

DHV-info Nr. 34



Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

B 5591 F

April 1986



Start frei:

Erprobung Passagierflüge

Unter Hinweis auf regelmäßige Passagierflüge mit Doppelsitzerdrachen im Ausland haben DHV und DAeC beim Bundesverkehrsministerium den Antrag gestellt, auch in Deutschland solche Passagierflüge zuzulassen. Das Ministerium hat auf den Antrag entschieden: Passagierflüge mit Doppelsitzerdrachen dürfen erprobungsweise von speziell ausgebildeten Drachenfluglehrern und unter Verwendung eigens geprüfter Drachen und Rettungssysteme durchgeführt werden.

Drachenfluglehrer mit Doppelsitzerlizenz können an der Erprobung teilnehmen. Doppelsitzerdrachen und zugehörige Rettungssysteme mit Gütesiegel stehen bereits zur Verfügung. Nach Ablauf der Erprobungsphase wird das Bundesverkehrsministerium im Einvernehmen mit den Länderbehörden die endgültige Entscheidung treffen.

Start frei:

Erprobung Gleitsegeln

Gleitsegeln mit seiner großen Anhängerzahl in der Schweiz und in Frankreich macht auch an den deutschen Landesgrenzen nicht halt. Der DHV sieht es als seine Aufgabe an, dieser verwandten Luftsportart, bei der nur das »Gestänge« fehlt, Starthilfe zu geben. Der Erprobungsantrag des DHV wurde vom Bundesverkehrsministerium genehmigt.

»Start frei für die Gleitsegler!« – Aber zunächst nur in den engen Grenzen der Erprobung. Das Programm unterteilt sich in zwei Phasen. Die Teilnehmer der ersten Erprobungsphase sollen dann in der zweiten Phase – Breitenerprobung – neue Teilnehmergruppen leiten. Die erste Gruppe ist bereits zusammengestellt. Für die spätere Breitenerprobung können sich Interessierte bei der DHV-Geschäftsstelle melden.

(Erprobungsprogramm für die 1. Phase siehe Seite 5.)

Aus dem Inhalt

Wichtig – neu – kurz	3	Gebrauchtmarkt	31
Neue Gütesiegel für Gurte und Geräte	4	Steckbrief: 1985/86 gestohlene Hängegleiter	34
Erprobungsprogramm für Gleitsegler Erste Phase	5	Wettbewerbssport in Frankreich	35
Briefe	8	Wettbewerbskalender	36
Die 100-km-Barriere	9		
Sicherheitsjournal	13	Titelbild: »Geteilte Freude ist doppelte Freude« Charlie Jöst mit Passagier	
DHV-Filmverleih	16		
Prüfungskalender	17		
Hangglider Recycling	18	Impressum Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V., Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund, Telefon 08021/81 81	
DHV bietet an	19	Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich), Peter Janssen, Tilman v. Mengershausen, Klaus Tänzler.	
Der Umsteiger	20	Satz und Druck: Mayr Miesbach, Druckerei und Verlag GmbH, Am Windfeld 15, 8160 Miesbach	
Thermik oder Cumuluswelle	22	Auflage: 6500 Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.	
Wie wird man Drachenflieger-Filmemacher	24		
Aus dem Loffenauer »Nähkästchen« der Drachenflieger	27		

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

AFRO®
Fluginstrumente



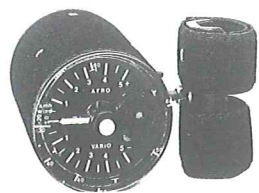
AFRO Cross Country 8000 1598 DM



AFRO Cirrus 8000 1298 DM



AFRO Cumulus 8000 1085 DM



AFRO Vario Analog 549 DM



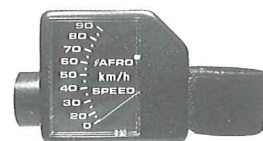
AFRO Vario Digital 398 DM



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



Kugelkompass
Ø 48 mm 59 DM
Kugelkompass
Ø 78 mm 129 DM



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

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 DM
Stoppuhr 8 mm Anzeige 99 DM
Stoppuhr 4 mm Anzeige 59 DM



Flüge mit Strahlflugzeugen unterhalb der Sicherheitsmindesthöhe

Auf den nachfolgend beschriebenen Strecken werden bei Mindestsichten von 5 km Flüge mit Strahlflugzeugen unterhalb der Sicherheitsmindesthöhe durchgeführt.

Strecken

1. Schwarzwald
4741 N 0735 E – 4828 N 0829 E
2. Hesselberg
4908 N 1031 E – 4849 N 1036 E
3. Scheuchenberg
4903 N 1216 E – 4857 N 1215 E
4. Niederbayern
4850 N 1217 E – 4828 N 1306 E

Daten und Zeiten

Ab sofort bis 31 DEC 1986 nur an Werktagen 0700–1100, 1230–SS+90 (während der gesetzlichen Sommerzeit 0600–1000, 1130–SS+90).

Die Strecke Schwarzwald wird auch beflogen, wenn das Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R60 deaktiviert ist.

Die einzelnen Flugvorhaben werden mit NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, sich im Bereich der oben genannten Strecken besonders vorsichtig zu verhalten.

NOTAM Class II B 213/84 wird hiermit aufgehoben.

Neue DHV-Mitgliedsvereine

Wir begrüßen herzlich folgende neue Vereine im DHV:

Drachenflieger-Verein Geislingen/Steige, Ostmarkstraße 89, 7340 Geislingen/Steige, Robert Weichsel.

