1.750,-. Telefon 0821/481300.

Libre I (wie Atlas 16) Neugerät, nur vom Hersteller eingeflogen, Baujahr 05/85, Sonderfarben rot-orange-gelb-weiß, Profilturm, Räder, Ersatztrapez, aus familiären Gründen zu verkaufen, VB DM 2.800,-, Telefon 089/981655 oder 089/4314999 (abends).

Falke V, Hochleistungsgerät der 1. Generation, mit schwimmender integrierter Querstange, 50% Doppelsegel, gute Flug- und Landeeigenschaften, verstärkt auf 10 g pos. und 5 g neg., bei 26 kg Gewicht, kann auf Übungshang vor Ort vor- bzw. selber geflogen werden, Ersatzteile, DM 2.100,-; Parasail-Kniehänger-Gurt mit Rademacher PSR-Schirm, neu, zusammen DM 1.000,-. Telefon 08709/2173.

Comet 2, rot-weiß, wegen „Generationskonflikten“ zu verkaufen; sehr guter Zustand, Baujahr Mitte 84, Preis DM 4200,-. Michael Weingartner, Telefon 06257/62997.

Atlas 16, Baujahr 04/84, mit Speedbar und Ersatzrohren, blau-rot-weiß; Liegegurt Parasail, Größe 160 bis 170 cm, mit Gütesiegel; Parasail-Schlafsack mit Fallschirm, Baujahr 84, Größe 160 bis 170 cm, Liegegurt Parasail, Größe 180 cm, Baujahr 1984; Parasail-Fallschirm, Gütesiegel, Römer-Jet-Helm und ein Integralhelm, gegen Gebot ab Karlsruhe zu verkaufen. Telefon 0721/473513 ab 18.00 Uhr.

Einmalige Gelegenheit! Atlas 14 C, Kurzpack 4 m, profilierter Turm, sehr gut erhalten, wenig geflogen, schöne Farben, DM 2.500,-. Telefon 07542/3306.

Bergfalke, 2 Jahre alt, sehr guter Zustand, VB DM 2.200,-. Telefon 06221/25938.

Supergelegenheit: Verkaufe Sierra 2, einmalig spezielle Segelfarben und Extras, gutes Handling bis super Leistung, neuwertig; außerdem an leichtere Piloten sehr gutmütigen CX 15; nehme Uno, Atlas, Harrier, Flash-SC in Zahlung. Ruf einfach an unter 07262/7991.

Fafnir, sehr guter Zustand, neue Unterverspannung, Kennzeichen, 3 Jahre alt, mit Ersatzteilen für DM 1.600,- zu verkaufen. Telefon 07361/42268 ab 17.00 Uhr.

Steinbach-Integralgurt, ca. 1 Jahr alt, DM 400,-. Telefon 089/344329.

Magic 177, Harrico, Balltips, Speedbar, Profilturm, VB DM 2.850,-. Telefon 02421/64723 abends.

Magic 166, Harrico, Balltips, Top-Zustand, VB DM 3.300,-. Telefon 0241/17772 abends.

# · Gebrauchtmärkte · Gebrauchtmärkte ·

Euro III, Farben rot-weiß, Baujahr 82, sowie Ersatztrapez und Räder, DM 1.900,-, Telefon 0711/852584.

Duck II 180, Baujahr 09/84 mit Überlandnummer D-NIXY, Farbe schwarz-weiß, Speedbar mit Neopren überzogen, guter Zustand, DM 4.000,-. Telefon 07232/2498.

Azur 17, rot-weiß, Speedbar, Profilturm, VB DM 1.750,-. Telefon 0751/41923.

Fafnir, rot-gelb-weiß, Baujahr 82, Werbeaufdruck, DM 1.300,-. Telefon 0911/607448.

Magic 165, Baujahr 10/83, 20 Flüge, sehr guter Zustand, aerodynamische Trapezseitenrohre, Obersegel weiß, Eintrittskante lila, Untersegel regenbogenfarben, für DM 3.500,- zu verkaufen. Telefon 06201/54413.

Cloud II, Baujahr 82, VB DM 1.900,-, Telefon 02742/5164 (privat), bis 16.00 Uhr 02243/12317.

Polaris Delta, DM 2.800,-, Polaris Gamma, Multicolor, Harrico und Pif, DM 4.100,-. Telefon 07351/9895.

Magic IV 177, neu, Overdrive, Speedbar, Preis VS; Profil 17, Baujahr 84, wenig Flüge, Preis VS. Telefon 08431/44124.

Atlas 16 in sehr gutem Zustand zu verkaufen, DM 2.300,-, und Kniehänger für DM 150,-. Telefon 07723/1404.

Azur 17, guter Zustand, wenig geflogen, Untersegel weiß, Obersegel rot, Mylaranströmkante dunkelrot, eventuell mit Parasail-Schlafsackgurt und Nolan-Helm N 17, Preis VB DM 2.700,-. Öfter versuchen bei Andreas Kuhn, Telefon 05131/51278.

Windfex, Baujahr 82, mit Turmaufhängung, kurzer und langer Packsack, Kniehängerschürze mit Stöllinger-Schirm Delta Stop L, neu überholt, wenig gebraucht, zusammen DM 2.700,-, auch einzeln abzugeben. Telefon 05635/429.

Bennett X 160, 1a-Zustand, Baujahr 08/82, wenig geflogen, weiß-violett, VB DM 2.200,-. Telefon 08034/3299 oder 08034/2762.

Atlas 18 C, Baujahr 83, guter Zustand, dunkelblau-hellblau-weiß-rot, VB DM 2.350,-. Telefon 02734/61782.

Saphir 17, 5 Monate, DM 4.800,-, Telefon 07543/2698.

Rithner Atlanta, 16 qm, Baujahr 83, schöne Farben, neuwertiger Zustand, DM 2.100,-; Comet 165, Baujahr 81, rot/weiß, Harryco, DM 1.400,-; Atlas-Segel, leicht beschädigt, DM 250,-. Telefon 02778/2410.

Hiway Demon 155, Baujahr 82, 1 Saison geflogen, sehr gepflegt, zusätzlich Speedbar und Trapez-Ersatzrohr, VB DM 2.600,-. Telefon 0871/65815 ab 19.00 Uhr.

Cloud II, ideales Anfängergerät, 2 Jahre alt, gepflegter Zustand, VB DM 2.300,-. Telefon 07774/449.

Saphir 17, 5 Monate alt, Colorsegel, VB DM 4.200,-, Telefon 0221/761680 abends.

## Gestohlen

Gestohlen wurde am 17.08.1985 in Fuente de Picos de Europa (Spanien) ein Profil 17. Die Farben des Gerätes sind: Anströmkante blau, Obersegel weiß, Untersegel Multicolor/weiß. Die Werknummer ist 00567. Besondere Merkmale: Neugerät, Packsack blau-gelb mit kleiner Zahl 21. Hinweise bitte an Rolf Jogerst, Auf dem Stein II, 7640 Kehl, Telefon 078 51/719 89.

Im Fluggebiet Ager ist mir mein Hängegleiter gestohlen worden. Ich bitte um Hilfe bei der Wiederfindung. Es handelt sich um einen Minifex I, Segelfarben dunkelblau, hellblau, leichtes Material. Nachricht bitte an Gernot Leibe, Theresienstraße 152, 8000 München 2.

Keller-Integralgurt, rot mit integriertem Charly-Rettungsschirm, beides neu und nicht gebraucht, Neupreis DM 1.750,-, zusammen für DM 1.400,-. Telefon 02363/53409.

Magic IV 166, Baujahr 06/85, Multicolorsegel, profiliertes Trapez und Turm, Speedbar, Kennzeichen, VB DM 4.300,-. Telefon 05245/4768.

## Gesucht

Suche Cloud II oder ähnliches Gerät, auch komplett. Telefon 07656/1652 oder 07656/70223.

Saphir oder Magic 166 gesucht, eventuell Tausch gegen Atlas 16 mit Wertausgleich. Telefon 07223/24299.