Ammergau Drachenflieger e.V., Welfengasse 4, 8103 Oberammergau, Raimund Hans.

Neue DHV-Flugschulen

Folgende Flugschulen erhielten ab 15.01.1986 die DHV-Anerkennung:

Drachenflieger-Club Staufen e.V.
Lindenrainstraße 6
7340 Geislingen/Steige
Telefon 07331/65725
Ausbildungsleiter: Edmund Abele

Drachenflugschule Manfred King
Moosweg 3
7807 Elzach
Telefon 07682/7062
Ausbildungsleiter: Manfred King

Drachenflugschule Sabine Maurer
Yacherstraße 45
7807 Elzach
Ausbildungsleiter: Sabine Maurer

Drachenflugschule Erwin Zipfel
Schmiedgasse 8
7807 Elzach
Ausbildungsleiter: Erwin Zipfel

Drachenflugschule
Ostalb Heidenheim
Sudetenstraße 2
7920 Heidenheim
Telefon 07321/45425
Ausbildungsleiter:
Friedrich Christandl

Fly & Surf Sports
8137 Berg 2
Telefon 08178/5327
Ausbildungsleiter: Toni Bender

Zusammenschluß

Elzach: Die Flugschulen Elztal und Hochschwarzwald haben sich zum Drachenflugzentrum Elztal zusammengeschlossen. Das Ausbildungsteam setzt sich aus den Fluglehrern Sabine Maurer, Manfred King, Erwin Zipfel, Detlev Eilers und Waldemar Obergfell zusammen. Neue gemeinsame Adresse ist:

Drachenflugzentrum Elztal
In der Gumm
7807 Elzach
Tel.: 07682/8279
07682/7062

Gesetzlicher Krankenversicherungsschutz für Drachenflieger gefährdet

Die Kommission »Gesundheitspolitik« der Mittelstandsvereinigung der CDU/CSU hat Thesen zur Gesundheitspolitik erarbeitet, die von der 30. Bundesdelegiertenversammlung der Mittelstandsvereinigung einstimmig beschlossen wurden.

Geprüft werden soll auch, »ob im Rahmen der Eigenverantwortung bei bestimmten risikoträchtigen Freizeitbeschäftigungen entweder Risikozuschläge in der Versicherung eingeführt oder eine Ausgrenzung aus der Gesetzlichen Krankenversicherung vorgenommen werden soll, mit der Maßgabe des Abschlusses von Privaten Risikoversicherungen nach dem Muster der Sorglos-Pakete bei Reiseversicherung«.

Die Strukturveränderungen in der gesetzlichen Krankenversicherung sind erst für die nächste Legislaturperiode vorgesehen. Bei den Vorbereitungsarbeiten wird auch geprüft, bei unserem Hängegleitersport, »wieweit die Sicherheitsbedingungen eine Belastung in der Solidargemeinschaft erlauben«. Diese Überprüfung wird, wie die Mittelstandsvereinigung versichert, »sorgfältig und im Interesse der Allgemeinheit vorgenommen«.

Aber noch ist die gesetzliche Krankenversicherung für den Drachenflieger nicht »verloren«. Denn in einem weiteren Schreiben der Mittelstandsvereinigung heißt es:

»Wie bekannt, sind die MIT-Thesen (MIT = Mittelstandsvereinigung) Denkanstöße für die in der nächsten Legislaturperiode anstehende nochmalige Strukturreform im Gesundheitswesen. Die Bundesregierung bzw. die Bundestagsfraktionen werden wie üblich entsprechende Reformentwürfe den betroffenen Verbänden zustellen und gegebenenfalls Anhörungen dazu durchführen. Sollten risikoträchtige Freizeitbeschäftigungen in gesetzliche Maßnahmen einbezogen werden, bin ich überzeugt, daß dann auch ihr Verband entsprechend angesprochen wird.«

– Das hoffen und erwarten wir. –

Neuer DHV-Testwagen in Bau

Der heutige Testwagen ist altersschwach. Die mit ihm erreichbare Testgeschwindigkeit von 80 km/h entspricht nicht mehr der erfliegbaren Geschwindigkeit moderner Drachen. Mit dem Erwerb und Umbau eines neuen und motorstärkeren amerikanischen Fahrzeugs Typ Dodge besteht die Möglichkeit, die flugmechanische Stabilität der Hochleistungsdrachen bei »full speed« ohne Gefährdung der Testpiloten zu messen und zu begutachten. Als Konsequenz kann die derzeit auf 80 km/h begrenzte höchstzulässige Fluggeschwindigkeit angehoben werden; angepeilt sind 100 km/h.

Eröffnungsfest

Die Firma Parasail lädt am 26.04.1986 alle Piloten zum Eröffnungsfest in den neuen Räumen ein. Verschiedene Hersteller von Hängegleitern und Zubehör haben ihre Teilnahme zugesagt.

Umgezogen

Die Firma Libre-Flug-Geräte ist umgezogen. Die neue Anschrift lautet ab sofort

Firma Libre-Flug-Geräte,
Am Fässlesgrund 8,
7730 VS-Schwenningen,
Telefon 07720/33964.

Neuerung in Loffenau!

Ab sofort Ausweitung des Flugbetriebs Freitag, Samstag, Sonntag und Feiertage.

Der DCL hat ab sofort jährlich zwei volle Monate täglich Flugbetrieb. (Die beiden Monate werden nach Belieben des Clubs gelegt.)

Die Durchführungsbestimmungen des Clubs werden im nächsten Info mitgeteilt.

Keine Gastpilotenbeschränkung!



Der DHV-Testwagen bei einer Messfahrt

Neuer Generalvertreter für Pacific Wings

Die Firma Lambo's Delta Shop vertritt ab sofort die Interessen der Firma Pacific Wings in der Bundesrepublik Deutschland. Die Adresse lautet:

Lambo's Delta Shop,
Papiergasse 6,
7808 Waldkirch,
Telefon 07681/3535.

Neue Vereinsadresse des Drachenflugclub Saar e. V.

Da der Drachenflugclub Saar e. V. eine neue Schriftführerin hat, ändert sich ab sofort auch die Adresse. Neue Adresse:

Ursula Werle,
Kindsbacher Straße 38,
6751 Mackenbach,
Telefon 06374/1881.

Neue Pilotenaufhängesysteme mit Gütesiegel

Stand: 06.03.1986

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer
03-054-86	Liegeschürze Eric Raymond XC Kniehänger	Fa. Charly-Produkte
03-055-86	Liegeschürzen Karpfen HAS 40	Fa. Stöllinger

Neue Hängegleiter mit Gütesiegel und DHV-Klassifizierung

Stand: 06.03.1986

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
119-86	Select 16	Fa. Pacific Diffusion/Ebert	3
120-86	Tango	Fa. Pacific Diffusion/Ebert	2
121-86	Euro III 85	Fa. Steinbach/Bunz	1-2
122-86	Bullet C 86	Fa. Guggenmos	2-3
123-86	Express Racing	Fa. Pacific Wings	3

Klassifizierungsstufen veröffentlicht im DHV Info Nr. 27, Seite 13

Erprobungsprogramm für Gleitsegler

Erste Erprobungsphase

auf der Grundlage des Schreibens des Bundesministers für Verkehr vom 30.01. 1986, Aktenzeichen L 17/60.89.07-22/190 Ver 85 (B 1).

I. Fachliche Vorkenntnisse

Zu verwerten sind die in der Schweiz und in Frankreich bereits gewonnenen Erfahrungen in Bautechnik, Betrieb und Ausbildung.

Die ausländischen Erfahrungen sind in verschiedenen Veröffentlichungen, Protokollen und Ausbildungsskripten niedergelegt. Jeder Teilnehmer am Erprobungsprogramm hat vorab sich mit diesen schriftlichen Unterlagen vertraut zu machen.

II. Erprobungsleiter

Zum Erprobungsleiter wird Herr Arnold Kummer, Blumenweg 6, 8184 Gmund-Dürnbach bestellt. Herr Kummer ist routinierter Drachenflieger und Fallschirmspringer mit eigener Erfahrung im Gleitsegeln. Aufgrund seiner besonderen Kenntnisse wurde er bereits in die DHV-Vorstandschaft berufen und übt dort die Funktion des Fachbeirats für Gleitsegeln aus.

III. Erprobungsteilnehmer

Vorgesehen ist eine Gruppe von ca. 10 Teilnehmern, die aus unterschiedlichen Regionen stammen sollten.

Als persönliche Voraussetzungen sind erforderlich

- überdurchschnittliche körperliche Leistungsfähigkeit;
- überdurchschnittliche Leistungsfähigkeit als Hängegleiterpilot;
- Befähigung zu theoretischem Denken und Registrierung der Erprobungsdaten;
- Befähigungsnachweis für Hängegleiterschlepp;
- örtliche und zeitliche Verfügbarkeit;
- Zuverlässigkeit.

Als persönliche Voraussetzungen sind erwünscht

- Vorerfahrung mit Gleitsegel oder Gleitfallschirm;
- Fachausbildung als Sportlehrer, Techniker o.ä.;



- Befähigungsnachweis als Windenbediener.

Alle Teilnehmer an der Erprobung müssen volljährig sein.

Die Benennung der Teilnehmer erfolgt auf Vorschlag des Erprobungsleiters durch schriftliche Erklärung des Geschäftsführers des DHV. Die Benennung ist jederzeit widerruflich.

IV. Gerätschaften

Der DHV erwirbt oder mietet auf Vorschlag des Erprobungsleiters Gleitsysteme unterschiedlicher Art und Fabrikation,

- Gleitsegel, wie sie in der Schweiz bereits speziell für die neue Sportart entwickelt worden sind;
- Gleitfallschirme, wie sie im Fallschirmsport verwendet werden.

Für die Windenerprobung steht die für Hängegleitertestflüge vom DHV angeschaffte Startwinde zur Verfügung, falls erforderlich werden weitere Startwinden gemietet.

V. Gelände

Die an das Gelände zu stellenden Voraussetzungen bilden einen Schwerpunkt der Erprobung. Wäh-

rend bei Betrieb und Technik bereits auf ausländische Erfahrungen zurückgegriffen werden kann, bedarf die Geländefrage der besonderen Klärung. In der Schweiz und in Frankreich stehen für das Gleitsegeln steile und unbewaldete Berghänge zur Verfügung, die in Deutschland selten sind. Die Geländeauswahl erfolgt nach folgenden Kriterien:

- hindernisfreies, steiles, windbegünstigtes und möglichst stufenloses Gelände (Übungshang zum Erlernen der flugpraktischen Grundlagen);
- entsprechend dem Lernfortschritt der Erprobungsteilnehmer Bergstartplätze mit großem Höhenunterschied (zur Vervollständigung der Flugtechnik);
- diverse Fluggelände unterschiedlicher Höhe, Steilheit, Geländeform und Windverhältnisse (zur Feststellung der geländemäßigen und meteorologischen Voraussetzungen);
- flache Gelände für Windenstarts.