Suche gebrauchten Höhenmesser mit digitaler Anzeige. Telefon 02325/70455.

Suche Segellattensatz für meinen Cloud III in blauem Packsack. Vermutlich am Neunerköpfe in Tannheim am 30.09.1985 liegen geblieben oder vertauscht. Latten mit blauem und gelbem Klebeband markiert. Unkosten werden ersetzt. Alexander Frey, Esslingen, Telefon 0711/3161250.

Suche gebrauchtes Vario und Höhenmesser, möglichst kombiniert. Telefon 089/1418047, Klaus.

Wer verschenkt oder verkauft billig alten gebrauchten Fallschirm; darf auch defekt und ohne Gütesiegel sein, da er zu Spiel- und Therapiezwecken mit Kindern verwendet wird. Telefon 07161/32324.

Suche Harrier 147. Telefon 07331/7549 oder 07331/43661.



*Doppelsitzer-Lehrgang: Immer dran bleiben, am Piloten – das beruhigt.*

Foto: Charlie Jost

# Zirbelnuß-Cup 1985 in Augsburg

## Vergleichsfliegen aus dem Windenschlepp

Der Zirbelnußcup 1985 war ein voller Erfolg für den Veranstalter, dem Augsburger Drachenfliegerclub e.V. Ein besonderer Dank nochmals auf diesem Wege an die Schiedsrichterin des DHV, Gerda Wagner, die den Club mit Rat und Tat und Objektivität voll unterstützt hat. Ein Dank auch an die 38 Teilnehmer aus neun Vereinen sowie an alle Helfer des ADC, ganz besonders an Erika Stinglhammer, Lissy Baumgartner und Christa Schönberger, die für die Auswertung verantwortlich waren.

Bei schönstem Spätsommerwetter wurde der Schleppwettbewerb am Samstag bis Sonntag mit über 200 Starts und 5 Durchgängen (einschließlich Trainingsfliegen) auf dem Gelände des Alten Flugplatzes in Augsburg durchgezogen. Von den Zuschauern (ca. 3000) und der Presse wurde diese Veranstaltung überaus positiv angenommen. Das aufgestellte Festzelt war einschließlich der Plätze im Freien restlos überfüllt. Ein Heißluftballonstart, umflogen von zwei Drachenfliegern bildete den Abschluß der Veranstaltung.

Die Siegerehrung wurde von Ernst Köhler moderiert, wobei jeder der teilnehmenden Piloten entsprechend seiner Leistung mit humorigen Worten gewür-

digt wurde. Die Reihenfolge der Gewinner geht aus beiliegender Liste hervor.

Die Veranstaltung und deren Ablauf wurde von allen Piloten gelobt. Der erste Preisträger, Ulf Neumann, rechnete dieses Fliegen aus dem Windenschlepp zu einer der besten Veranstaltungen in Deutschland. Gleichzeitig hat er seinen gewonnenen Geldpreis seinem Verein in Weiden für ein neues Schleppseil zur Verfügung gestellt.

Der Augsburger DC e.V. würde sich sehr

freuen, wenn der Zirbelnußcup im nächsten Jahr wieder, aber durch einen anderen Verein in derselben Form, ausgetragen würde, nachdem heuer auch die drei besten Vereine mit Pokal- und Geldpreisen geehrt wurden.

Gerhard Walter

1. Neumann Ulf	Weiden	4211
2. Guggenmos Jos.	D'Allgäuer	4090
3. Schmaderer Karl	ADC e.V.	3987
4. Schüler Peter	ADC e.V.	3972
5. Maly Michael	Thalmässig	3910
6. Keller Herbert	Memmingen	3891
7. Köhler Ernst	ADC e.V.	3441
8. Schmid Stefan	Weiden	3345
9. Klötzer Walter	M A D	3265
10. Zech Anton	Memmingen	3251

## Windverteilung

Der Drachenfliegerclub Paderborn ließ sich vom deutschen Wetterdienst in Essen eine Tabelle über die Windverteilung in seiner Region erstellen. Danach ergibt sich für den in Bad Lippspringe gemessenen Wind, gemittelt über die Jahre von 1951–1970, folgende Verteilung:

Nord	( 0°)	3,9%	} 35,4%	Brunsberg 113° (Höxter)
Nordost	( 45°)	6,7%		
Ost	( 90°)	8,8%		
Südost	(135°)	19,9%		
Süd	(180°)	10,7%	} 67,6%	Porta 190° (Minden)
Südwest	(225°)	20,6%		
West	(270°)	16,4%		
Nordwest	(315°)	12,5%		
			99,5%	(Rest: Windstille)



Hersteller bietet an:

### Geräteüberprüfung

Nach den Sommermonaten, der Jahreszeit, in der Flugdrachen am intensivsten genutzt werden, ist es jetzt an der Zeit, die Geräte einer intensiven Überprüfung zu unterziehen.

Die Firma Schmidler & Schmidler bietet daher ab sofort Geräteüberprüfungen für die von ihnen hergestellten Hängegleiter zum Selbstkostenpreis an. Die Überprüfung, bei der alle wesentlichen Bauteile durchgecheckt werden, kostet für die Flugdrachen der Firma Schmidler & Schmidler (ausgenommen HELIOS) DM 75,-.

Bei den Geräteüberprüfungen wird nach ausführlichen Checklisten vorgegangen. Die Kunden erhalten bei Auslieferung des Gerätes diese Checklisten und können sich damit ein genaues Bild über den Zustand ihres Gerätes machen. Informationen: Schmidler & Schmidler, Telefon 080 62/50 59.



Früh übt sich was ein Meister werden will . . . ! Das jüngste Mitglied des Deutschen Drachenfliegerclubs Stuttgart, Gerlinde Schilling, Jahrgang 1985

# Gemeinsamer Sport auf neuer Basis

Allen hing es zum Hals heraus, das Hickhack zwischen den Verbänden. Die Piloten waren der Auseinandersetzung überdrüssig und die Verbandsführungen mußten einen guten Teil ihrer Energie und Zeit für Auseinandersetzungen verschwenden, die letztlich nur einer Gruppe nutzte, den Gegnern des Drachenflugsports.

Diese Einsicht auf beiden Seiten, verbunden vielleicht auch mit dem Engagement neuer Akteure beim DAeC, hat die Vertreter beider Verbände am 18.10.1985 in Gersfeld zu einer „Auf-räumsitzung“ zusammengeführt.

In mehrstündigem Beisammensein wurden die Hauptdifferenzen offen und ungeschminkt auf den Tisch gelegt, gewogen und als zu leicht befunden, um die Zukunft des Drachenflugsports zu vermiesen.

Ergebnis war die hier abgedruckte Vereinbarung, die in wesentlichen Punkten den früheren und im Jahr 1985 gecrasheden Sportvertrag wiederbelebt, darüber hinaus aber wesentliche Gemeinsamkeiten festschreibt, insbesondere die gemeinsame Austragung des Deutschen Streckenflugpokals 1986 in Fortführung des XC-Cups des DHV.

Der DHV akzeptierte die sogenannte Sporthoheit des DAeC für die Austragung der Landesmeisterschaften und

Mitgliederschaft steht der DAeC positiv gegenüber.

Dem gemeinsamen sportlichen Ziel, zu den internationalen Meisterschaften die

die Aufstellung der Nationalmannschaft über die „Liga“.

Umgekehrt kam der DAeC entgegen, indem er den Deutschen Streckenflug als „offene“ Veranstaltung und Qualifikation für die Liga anerkannt hat. Der Austragung der Landesmeisterschaften ebenfalls als „offene“ Veranstaltungen ohne Bindung an die DAeC-



Nach der Unterzeichnung des Vertrages: Bernd Stiebeling, Hans Olschewsky, Peter Fleischmann (alle DAeC), Charlie Jöst, Peter Janssen, Klaus Tänzler (alle DHV), und Dieter Stephan, neuer Geschäftsführer des DAeC (von links nach rechts)

## VEREINBARUNG

zwischen

Deutschem Aero Club e.V. (DAeC)

und

Deutschem Hängegleiterverband e.V. (DHV)

1. Alle Probleme, die aus der Anerkennung durch den BMV gemäß Allgemeinverfügung entstehen und beide Verbände berühren, werden erst nach gegenseitiger Information und dem Versuch wechselseitiger Abstimmung an den BMV herangetragen.
2. Die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft setzt die F.A.I.-Sportlizenz voraus. Landesmeisterschaften können als offene Meisterschaften ausgetragen werden. Der DHV wird mit den dafür zuständigen Landesverbänden verhandeln. Der DAeC steht diesen Verhandlungen positiv gegenüber.
3. Die Verbände veranstalten gemeinsam den „Deutschen Streckenpokal“ und erarbeiten gemeinsam die Ausschreibung. Sie lehnt sich an die Ausschreibungen der dezentralen Streckenflugmeisterschaft des DAeC und des XC-Cup des DHV. Es findet eine gemeinsame Siegerehrung statt. Der DAeC räumt den 5 erstplatzierten bzw. nachrückenden Piloten Startrecht in der „Liga“ des folgenden Jahres ein, wenn sie dann Mitglieder im DAeC sind. Der DHV steht Ligaveranstaltungen auf Geländen seiner Mitgliedsvereine positiv gegenüber.
4. Zur Förderung des Hängegleitersport unterstützt der DHV die Aktion „Australia 87 – Good Luck Germany“ durch die Abnahme von 500 T-Shirts zur WM 87.
5. Dieser Vertrag läuft bis 31.12.1986. Es ist beabsichtigt, ihn zu verlängern.

Gersfeld (Rhön), den 18.10.1985

Peter Janssen

Vorsitzender DHV

Dieter Stephan

Generalsekretär DAeC

wirklich beste Nationalmannschaft entsenden zu können, soll die neu eingerichtete Liga dienen, die der DHV nach dem unvorteilhaften Abschneiden der deutschen Mannschaft bei der letzten WM dringend angeregt hat. Zur Unterstützung der Liga richtet der DHV an seine Mitgliedsvereine die Bitte, für die Ausscheidungswettbewerbe der Liga Fluggelände zur Verfügung zu stellen. Die Nationalmannschaft braucht Geld für die teure Reise nach Australien im Jahr 1987. Der DHV fördert daher die Aktion „Australia 1987 – Good Luck Germany“ durch Verkauf der dafür hergestellten T-Shirts.

Einer ersten Bewährungsprobe hat der Vertrag bereits standgehalten: Beide Verbände haben bei der Ausschreibung zum Streckenflugpokal ihre manchmal weiter auseinander klaffenden Vorstellungen überbrückt und die Ausschreibung für den Deutschen Streckenflugpokal 1986 auf die Beine gestellt.

Bleibt zu hoffen, daß der gute Geist von Gersfeld hinüberweht zu den Landesverbänden des DAeC, vor allem nach Bayern, um durch offene Landesmeisterschaften für alle Drachenflieger den Vertrag mit langem Leben zu erfüllen – Good Luck Germany!



Über dem Mountain Peak, im Owens Valley (USA). Foto: Tom Kreyche; aus Delta-Kalender 1986

# Deutscher Streckenflugpokal 1986

## – Ausschreibung –

**Veranstalter:** Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) und Deutscher Aero Club e.V. (DAeC) Sportfachgruppe Hängegleiten.

**Zweck:** Förderung des Streckendrachensflugs, Ligaqualifikation.

**Dauer:** 01. Januar 1986 bis 15. September 1986.

**Raum:** Europa.

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

**Geräte:** Hängegleiter mit Gütesiegel oder als gleichwertig anerkanntem Zertifikat. Gerätewechsel erlaubt.

**Startverfahren:** Fußstart und Windenstart (Ausklinkhöhe maximal 1.000 m über der Winde).

**Wertung:** Gewertet werden die 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers, davon mindestens 1 Flug mit Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Die Flüge sind unter Einhaltung der flugrechtlichen Bestimmungen durchzuführen. Die geflogenen Streckenkilometer eines jeden Fluges werden mit dem der Flugaufgabe zugehörigen Faktor multipliziert. Gezählt wird die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, Wendepunkten und Zielpunkt bzw. Landeplatz.

**Mannschaft:** Eine Mannschaft besteht aus den 3 besten Teilnehmern eines Mitgliedvereins des DHV oder DAeC. Die Teilnehmer der Mannschaft müssen dem Verein spätestens seit 01. Januar 1986 angehören und bei Zugehörigkeit zu mehreren Vereinen bei Einreichung ihres ersten Fluges den Verein angeben, dessen Mannschaft sie angehören wollen.

**Gewinner:** Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl erhält den Streckenflugpokal. Der beste Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 15.09.1961) erhält den Juniorpokal. Die beste Mannschaft erhält den Mannschaftspokal.

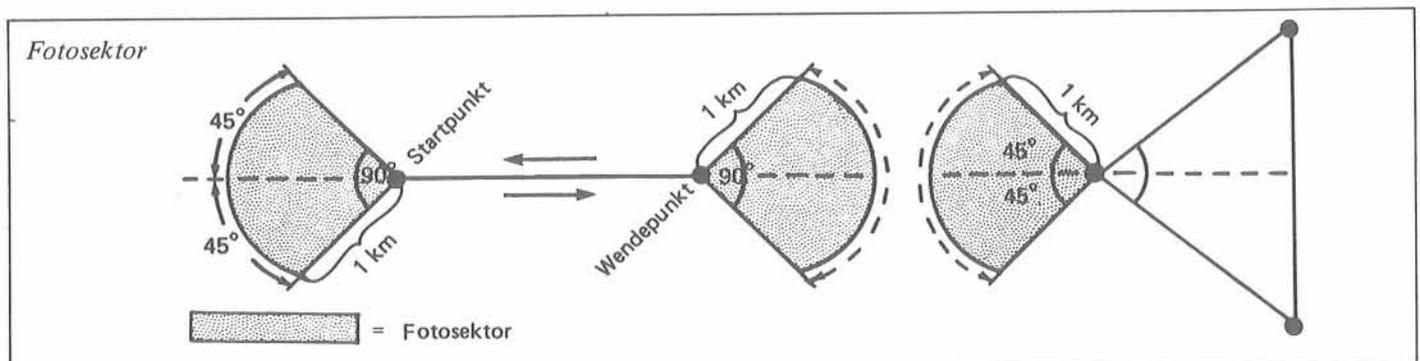
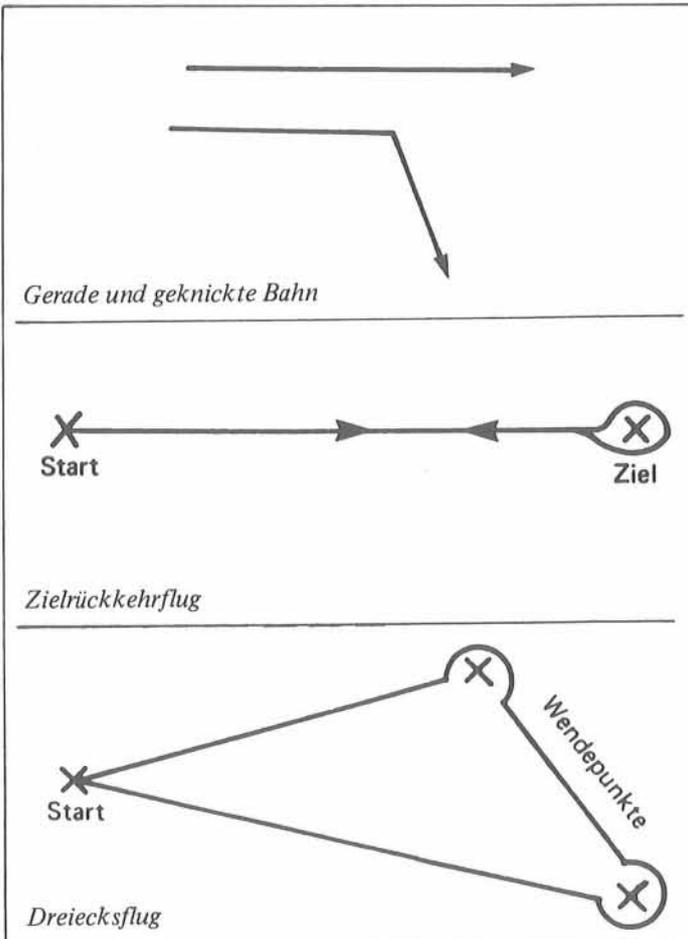
**Einreichung:** Jeder zu wertende Flug ist innerhalb von 1 Monat nach Durchführung bei der Geschäftsstelle des DHV, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund am Tegernsee, oder des DAeC, Lyoner Straße 16, 6000 Frankfurt/Main 71, mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge im September ist Einreichungsschluß der 01. Oktober. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden. Sämtliche Flüge eines Teilnehmers müssen bei derselben Geschäftsstelle eingereicht werden.