Die gemäß Schreiben des BMV vom 30.01. 1986 einzuholenden Erlaubnisse nach § 25 LuftVG werden von der DHV-Geschäftsstelle bei der zuständigen Luftfahrtbehörde beantragt.

VI. Versicherungsschutz

Der DHV wird durch Vereinbarung mit dem Gerling-Konzern den gesetzlich vorgeschriebenen Haftpflichtversicherungsschutz sicherstellen und die dafür anfallende Versicherungsprämie bezahlen.

VII. Betriebliche Erprobung

1. Der Erprobungsleiter ruft die Erprobungsteilnehmer zu einer gemeinsamen Wochenendveranstaltung zusammen. Diese Veranstaltung beinhaltet
 - einen theoretischen Teil mit Vermittlung des bisherigen Kenntnisstandes und Einweisung in die Bedienung des Gleitsegels;
 - einen praktischen Teil mit Flügen am Übungshang und an der Startwinde.
2. Über einen Zeitraum von ca. acht Wochen vertiefen die Erprobungsteilnehmer in Kleingruppen am Übungshang und mit der Startwinde ihr flugtechnisches Können.
3. Im Rahmen einer weiteren Wochenendveranstaltung werden die Teilnehmer in die Durchführung der Höhenflüge eingewiesen und führen Höhenflüge durch.

4. Während weiterer zwei Monate, wiederum in Kleingruppen,
 - vertiefen die Teilnehmer ihr flugtechnisches Können und theoretisches Wissen;
 - beziehen in Absprache mit dem Erprobungsleiter verschiedene Gelände in die Erprobung mit ein.
5. Zu einer dritten Wochenendveranstaltung werden alle Beteiligten eingeladen mit ungefähr folgender Tagesordnung:
 - a) Erfahrungsaustausch in den Teilgebieten
 - Betrieb
 - Ausbildung
 - Gelände
 - Technik
 - Sicherheit
 - Bestimmungen.
 - b) Verabschiedung des Zwischenberichts für den Bundesminister für Verkehr.
 - c) Diskussion und eventuell Verabschiedung von Regelungsvorschlägen für
 - Gleitsegelbetriebsordnung
 - Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Gleitsegelpiloten
 - Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Gleitsegellehrer

- Gütesiegelforderungen für Gleitsegel.

- d) Planung der zweiten Erprobungsphase.

VIII. Technische Begleituntersuchung

Begleitend mit der betrieblichen Erprobung gemäß Ziffer VII. (oben) wird vom Technikreferat die Möglichkeit technischer Prüfungen untersucht.

Schwerpunkte sind

- Flugmechanik
- Steuerfähigkeit
- Festigkeit
- Flugleistung
- Verarbeitung
- Materialeignung.

Die Anwendbarkeit der für die Gütesiegelprüfung von Hängegleitern, Hängegleiterrettungssystemen und Hängegleitergurtzeugen bestehenden Kriterien ist festzustellen. Neue Kriterien sind zu entwickeln.

IX. Dokumentation

Der gesamte Erprobungsablauf wird dokumentiert, wobei jeder einzelne Start listenmäßig zu erfassen ist mit

- Datum, Uhrzeit und Geländebezeichnung



Starthilfe auf dem Mont Blanc

- Name des Piloten und gegebenenfalls des Windenfahrers
- Bezeichnung des Fluggerätes
- Windstärke, Windrichtung, sonstige meteorologische Bedingungen
- Vorkommnisse aller Art.

Bei Vorkommnissen, die sicherheitsmäßig beachtlich sind, ist stets – auch wenn kein Unfall damit verbunden war – sofort die DHV-Geschäftsstelle zu benachrichtigen, die ihrerseits den Erprobungsleiter und erforderlichenfalls weitere Vorstandsmitglieder benachrichtigt.

Soweit möglich, ist begleitendes Foto-, Video- und Filmmaterial zur Dokumentationszwecken herzustellen. Die Startlisten werden spätestens in monatlichen Abständen von der DHV-Geschäftsstelle und dem Erprobungsleiter ausgewertet, mit der Aufgabenstellung, statistisch erkennbare Sicherheitsprobleme zu erfassen und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Für die Dokumentation sind ausschließlich die Formblätter des DHV zu verwenden, um statistisch vergleichbare Daten zu erhalten.

X. Haftung

Die Teilnahme am Erprobungsprogramm ist für den Erprobungsleiter und für die Erprobungsteilnehmer freiwillig. Schadensersatzansprüche des Leiters und der Teilnehmer gegen den DHV, seine Vorstandsmitglieder oder andere mit Aufgaben im DHV beauftragte Personen sind ausgeschlossen, ebenso Schadensersatzansprüche der Teilnehmer gegen den Erprobungsleiter. Die Erprobungsteilnehmer sind darüber informiert, daß die zu erprobenden Gleitsysteme keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis besitzen und der DHV für die Funktionsfähigkeit und die Sicherheit dieser Systeme keine Verantwortung übernimmt.

XI. Kosten

Der DHV trägt die Kosten für Erwerb und Miete der erforderlichen Gerätschaften, für Geländeentgelt, Versicherungsprämien, Behördengebühren und eigene Verwaltung. Die Kostenübernahme erfolgt unter der Voraussetzung, daß die zugrundeliegenden Vereinbarungen zuvor von der

Geschäftsstelle genehmigt sind. Reisekosten der Teilnehmer werden grundsätzlich nicht erstattet, über Ausnahmen entscheidet die Geschäftsstelle.