**Auswertung:** Die Erstauswertung erfolgt durch die Stelle, bei der die Flüge eingereicht wurden, die Zweitauswertung durch die jeweils andere Stelle. Erst- und Zweitaus-

wertung dürfen nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

**Aufgaben:**

- Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde Faktor 1,0
  - Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde Faktor 1,3
  - Zielrückkehrflug Faktor 1,7
  - Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge Faktor 1,7
  - Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge Faktor 2,0
- Alle nichterfüllten oder übererfüllten Flugaufgaben mit Faktor über 1,0 können im ganzen als Freie Strecke eingereicht und gewertet werden.



**Dokumentation:**

1. Startmeldung  
Gemäß Formular, das Bestandteil der Ausschreibung ist (vgl. Kopiervorlage). Die Startzeugen müssen volljährig sein. Einer der Startzeugen muß den Befähigungsnachweis A (neu) oder B besitzen.
2. Fotografische Beurkundung  
Film schwarz-weiß, Farbe oder Diapositiv, Mindestformat 24 x 24, Bilder in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Muß der Film labortechnisch bedingt zerschnitten werden, ist die Notwendigkeit nachzuweisen. Dias dürfen nicht gerahmt sein.  
Reihenfolge der Bilder  
a) Hängegleiter mit Kennzeichen  
b) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).  
c) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.  
d) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 20 km. Die geografische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.  
e) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke. Bei Landung innerhalb eines Radius von 0,5 km um den angegebenen Zielpunkt dieses Bild.  
f) Landeplatz mit aufgebautem Hängegleiter und markantem Hintergrund.  
g) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung.

Start-, Ziel- und Wendepunkte müssen klar definierte Stellen sein (z.B. Kirche, Straßenkreuzung, Liftstation). Ausnahmsweise können auch Flächen mit einem Durchmesser von höchstens 1 km angegeben werden (z.B. Häusergruppe).

Startpunkte, Wendepunkte und Zielpunkte sind gemäß Sporting Code der FAI zu fotografieren (siehe Schemazeichnung). Auf mindestens einem Luftbild muß ein Teil des Drachenflügels zu erkennen sein. Die Luftbilder sind – außer bei Diapositiven – als Papierabzüge (Mindestformat 9 x 9 cm) beizulegen. Alle Bilder sind zu numerieren und zu erläutern.

3. Landemeldung  
Gemäß Formular, das Bestandteil der Ausschreibung ist (vgl. Kopiervorlage). Die Landezeugen müssen volljährig sein.
4. Kartenmaterial  
Startplatz, Startpunkt, angegebener Zielpunkt, tatsächlicher Landeplatz, Wendepunkte und Flugstrecke sowie Positionen der numerierten Luftbilder müssen

auf Karten mit Maßstab 1 : 200 000 eingezeichnet werden. Das Kartenmaterial ist im Original oder in Kopie zusammen mit den anderen Unterlagen einzureichen.

5. Statt der Dokumentation gemäß oben Ziffern 1–4 kann die gesamte Dokumentation gemäß Sporting Code der FAI für Rekordflüge erfolgen.

**Protest:** Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse, spätestens 7 Tage vor der Siegerehrung, unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,- bei DHV oder DAeC schriftlich Protest einlegen. Jeder Protest ist gegen die eigene Bewertung oder die eines einzelnen Mitbewerbers zu richten, dessen Dokumentationsunterlagen nach Einlegung des Protests vom Protestführer eingesehen werden können. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV und dem DAeC zu gleichen Teilen zu. Über den Protest

entscheidet abschließend ein Schiedsgericht, das von DHV und DAeC mit je 2 Nichtteilnehmern besetzt wird. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

**Ausschluß:** Teilnehmer, die vorsätzlich durch unwahre Angaben oder durch sonstigen Verstoß gegen diese Ausschreibung Vorteile in der Wertung erzielen wollen, können vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

**Haftung:** Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

**Ligaqualifikation:** Die 5 bestplatzierten bzw. nachrückenden Teilnehmer des Streckenflugpokals 1986 qualifizieren sich automatisch für die DAeC-Liga 1987. Die weiteren Teilnehmer am Streckenflugpokal 1986 bis Rang 25 und die Ligapiloten auf den Ligarängen 26 bis 35 (Endstand 1986) qualifizieren sich in ihrer Rangfolge bei der Deutschen Meisterschaft 1986 für 10 Ligaplätze 1987.

*DHV/DAeC, November 1985*

## Ausschreibung genau lesen

**Wer in den vergangenen Jahren beim XC-Cup mitgeflogen ist, wird bei oberflächlicher Durchsicht der Ausschreibung für den Streckenpokal '86 finden, „da hat sich nichts geändert“. – Doch, es hat sich einiges geändert!**

**Ein Teil der Änderungen geht auf Erfahrungen der letzten Jahre zurück, ein anderer Teil beruht auf Kompromissen mit dem DAeC beim Aushandeln der Pokalausschreibung.**

- Für die Bestplatzierten besteht die Möglichkeit des Zuganges zur DAeC-Liga und zur Deutschen Meisterschaft 1987.
- Der Wettbewerb endet schon am 15. September 1986 (früher 30. September), um die Fristen für Auswertung und Protest zu wahren.
- Neben dem Fußstart ist auch der Windenstart zulässig.
- Mindestens ein Wertungsflug muß in der Bundesrepublik gestartet werden.
- Für die Mannschaftswertung wurde die Vereinszugehörigkeit klarer definiert.
- Die Auswertung erfolgt nun durch zwei Verbände = doppelte Kontrolle.
- Die Wertungsfaktoren für Ziel- und Zielrückkehrflüge wurden leicht modifiziert.
- Für Flüge auf geknickter Bahn (außer Dreieck) kann nur ein Wendepunkt angegeben werden.
- Das Start- und Landeformular wurde leicht modifiziert und ist als Teil der Ausschreibung zwingend vorgeschrieben.

- Mindestens einer der Startzeugen muß aktiver Pilot sein (A- oder B-Schein).
- Die Dokumentation erfolgt in der Regel fotografisch. Eine Dokumentation gemäß Sporting Code der FAI für Rekordflüge ist ebenfalls möglich (plombierter Barograph etc.)
- Bei der Fotobeurkundung ist die Notwendigkeit für das Zerschneiden des Filmes durch das Labor oder den Fotohändler nachzuweisen.

- Jeder Flug muß mit einem Luftbild des Startpunktes beginnen. Als Startpunkt kann der Startplatz oder ein anderer markanter Punkt gewählt werden.
- Die zur Dokumentation erforderlichen Punkte sind genauer definiert.
- Alle Luftbilder sind, außer bei Diapositiven, als Papierabzüge beizulegen. Alle Bilder, auch Diapositive, sind zu numerieren und zu erläutern.
- Die Protestfrist wurde auf sieben Tage verkürzt.

Um Irrtümer zu vermeiden, empfehlen wir allen interessierten Piloten, die Ausschreibung genauestens zu lesen.



*Vom Eggishorn Richtung Wannenhorn*

Foto: Franz Schüller

# Startmeldung

Datum: \_\_\_\_\_ Uhrzeit: \_\_\_\_\_

Pilot: \_\_\_\_\_

Verein: \_\_\_\_\_

Fluggerät: \_\_\_\_\_

Startplatz: \_\_\_\_\_

Startpunkt: \_\_\_\_\_

Geplante Flugaufgabe: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Unterschriften

Pilot: \_\_\_\_\_

Startzeugen: (volljährig)

Ich bestätige hiermit:

- vollständig ausgefüllte Startmeldung
- Startmeldungsphoto und Mitnahme des Fotoapparates
- Bei Windenstart: Ausklinkhöhe maximal 1000 m über der Winde

Erster Startzeuge

Zweiter Startzeuge

Name: \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_

Befähigungsnachweis A  oder B   
(Bei Windenstart: Windenfahrer)

Adresse: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

# Landemeldung

Datum: \_\_\_\_\_ Uhrzeit: \_\_\_\_\_

Pilot: \_\_\_\_\_

Fluggerät: \_\_\_\_\_

Landeplatz: \_\_\_\_\_

Landepunkt: \_\_\_\_\_

Landezeit: \_\_\_\_\_ Startzeit: \_\_\_\_\_

Durchgeführte Flugaufgabe: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Unterschriften**

Pilot: \_\_\_\_\_

**Landezeugen: (volljährig)**

Ich bestätige hiermit:

- oben genannte Landung
- vollständig ausgefüllte Landemeldung

1. Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

2. Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

# XC-Cup 1985

## Manfred Mokros gewinnt

### Helmut Denz und Michael Weingartner auf den Plätzen zwei und drei

Zum Ende des diesjährigen XC-Cup war es noch einmal spannend geworden. Der August hatte einigen Piloten ausgezeichnete Streckenflüge beschert. Helmut Denz konnte sich durch einen 92 km Zielrückkehrflug in Spanien dicht an Manfred Mokros heranschieben. Dem dieses Jahr von Pech und „Absaufern“ verfolgten Helmut gelang es jedoch nicht mehr, seinen Titel zu verteidigen. Manfred hatte zu Beginn und bis Mitte des Jahres herausragende Flugleistungen vorgelegt, die nur schwer zu überbieten waren. Ebenfalls spannend war das „Kopf-an-Kopf-Rennen“ von Michael Weingartner und Michael Schmidt. Nur 7 Punkte liegen die beiden in der Endwertung auseinander!

Während man vergeblich auf neue Erfolgsmeldungen von „Cracks“ wie Aido Olivotti, Karlheinz Scheil, Hans Kirchberger oder von den Aumer-Bürdern Manfred und Rudi wartete, schob sich „Newcomer“ Franz Schüller fast unmerkelt auf den 6. Rang bis dicht hinter Romuald Kieferle heran. So gewann er verdient vor Bernd Gassner den Junioren-Cup.

Mit insgesamt 104 gewerteten Flügen und 7841 zurückgelegten Kilometern – das sind im Schnitt 75 km pro Flug – hat das „Pflänzchen“ XC-Cup gesunde Wurzeln geschlagen. Wir sollten daher nicht traurig sein, daß es einen neuen Namen bekommt.

Der gemeinsame Wettkampfsport von

DHV und DAeC muß uns dieses Opfer wert sein (vgl. Vertrag mit dem DAeC). In Zukunft werden wir mit dem „Deutschen Streckenflugpokal“ endlich alle „Streckenjäger“ in einem gemeinsamen Wettbewerb haben. Damit wächst vielleicht auch die Beteiligung im Mannschaftswettbewerb.

In diesem Jahr kamen drei komplette Mannschaften zusammen. Die Piloten des DFC Regental bildeten die mit Abstand fleißigste Mannschaft und reichten die meisten Flüge ein. Die Flieger des 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclubs flogen zwar nicht so oft, dafür aber weiter und konnten sogar den Drachenfliegerclub Bayrischzell auf den 2. Platz verweisen. Nachfolgend die Gesamtübersicht über Einzel-, Junioren- und Mannschaftswertung:

---

### Streckenflugpokal

---

Aus dem XC-Preisgeldfond konnte an die fünf bestplatzierten Teilnehmer des XC-Cup 1985 ein Gesamtbetrag von DM 10.615,28 ausgeschüttet werden, und zwar 30% für Platz 1, 25% für Platz 2, 20% für Platz 3, 15% für Platz



Die XC-Cup Gewinner 1985 (von links stehend): Michael Schmidt (4. Platz und 1. Platz Mannschaftswertung), Romuald Kieferle (5. Platz), Michael Weingartner (3. Platz), Helmut Denz (2. Platz), Rudi Aumer (1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub, Mannschaftswertung 1. Platz); (sitzend von links): Manfred Aumer (1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub), Manfred Mokros (Einzelsieger), Franz Schüller (1. Platz Juniorwertung)

4 und 10% für Platz 5.  
Der Preisgeldfond, gefüttert ausschließlich aus Spendengeldern, soll auch beim Streckenflugpokal 1986 als Anreiz und Entschädigung die

Streckenflugpiloten motivieren.  
Bitte sorgt durch Spenden an den DHV mit der Zweckbestimmung „Förderung des Leistungssports (Streckenflugpokal)“ dafür, daß der Preisgeldfond sich

wiederum füllt. Die Spenden sind steuerlich abzugsfähig.  
Abschließend sei den Spendern für den Preisgeldfond 1985 für ihren Beitrag zum Leistungssport herzlich gedankt.