XII. Zuständigkeiten

Fachliche Gesamtleitung: Fachbeirat Arnold Kummer.

Technische Begleituntersuchung: Technikreferent Professor Michael Schönherr und die Prüfler Klaus Rostan und Gerhard Bortz.

Ausbildungsfragen: Ausbildungsreferent Klaus Tänzler.

Bilddokumentation: Charlie Jöst
Information, Kosten, Versicherung, Geländeverwaltung: Geschäftsführer Wolfgang Gerteisen.

XIII. Beginn und Abschluß

Aufnahme des Erprobungsbetriebes ist vorgesehen für März/April 1986, Abschluß der ersten Erprobungsphase August/September 1986.

Gmund, den 03. März 1986

Peter Janssen
Vorsitzender

Arnold Kummer
Fachbeirat und
Erprobungsleiter

Lambos Delta-Shop Generalvertrieb PACIFIC WINGS Deutschland

Jürgen Seyferle, Deutscher Meister 1985
Sagt zum Express: „Ich müßte, um hier treffende Angaben zum Express machen zu können, eine ganze Reihe von abgegriffenen Superlativen aufzählen – das widerstrebt mir. Dafür rate ich jedem, der für dieses phantastische Gerät Interesse zeigt, es einfach probefliegen. Leichter Start, herrlicher Flug, leichtes Landen. Die trommelfellartige Segelspannung z. B. läßt zunächst nicht vermuten, daß der Express bei allen Flugmanövern ausgezeichnet zu handhaben ist. Gerade die Kombination zwischen leichter Handhabung und aerodynamischer Höchstleistung war es aber, was meine Wettbewerbserfolge entscheidend mitgetragen hat.“

Jürgen Seyferle

Auszug unserer Gerätepalette 1986:

EXPRESS	DM 5200.-
EXPRESS	DM 4650.-
EXPRESS SENIOR	DM 4750.-
FEDER 16	DM 3250.-
FEDER MOT.	DM 3980.-
VAMPIR II MOT.	DM 4850.-
VAMPIR BIPLACE / MOT.	DM 5600.-

Zentralhandel Baden-Württemberg:

La Mouette: ATLAS · PROFIL · HERMES
Sky Wings: VEGA '85 und '86
Rademacher / Parasail / Flytec /
ICOM Flugfunk / AFRO / WASMER / UVEX
Salewa / van De



... auf 240 Quadratmeter dreht sich hier alles um den Drachenflugsport. Wir sind in der angenehmen Lage, jedem unserer Kunden optimalen, kostengünstigen Service zu garantieren (geräum. Werkstatt und beispielhaft sortiertes Ersatzteillager). Natürlich stets zuverlässig und pünktlich.
Versandtag:
Dienstag + Donnerstag.

Gebietsvertretungen Pacific-Wings:

Drachenflugschule J. Klose 7411 Sonnenbühl
Telefon 07128/463 • Drachenflugschule Reinhold Speidel, 8201 Nussdorf, Tel. 08031/32001
• Ludwig Behlen, 6719 Gölheim, Telefon 06351/41100 • Flugsport Haselmann, 8650 Wulmbach, Tel. 09221/75166 • Drachenflugschule Jürgen Rohmeyer, 8972 Sonthofen, Tel. 08321/9328 • Drachenflugschule Heinz Schleppe, 7030 Böblingen, Tel. 07031/71880
• Wigbert Rippert, 8542 Rot, Telefon 09171/7841 • Hans-Peter Seibold, 7067 Glüderhausen, Tel. 07181/84625
• Peter Huber, 72011 Emmingen-Liptingen 1, Tel. 07465/1633 • Bernd Weber, 7440 Nürtingen, Tel. 07022/34865
• Anno Burger, 7816 Müstertal, Tel. 07633/82175 • A. Deleo, 7816 Müstertal, Tel. 07633/7072

Drachenflugschule Dreyeckland

Anmeldung:
7800 Freiburg
Hauptstraße 106
Tel. 0761/55 42 04

Vorteile für Sie durch unsere Schulung: L-Schein = 7eff. Kurstage incl. Ausrüstung etc., verschiedene Unterbringungsmöglichkeiten. A-Schein = 14eff. Kurstage incl. Transport in die Fluggebiete bis 1000 Meter Höhenunterschied

Top-Angebot A-Schein 86

1 Woche Schwarzwald und 1 Woche Millau, Südfrankreich, alle Leistungen incl. Fahrt DM **840.-**
(Ausrüstung - nicht älter als 1/2 Jahr, kann gemietet werden)

Termine L-Schein:

Wöchentlich bis November

Termine A-Schein:

Top-Angebot Millau:	
09. 03. -	22. 03. '86 (1)
27. 04. -	10. 05. '86 (2)
18. 05. -	31. 05. '86 (3)

A-Schein normal:	
01. 06. -	14. 06. '86 (4)
20. 07. -	02. 08. '86 (5)
10. 08. -	23. 08. '86 (6)
31. 08. -	13. 09. '86 (7)
21. 09. -	04. 10. '86 (8)

Gepflegte Gebrauchtgeräte:

Atlas 14, 16, ab DM 1600.-	AZUR 17... DM 1800.-
Cloud II DM 2000.-	AZUR 17... DM 2300.-
Cloud III neuw... DM 2300.-	VEGA '85... DM 3500.-
Polaris DM 2200.-	VEGA '85... DM 3999.-
Express II DM 3700.-	
Express Racing... DM 4500.-	

7808 Waldkirch / Südschwarzwald • Papirgasse 6 • Tel. 07081-35 35 (Halle) Privat 07081-6172

Sichere Freiheit!