## Endstand (komplette Übersicht)

Rang	Pilot	Verein	Flug 1				Flug 2				Flug 3				Flug 4				Flug 5				Pkte.
			Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte													
1	Manfred Mokros		7.4.	ZR	88	154	26.5.	VZR	98	98	4.6.	ZR	170	298	30.6.	VZR	107	107					559
2	Helmut Denz		7.4.	ZR	116	203	27.5.	VZ	150	150	9.6.	VZR	111	111	13.8.	ZR	92	161					514
3	Michael Weingartner	1. ODW. Drachenfl. Club	24.4.	VZ	128	128	26.5.	Z	138	173	2.6.	Z	140	175	30.6.	VZ	152	152					500
4	Michael Schmidt	1. Oberpfälzer Drach. Fl. Club	7.4.	ZR	88	154	26.5.	ZR	146	256	27.5.	Z	66	83									493
5	Romuald Kieferle		7.4.	ZR	88	154	20.4.	VZR	54	54	21.4.	ZR	94	165	4.6.	VZR	112	112					431
6	Franz Schüller	Bayrischzeller Drachenflieger	26.5.	VZR	62	62	27.5.	Z	126	158	12.8.	VΔ	78	78	14.8.	ZR	105	184					420
7	Aido Olivotti	Drachenflugverein Goslar	24.4.	VZ	57	57	4.6.	VZ	180	180	6.6.	Z	105	131									368
8	Klaus Tänzler	DFC Albatros Kampenwand	17.5.	VZR	61	61	25.5.	VZR	40	40	27.5.	VZ	72	72	2.8.	VZ	177	177	15.8.	VΔ	97	97	346
9	Hubert Peteranderl		26.5.	VZR	92	92	14.7.	VZR	111	111	14.8.	VZ	140	140									343
10	Bernd Gassner	DFC Albatros Kampenwand	25.5.	VZ	58	58	26.5.	VZR	109	109	1.6.	VZR	78	78	13.8.	VZR	121	121	15.8.	VZ	82	82	312
11	Karlheinz Scheil	1. ODW. Drachenfl. Club	7.4.	VZR	67	67	26.5.	ZR	135	236													303
12	Manfred Aumer		27.5.	VZR	89	89	4.6.	VZR	90	90	5.6.	FS	44	44	30.6.	VZR	84	84					263
13	Arnold Kummer	DC Tegernseer Tal	5.4.	ZR	28	49	7.4.	ZR	88	154	25.5.	VZR	32	32	26.5.	VZ	33	33					236
14	Rudi Aumer	1. Oberpfälzer Drach. Fl. Club	19.5.	ZR	52	91	26.5.	VZR	76	76	13.6.	FS	67	67									234
15	Hans Kirchberger	Bayrischzeller Drachenflieger	7.4.	VZR	122	122	26.5.	VZR	54	54	27.5.	VZ	55	55									231
16	Reinhold Schmitz		1.6.	VZ	101	101	7.7.	VZ	120	120													221
17	Lorenz Fritz	1. Oberpfälzer Drach. Fl. Club	2.8.	VZ	76	76	3.8.	FS	56	56	14.6.	VZ	50	50	2.9.	FS	66	66	7.9.	VZ	70	70	212
18	Dieter Köhler	Drachenflugverein Heilbronn	8.4.	VZ	50	50	16.5.	VZR	59	59	4.6.	VZR	92	92									201
19	Jörg Seebald	DC Gingen/Fils	7.4.	VZ	40	40	26.5.	VZ	87	87	27.5.	VZ	68	68									195
20	Helmut Wilms	Hamburger Drachenflieger	7.4.	VZR	69	69	27.5.	Δ	50	100	28.5.	VZR	20	20									189
21	Wolfgang Neuhofer		26.5.	VZR	105	105	27.5.	VZR	78	78													183
22	Gerhard Steinberg	Windsurfer u. Drachenfl. Club Werdenfels	26.5.	VZ	105	105	27.5.	VZ	26	26	13.8.	VZ	34	34									165
23	Til Matschoss	DFC Regental	5.4.	Δ	30	60	7.5.	VZ	24	24	10.5.	VZ	21	21	30.6.	VZR	40	40	25.7.	VZR	35	35	135
24	Ingo Westerboer	DFC Regental	10.5.	VZ	28	28	24.5.	VΔ	24	24	5.6.	VZ	64	64									116
25	Manfred Kravanja	Bayrischzeller Drachenflieger	26.5.	VZ	113	113																	113
26	Richard Hermann		30.6.	FS	93	93																	93
27	Gilbert Eggen		20.4.	ZR	49	86																	86
28	Wolfgang Kercher		16.5.	Z	67	84																	84
29	Achim Rösch	Sportv. Seissen Abt. Drachenflug	17.6.	FS	77	77																	77
30	Andreas Boll		21.4.	FS	75	75																	75
31	Jost von Schoenebeck		1.6.	FS	58	58	1.8.	FS	16	16													74
32	Sepp Singhammer		7.4.	FS	68	68																	68
33	Hansjörg Keller	Squadra-Delta Inzell	13.7.	Δ	31	62																	62
34	Wolfgang Gerteisen	DC Tegernseer Tal	1.6.	VZ	32	32	29.6.	FS	24	24													56
35	Helmut von Holdt		29.6.	FS	23	23	21.7.	FS	31	31													54
36	Detlev Eilers		18.7.	VZ	20	20	28.8.	VZ	22	22													42
37	Sven Oertel	DFC Regental	7.4.	VZ	40	40																	40
38	Manfred King		21.6.	VZR	27	27																	27
39	Paulus Straub		27.5.	VZ	22	22																	22

Z = Zielflug  
FS = Freie Strecke  
ZR = Ziel-Rück  
Δ = Dreieck  
VZ = Ziel-Versuch  
VZR = Ziel-Rück-Versuch  
VΔ = Dreiecksversuch

kursiv gedruckte Punktzahl = gewerteter Flug

# Der Gewinner

Von Raimund Rud

Am Anfang, als es die ersten Anzeichen gab, daß er vorne mitmischen würde, war ich überrascht und dachte: Purer Zufall, gegen uns Cracks hat er keine reelle Chance, trotzdem klopfte ich mal vorsichtshalber auf den Busch: „Sag einmal, wie machst Du das?“ „Weißt Du“ sagte er, „so genau weiß ich das auch nicht. Ich flieg' halt einfach, weil es mir Spaß macht.“ Sein Gesicht drückte dabei Unschuld, pure Unschuld aus – und genau das machte mich stutzig. Natürlich, würde mich jemand fragen, wie ich meine Fehlstarts immer so hinkriege, ich würde ihm den Trick nicht verraten, ich würde im sagen „Ich weiß nicht so genau, probier's doch einfach selbst.“ Aus diesem Grund beschloß ich, ein wachsames Auge auf ihn zu haben. Aber so sehr ich mich bemühte, es fiel mir nichts besonderes auf. Freundlich, bescheiden, eher zurückhaltend. Ist das das Holz, aus dem heute Sieger geschnitzt werden? Nun gut, so kam ich ihm nicht auf die Schliche, deshalb änderte ich meine Taktik. Manchmal sieht man mehr, wenn man darauf achtet, was er nicht tut, ich blieb ihm dicht auf den Fersen. So ergab es sich einmal, daß wir gemeinsam im Wirtshaus saßen und da hatte ich eine großartige Idee. Alkohol – wer redet da nicht? Ich zum Beispiel rede da ganze Gesellschaften aus dem Haus. Zum ersten Mal wurde ich fündig – er trank keinen Alkohol. Gut, sagte ich mir, schränk' Deinen Bier- und Sektgenuß auch ein. Das Resultat war im wahrsten Sinne des Wortes ernüchternd: Ich flog keinen Kilometer weiter. Eines Tages traf ich ihn im Zillertal. Er kam mit einem Zettel zu mir und sagte freundlich lachend: „Würdest Du mir bitte unterschreiben?“ Er sagte tatsächlich „bitte“. Ich als Crack lasse höchstens zu, daß man etwas für mich tut, doch er sagte „bitte“. Ich sagte dann allerdings nicht zu ihm: „Bitte kann ich vor Dir starten?“, sondern tat's einfach; gewisse Unterschiede müssen schließlich sein. Am Kreuzjoch, nach dem Queren des Zillertals, war ich in Schwierigkeiten. Als ich einmal aus schweißverklebtem Gesicht nach oben schaute, sah ich einen weiß-gelben Vogel unauffällig und ruhig davonziehen – Richtung Pinzgau. Hat mich dieser Knilch doch tatsächlich einfach überholt. Ich machte mich auf seine Fersen und am Wildkogel entschloß ich mich zum Ge-

genangriff. Genüßlich malte ich mir aus, wie ich ihn zuerst mit meinem Nachbrenner kurz andünsten würde, um ihm dann mit meiner Wirbelschlepe den Rest zu geben – mich einfach überholen. Mein Entschluß trug Früchte. Ich kam ihm sehr, sehr nahe, doch dann hatte ich viel Zeit, mir Stuhlfelden – ein kleines Dorf auf der Hochebene nach dem Paß Thurn – anzusehen. Ich sah zwar keinen Stuhl, aber viele hübsche Felder – kann ich nur empfehlen – diesen Ort. Hoch über mir zog ruhig und unauffällig ein gelb-weißer Vogel – Richtung Zell am See.

Der Sommer kam in dieses unser Land und gerüchteweise hörte ich, daß die Cracks nach Spanien reisten oder die Luft im Rhônental in der Schweiz mit Alu anreicherten. Ich war gespannt, welchen Joker der Gewinner spielen würde. „Wann fährst Du nach Spanien?“ fragte ich unschuldig. „Ich fahre nicht nach Spanien.“ Ich hatte also eine Fahrkarte geschossen. Ob er nach Kalifornien will? Nach Südafrika vielleicht? Oder gar nach Australien? Wie konnte ich es aus ihm herauslocken? „Ich fahre nach Schweden“ sagte er. Donnerwetter – auf diesen Geheimtip wäre selbst ich nicht gekommen. Ich überlegte, natürlich, weil im Norden scheint um diese Zeit die Sonne vierundzwanzig Stunden am Tag, was mußte das für eine Thermik geben. „Da soll es wunderschöne Flüsse und Seen geben“, schwärmte er „wir werden uns ein Boot mieten, meine Freundin ist früher aktiv Wildwasser gefahren.“ Ich kam aus dem Staunen nicht heraus. Thermik über Flüssen und Seen, ein Boot, Wildwasser-Erfahrung. „Hast Du denn vor zu wassern“, fragte ich. „Nein, ich nehm' den Vogel nicht mit, ich mache Urlaub mit meiner Freundin.“ „Gibst Du denn den XC-Cup auf“, fragte ich hoffnungsvoll. „Nein“, sagte er „aber so wichtig ist mir das auch nicht und außerdem glaube ich, daß ich gewinnen werde.“ Er sagte damals tatsächlich, ich glaube, daß ich gewinnen werde. Armer Irrer, dachte ich mir, man wird Deinen Punktevorsprung in der Sonne Spaniens rösten, um ihn dann als entrada zu verspeisen und sich beschweren, daß es so wenig war. Langsam zerrann die Saison, ich hatte keinen Blumentopf naß gemacht. Ich ging ins Gebet mit mir, um festzustellen,

woran das lag. Da hörte ich von einer XC-Veranstaltung in Garmisch. Nichts wie hin, dachte ich, bring den kümmerlichen Rest deiner grauen Zellen auf Vordermann. Vor dem Holiday-Inn prüfte ich, ob ich auch Kleingeld parat habe, denn ich wollte nicht wie ein Drachen, sondern wie ein Gentleman auftreten. Glücklicherweise war der Portier gerade dort, wo auch in diesem Hause selbst Kaiser hinmüssen und ich schlichtete erleichtert meine vier Fünfpennigstücke zurück ins Portemonnaie, wünschte ihm im Stillen an Stelle dessen, daß er erfolgreich sein möge. Der Vortragssaal war fast leer. War ich hier auch richtig? Dann sah ich aber von Spotlights hell angestrahlt XCSYMPOSION. Um sicher zu gehen, näherte ich mich einem Symposisant und fragte ihn: „Entschuldigen Sie bitte, wird hier auf griechisch oder auf lateinisch referiert?“ Ich hatte wohl nicht den richtigen Ton getroffen, denn er öffnete nur kurz die Augen. Ich versuchte es anders herum. „Ich hätte Bock darauf, mich zum local hero tunen zu lassen, läuft hier heute noch so was?“ Jetzt kam Bewegung in ihn: „Sie sann offensichtlich ka Drachenfliaga, wei sunst tat'ns net so gschpreizt daher redn“, sagte er: „Jetz isch grad Brotzeit“ und nach einer kurzen Pause: „Falls der 'Lockliwa' oda wie dea hoast, a neicha Vogl isch, nacha hätt'n's gestan do sein miasn, do hams davo gred.“ Ich wollte ihm gerade bedeuten, daß ich von „neichn Vegl“ die Nase momentan voll habe, aber er rutschte auf seinem Stuhl wieder fünf Zentimeter tiefer und schloß die Augen, er hatte die Audienz beendet. Ich verkroch mich weit nach hinten und harrte der Dinge, die kommen mußten. Zuerst kamen noch einige Leute und dann nacheinander die Vorgesprechenden. Nach ein paar Stunden war ich geschafft. Wenn sich Einstein, der gute Alte, nicht mit seiner Relativitätstheorie so verzettelt hätte, wäre er ein guter Streckenflieger geworden. An was man da alles denken muß und das mit meinen durchgeschüttelten grauen Zellen? Die Erkenntnis, daß aus mir, der ich beim Fliegen gelegentlich zum Träumen neige, nichts mehr werden kann, traf mich wie ein Hammer. Ich wankte hinaus ins Foyer. Ich hätte diesen für mich so schwarzen Tag nicht erwähnt, doch als ich so durch die Halle schlurfte, traf mich ein weiterer Hammer. Sauber in ein weiches Sofa drapiert, saß der Gewinner, und er war nicht allein. Da ich sein Gesicht schon nicht mehr sehen kann, schaute ich seine Freundin an. Sie lachte und ihre ausdrucksvollen Augen

strahlen. Da wußte ich, daß ich mit meinem Streckenkater auch hier nicht landen brauchte und peilte den Ausgang an. Jetzt war der Portier da. „Geht's Ihnen nicht gut?“ fragte er. Ich zwängte mich durch die Tür und murmelte störrisch. „Gehen kann ich excellent, bloß Fliegen...!“ Auf dem Heimweg blieb drei Ki-

lometer vor der Wohnung meine Karre stehen und war auch mit wütenden Tritten nicht mehr zu bewegen. Symptomatisch, dachte ich, immer wenn's mit Strecken zusammenhängt. Ich tröstete mich damit, daß ich beim Fliegen noch nie so nahe ans Ziel gekommen war. Da ich zu Masochismus neige, fuhr ich

zwei Wochen später nach Bergen, um mir die Siegerehrung anzutun. Er hat sich über den Sieg gefreut, aber ich weiß noch immer nicht, wie man ein Gewinner wird. Äußerst mysteriös das Ganze. Na gut – ich glaube natürlich nicht an Hexen... aber ich weiß, daß sie durch die Luft fliegen.

## Die letzten Flüge vor der Endwertung

Pilot	Gerät	Tag	Flugaufgabe		Ziel	Wendepunkt	Start	Landung	Flugzeit	km	Pkte
			geplant	gewertet							
<b>Arnold Kummer</b>	Hi-Dream	05.04.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Coll Alto	Aviano Piancavallo	Aviano	2 h 25'	28	49
<b>Rudi Aumer</b>	Typhoon S4	13.06.	Frei	Frei			Mittag	Ettal	?	67	67
<b>Lorenz Fritz</b>	Magic	14.06.	Ziel	Frei	Flugpl. Kaitersberg		Jachenhausen	Bruckbach	2 h 55'	50	50
<b>Manfred King</b>	Select	21.06.	Ziel-Rück	Frei		Brandenkopf	Hörnleberg	Oberwolfach	2 h 10'	27	27
<b>Hansjörg Keller</b>	Bullet C	13.07.	Dreieck	Dreieck		1. Stoisseralm 2. Gamsknog	Rauschberg	Rauschberg (Landeplatz)	1 h 28'	31	62
<b>Detlev Eilers</b>	Select	18.07.	Ziel	Frei	Loffenau		Hörnleberg	Hausach	1 h 45'	20	20
<b>Til Matschoss</b>	Moyes Missile	25.07.	Ziel-Rück	Frei auf gek. Bahn		Frauenau (Kirche)	Mittagstein	Oberfrauenau	1 h 40'	35	35
<b>Jost von Schoenebeck</b>	Concord II	01.08.	Frei	Frei			Unteremmen- dorf	Perletzhofen	1 h 45'	16	16
<b>Lorenz Fritz</b>	Magic	02.08.	Ziel	Frei	Deggendorf		Jachenhausen	Ainbrach	2 h 25'	76	76
<b>Lorenz Fritz</b>	Magic	03.08.	Frei	Frei			Jachenhausen	Mappach	1 h 30'	56	56
<b>Franz Schüller</b>	Magic	12.08.	Dreieck	Frei auf gek. Bahn		1. Sidelhorn 2. Laden	Fiesch	Visp	5 h 15'	78	78
<b>Bernd Gassner</b>	Falke 5	13.08.	Ziel-Rück	Frei		Andermatt	Fiesch	Chur	4 h 52'	121	121
<b>Gerhard Steinberg</b>	Duck II	13.08.	Ziel	Frei	St. Moritz		Garmisch Osterfelder	Imst	2 h 40'	34	34
<b>Helmut Denz</b>	Comet 2	13.08.	Ziel-Rück	Ziel-Rück		Faulo (Spanien)	Villanua (Las Blancas)	Villanua (Spanien)	5 h 10'	92	161
<b>Franz Schüller</b>	Magic	14.08.	Dreieck (kleiner 28%)	Dreieck (kleiner 28%)		1. Spitzli 2. Riederalpe	Fiesch	Fiesch	5 h 20'	105	184
<b>Hubert Peteranderl</b>	Sierra	14.08.	Ziel	Frei	Landquart		Fiesch	Nendeln (Liechtenstein)	5 h 33'	140	140
<b>Klaus Tänzler</b>	Typhoon S4	15.08.	Dreieck (kleiner 28%)	Frei		1. Furka 2. Lenk	Fiesch	Ptyn (Lenk)	4h	97	97
<b>Bernd Gassner</b>	Falke 5	15.08.	Ziel	Frei	Garmisch		Motta Naluns (Schuls)	Ehrwald	3 h 10'	82	82
<b>Detlev Eilers</b>	Select	28.08.	Ziel	Frei	Kapf		Belchen	Herdom (Freiburg)	1 h 10'	22	22
<b>Lorenz Fritz</b>	Magic	02.09.	Frei auf gek. Bahn	Frei		Kaitersberg	Jachenhausen	Pfreimd	4 h 05'	66	66
<b>Lorenz Fritz</b>	Magic	07.09.	Ziel	Frei	Deggendorf		Jachenhausen	Aiterhofen	1 h 55'	70	70