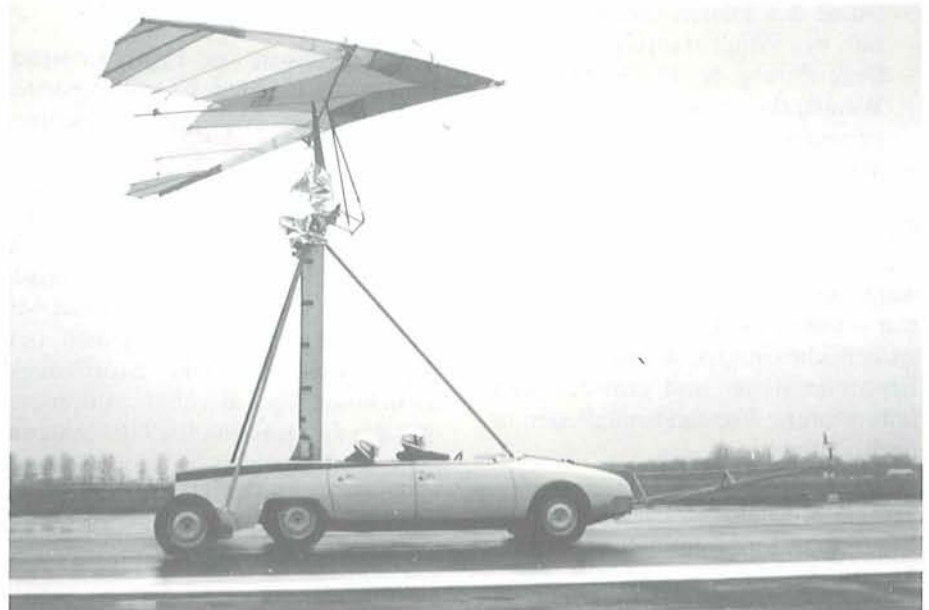
Leserbrief für das Info Nr. 34: Als ich 1981 dem DHV beitrug (ehrl. gesagt wegen des Rabattes der Prüfungsgebühr für den A-Schein), galt der DHV bei den damals von mir beobachteten »Cracks« der »Sauerlandszene« noch oft als Herstellerlobby, Amtsträger und Bürokratenclub, der die große Freiheit mehr und mehr einschränkte. Ich selbst wurde nach der Lektüre der ersten Infos eines Besseren belehrt und auch bis heute hat sich der gute Eindruck noch eher verstärkt. Im Info Nr. 33 finde ich wieder 3 Vorstöße beim BMV, die bürokratischen Hindernisse zu verringern, wobei sogar das Tabu der Passagierdoppel Flüge in Angriff genommen wird. Ich wünsche uns, daß auch dieser Vorstoß erfolgreich sein wird und daß wir unsere große **sichere** Freiheit weiterhin durch den DHV ausgebaut und geschützt wissen.

Mit Fliegergruß
Dirk Nahrath

Betreff: Teufelspokal

Liebe Fliegerkameraden, was seid Ihr bloß für humorlose Zeitgenossen! Die meisten Leser haben es sicher verstanden, wie die Story gemeint war! Einfach als Anregung für besagten Schutzengelpokal. Die Umbenennung »des traditionellen Teufelspokals« hatte er sicher nicht gemeint! Ich finde es direkt absurd, dem unbekannten Verfasser jetzt geschichtliche Nachhilfestunden geben zu wollen!

Reiner Dirschl



Testwagen des Französischen Hängegleiterverbandes FFVL

Das DHV-Info im Ausland

Sehr geehrte Herren,

Wir lesen mit großem Interesse Ihr exzellentes DHV-Info, und sind der Meinung, daß es für unsere Mitglieder von Nutzen wäre, die Sprachbarriere aufzuheben.

Es könnte eventuell auch für Ihre Leser interessant sein, mehr Information aus Frankreich zu erhalten (auch wenn wir nicht daran zweifeln, daß ihre Quellen bereits sehr ausgiebig sind).

Wir würden Ihnen gerne folgenden Vorschlag machen.

Die FFVL hat, wie Sie wahrscheinlich wissen, keine offizielle Zeitschrift, aber es existieren Veröffentlichungen von unseren »Ligues« (regionale Sektionen), die gewöhnlich im Dreimonatsrhythmus erscheinen.

Wir würden gerne für unsere Mitglieder einige Ihrer Artikel übersetzen und

sie den Ligues senden, um sie in ihren Veröffentlichungen zu drucken; unter der Bedingung, daß sie Bestellformulare für das DHV-Info mit einigen Details (wieviel ein Abonnement in FF kostet, und wie die Bezahlung geregelt werden muß) abdrucken.

Zusätzlich können wir Ihnen auf Wunsch Informationsblätter nach Ihrer Wahl senden (über Fluggebiete, Wettbewerbe etc.) mit Farb- oder Schwarz-Weiß-Negativen; im Rahmen unserer Möglichkeiten (für Fluggebiete und Wettbewerbe besteht kein Problem).

Wir denken, dies ist ein fairer Austausch: man kann über die genauen Bedingungen noch diskutieren, wenn wir über das Prinzip einig sind.

Wir möchten Ihnen im voraus danken und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen
Genevieve Baudouin
Präsident des Französischen
Hängegleiterverbandes FFVL

Alti VARIO LCD

„Das erste Präzisionskombigerät mit QNH/QFE Anzeige!“

- LC - Großdisplay!
- Höhenmesser 4 stellig, bis 7000/9999 m
- Vario 300° Skala bis 1,5 m gespreizt!
- Wahlweise m - ft Einheiten
- Doppeltonakustik

Ing. Büro Bräuniger GmbH
Ludw.-Behr-Str. 16, 8132 Tutzing,
Tel. 0 81 58 / 62 39

Die 100-km-Barriere

Von Uli Blumenthal

Nach meinen 80 Kilometern während des Teufelspokals 1983 und anderen vielversprechenden Streckenflügen von Dieter Köhler und Tjard Nixdorf war eigentlich die 100-km-Barriere Loffenau fällig. Peter Seip hatte versprochen, den ersten »Hundertkilometerpiloten« eigenhändig abzuholen. Ob es diesmal klappen würde? Immerhin waren Teufelspokal und die gleichzeitig stattfindenden »Baden-Württembergischen« von einer thermikreichen Nordwestlage begünstigt. Wald, nichts als dunkler Nadelwald,

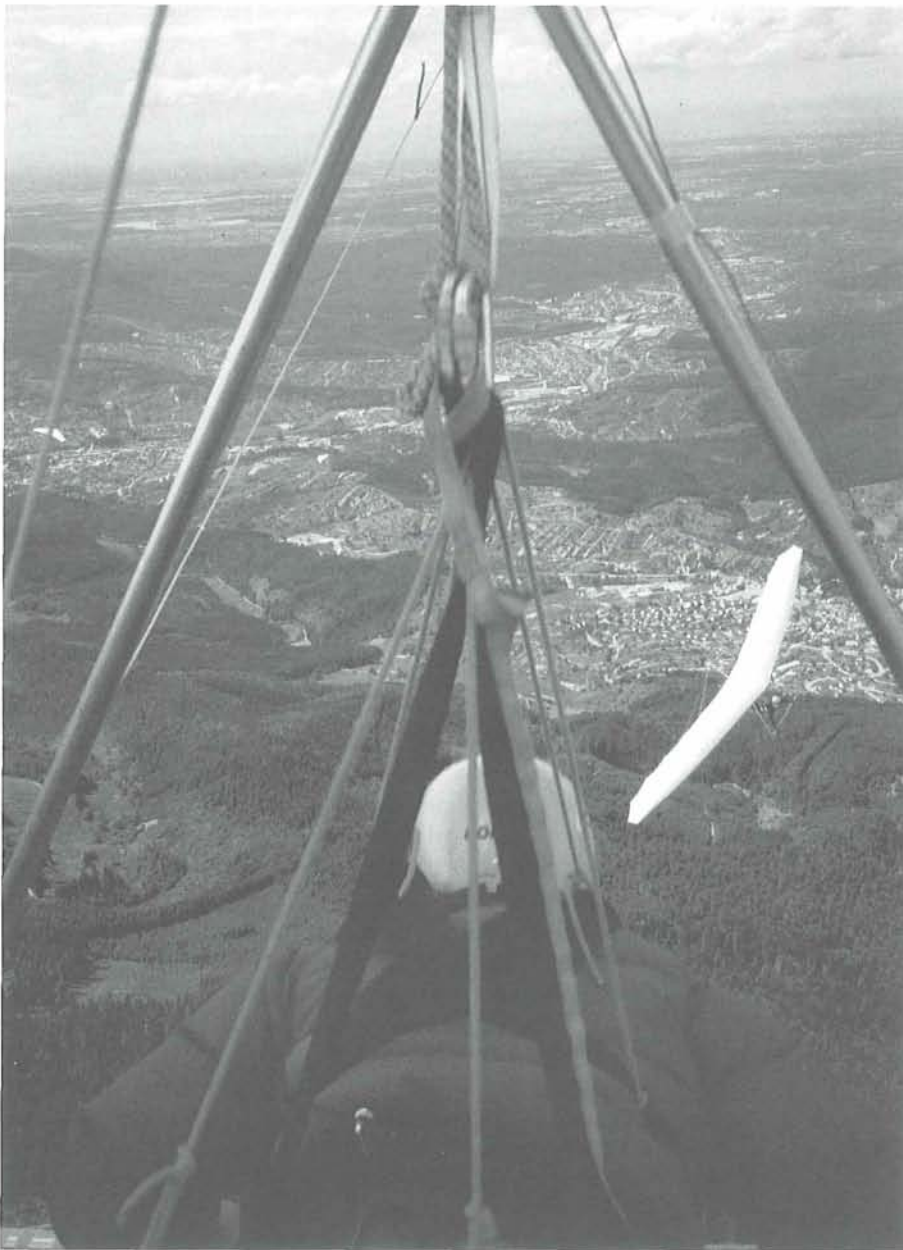
zieht sich fast unübersehbar drohend bis zum Horizont. Knapp im Gleitwinkelbereich meines »Vega« eine kleine hellgrüne Oase – die »große Wiese« im Eyachtal, für die ersten 12 Kilometer hinter der Teufelsmühle die einzige, wenn auch dürftige Notlandemöglichkeit.

Obwohl noch lange nicht an der Wolkenbasis, bin ich Lothar gefolgt, der 10 Minuten vor mir gestartet ist und mit seinem »Magic« eine sichere Ausgangshöhe zum Absprung in Richtung Ost-Südost nutzt. Statt des befürchte-

ten Fallgebietes im Lee der Teufelsmühle finde ich leichtes Steigen, das mich mit einem sicheren Sekundenmeter auf gute 1800 m NN an die Wolkenbasis hinaufträgt. Die Beklemmung weicht einem noch zaghafte Aufatmen, als ich über der jetzt winzigen »großen Wiese« Mühe habe, nicht in die rauchenden Wolkenfetzen hineingezogen zu werden.