## XC-Cup 85 Endwertung

### Mannschaftswertung:

1. **1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub**  
 Michael Schmidt 493 P.  
 Manfred Aumer 263 P.  
 Rudi Aumer 234 P.  
 990 P.
2. **Drachenfliegerclub Bayrischzell e.V.**  
 Franz Schüller 420 P.  
 Hans Kirchberger 231 P.  
 Manfred Kravanja 113 P.  
 764 P.
3. **Drachenfliegerclub Regental**  
 Til Matschoss 135 P.  
 Ingo Westerboer 116 P.  
 Sven Oertel 40 P.  
 291 P.

### Junioren:

Rang	Pilot	Punkte
1.	Franz Schüller	420
2.	Bernd Gassner	312
3.	Jörg Sebald	195
4.	Gerhard Steinberg	165
5.	Achim Rösch	77
6.	Andreas Boll	75
7.	Sven Oertel	40



Die DHV-Leistungsabzeichen: Die gestalterische Idee für das Leistungsabzeichen stammt von Klaus Szenczer, Mitglied des DC Loffenau. Und so sehen die Leistungsabzeichen in Natur aus: Bronze auf weißem Untergrund, Silber auf dunkelblau und Gold auf rubinrot. Silber und Gold ist aus massivem Edelmetall gefertigt.



Helmut Wilms beim Start zu einem XC-Cup-Wertungsflug

Foto: Charlie Jöst

## Bronzenes, Silbernes, Goldenes XC

### Neuerungen bei den Leistungsabzeichen für Drachenflieger

Die Flüge für die XC-Leistungsabzeichen waren bisher in derselben Weise zu dokumentieren wie die Flüge zum Deutschen XC-Cup. Die Piloten konnten dieselben Flüge zur Wertung sowohl beim XC-Cup als auch beim Leistungsabzeichen einreichen. Dieses System hat sich bewährt und es soll dabei bleiben. Folge ist, daß ab 01.01.1986 die Flüge für das Leistungsabzeichen in derselben Weise zu dokumentieren sind wie die Flüge für den Deutschen Streckenflugpokal 1986.

Für die Leistungsabzeichen Silber XC und Gold XC, die jeweils zwei Streckenflüge voraussetzen, kann jeweils 1 Flug aus dem Jahr 1985 herangezogen werden. Für diesen Flug gelten die Dokumentationsregeln des Jahres 1985.

Wer hat die Leistungsbedingungen nicht mehr im Kopf? – Kein Problem, nachstehend sind die vollständigen Bedingungen nochmals abgedruckt.

**Zweck:** Förderung des Leistungssports.

**Veranstalter:** DHV

**Raum:** Europa

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

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

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

**Bronze XC:** 30 km freie Strecke.

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

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

**Dokumentation und Protest:** Für Flüge 1985 wie Ausschreibung Deutscher XC-Cup 1985 (DHV-Info Nr. 27, Seite 47), für Flüge 1986 wie Ausschreibung Deutscher Streckenflugpokal 1986.

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

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



### Barograph ab 1987?

Ab 1987 ist vorgesehen, für die Flugdokumentation in Anlehnung an den Code Sportif der FAI den barographischen Nachweis vorzuschreiben. Dies war Voraussetzung für den DAeC, für das Jahr 1986 noch auf den Barographen zu verzichten.

Matthias Biertz  
Alter Weg 32

6370 Oberursel/Oberstedt.

13 Bilder, 30 x 40 cm  
Color-Drachenflugkalender



**Drachenfliegen  
Hang Gliding · Vol Libre**

**Das Weihnachtsgeschenk**

DELTA 1986

**BESTELLSCHEIN** an  
WINDSPORT, Uhlandstr. 24a  
D-7547 WILDBAD, (07081) 8172

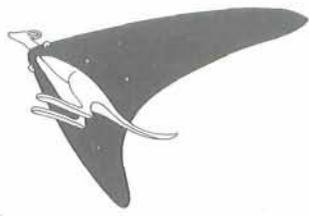
Bitte liefern Sie

\_\_\_ Exemplare DELTA 86.  
Preis pro Kalender DM 24,-  
plus Versandpauschale  
(BRD DM 3,-, Ausl. DM 5,-,  
ab 2 Kal. Versand gratis).

Ein Verrechnungsscheck  
über DM \_\_\_\_\_ liegt bei.  
 Den Betrag von DM \_\_\_\_\_  
habe ich bei der Post per  
Zahlkarte auf Ihr Konto Nr.  
300 61-758 beim Post-  
scheckamt Karlsruhe  
(BLZ 660 100 75) über-  
wiesen.  
Der Zahlkartenabschnitt  
liegt der Bestellung als  
Beleg bei.

Die Lieferung erfolgt nach Eingang Ihres Verrechnungsschecks oder des Zahlkartenabschnittes. Bitte genaue **ADRESSE** angeben! Händleranfragen willkommen!

**T-SHIRTS**



**SWEATSHIRTS**  
mit dem **MOTIV DER WM 87**  
3 farbiger Druck in den  
Austr. Nationalfarben

Bitte senden Sie mir per Nachnahme:

T-Shirt (WM 87)  
Größe:  S  M  L  XL  
à DM 25,-

Sweatshirt (WM 87)  
Größe:  S  M  L  XL  
à DM 35,-

**AUSTRALIA 87**

T. Mengershausen  
Tannerhofstr. 34  
8163 Bayrischzell  
Tel.: 08023/81112

Wir bedrucken auch Textilien nach Ihren Angaben für Clubs, Veranstalter etc.  
Information und Preisliste anfordern!

Unsere Qualität und unser Design machten uns weltweit zum größten Fluginstrumentenhersteller für Hängegleiter.  
**Auf alle unsere Instrumente gewähren wir 1 Jahr Garantie.**

**AFRO**  
Fluginstrumente



AFRO Cross Country 8000 1598 DM



AFRO Cirrus 8000 1298 DM



AFRO Cumulus 8000 1085 DM



AFRO Vario Analog 549 DM



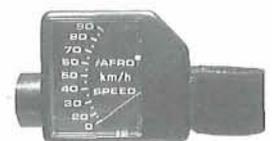
AFRO Vario Digital 398 DM



Altimeter Digital mit Akustik 598 DM  
Altimeter Digital ohne Akustik 498 DM



Kugelkompass  
Ø 48 mm 59 DM



AFRO Speed Mod. 2 169 D  
AFRO Speed Mod. 1 108 D

Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial.

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

Weiter im Programm:  
Owens Valley 8000 1298 DM  
Speed Digital 270 DM

Stabile Fotohalterung 49 D  
Stoppuhr 8 mm Anzeige 99 D  
Stoppuhr 4 mm Anzeige 59 D