Mein Heimatstädtchen Wildbad, tief eingebettet im engen Enztal, kommt langsam ins Blickfeld und damit auch eine sichere Landemöglichkeit auf dem Sportplatzgelände. Doch an eine frühe Landung möchte ich nicht mehr denken, vor allem jetzt, wo Lothar sich in Steilschlangen bis zur Basis der 3 km entfernten Wolke über dem Sommerberg hinaufschraubt. Gleich kreise auch ich im kräftigen und engen 3-m-Bart, der uns bis auf knapp 2000 m transportiert. Als das Sommerberghotel wie eine Spielzeugschachtel unter mir auftaucht (unser kleines Häuschen hinter der Kirche ist kaum auszumachen), hat sich Lothar auf den Weg gemacht, um ein »blaues Loch« von etwa 7 km zu überbrücken. Sein großes Sinken wahrnehmend, bin ich froh, eine etwas nördlichere Route gewählt zu haben und über ihm den nächsten Aufwind anzutreffen. Ein kurzes Zuwinken, dann erfordert der zerrissene Bart unsere ganze Aufmerksamkeit: Nach einem anfänglichen »Nullschieber« über dem engen und fast bis zum Bachbett bewaldeten Kleinen Enztal (hoffentlich wird dieses idyllische Fleckchen nicht von den Wassermassen der geplanten Talsperre überflutet werden) beißt mein Flügel endlich am Aufwind an: Hin und wieder blinken die kleiner werdenden Fischweiher aus dem Talgrund herauf, während die weite, von Feldern und Wiesen durchsetzte Landschaft des »Baurenwaldes« im Osten zum Weiterfliegen einlädt. Hier und im sich am Horizont anschließenden Gäu bei Herrenberg wimmelt es von Außenlandeplätzen, die mich allerdings gar nicht locken...

Während Lothar und Jackie Seibold, der sich mit seinem roten »Bullet« inzwischen zu uns gesellt hat, nur mühsam Höhe gewinnen, überlege ich noch über dem waldumsäumten Dörf-



Der Autor und Lothar Wüst, gemeinsam in einem Bart über Loffenau

Foto: Uli Blumenthal

chen Agenbach, wohin die Reise weitergehen soll. Sowohl im Nordosten als auch südöstlich stehen in erreichbarer Entfernung prächtige Cumuli. »Wenn ich in Richtung Calw fliege, bekomme ich Schwierigkeiten mit der Kontrollzone des Stuttgarter Flughafens – also weiter in Richtung Südost! Außerdem fliege ich so mit voller Windunterstützung.«

Den Sportplatz des Fleckens Neuweiler (hier haben meine Schüler erst vor wenigen Wochen im Schneegestöber kicken müssen und dazu noch verloren) habe ich schon hinter mir gelassen, als ich die lockende Wolke über Oberkollwangen hoch über mir erblicke. In weiten Schleifen fliege ich im Schatten des prächtigen Cumulus und verfluche den gräßlich nervenden Sinkton des Varios. Nach ungewißungeduldigem Warten endlich das bekannte Spielchen: Einige heftige Turbulenzen, und schon reißt ein kräftiger Bart die Nase meines Vogels nach oben. In zunächst engen, dann weiter werdenden Spiralen geht's aufwärts zur Basis. Diese ist scharfumrissen und dunkel. Sie trägt am besten auf der südlichen Leeseite – eine Erfahrung, die Lothar und ich an diesem Tage allgemein machen sollten.

Die letzten 200 Höhenmeter zur Wolke kann ich im langsamen Geradeausflug machen. Im Norden erkenne ich schon die romantische Burgruine Zavelstein, ein stiller Wächter über dem aufstrebenden Badeörtchen Teinach. Was ich nicht wissen kann und erst am Abend erfahre: Unser Fliegerkamerad Werner Fleck traut seinen Augen nicht, als er im Begriff ist, seinen Drachen auf dem Auto zu verzurren; hoch oben ziehen drei bunte Stoffvögel ihre Bahn und treiben ihn zu höchster Eile an – es ist ja erst 12.45 Uhr, und ein Genußflug in Althof lockt. Jackie, Lothar und ich sind gerade eine Dreiviertelstunde unterwegs und haben knapp 30 Kilometer geschafft – gute Aussichten!

Als wir zur Querung des Nagoldtales ansetzen, die gleichzeitig eine Durststrecke ohne Wolkenaufwind bedeutet, haben wir ein gesundes Höhenpolster: Die letzte Wolke hat uns auf über 2100 m hinaufgezogen, und hoch über dem Deckenpfronner Segelflugplatz, 6 km weiter im Südosten, lockt schon der nächste Cumulant. Meine Begleiter kommen etwas später und tiefer zu dieser vielversprechenden Wolke, unter der sich etliche einheimische Segelflieger im Hausbart tummeln. Ohne

langes Suchen finde ich gleich einen starken Bart, der von den Südhängen der Bergkuppe um Gütlingen gespeist wird, wo gerade Ernst Schneider – mit Magenkrämpfen, wie er uns später gesteht – auf der Terrasse sitzt, sehnüchsig in den Himmel starrt und es nicht fassen kann, daß ausgerechnet heute drei Kameraden seinen alten Traum wahr machen dürfen (sei nicht traurig, Ernst, es gibt noch mehr Hammertage, an denen du deine kleine Tochter nicht hüten wirst).

Als ich den Bart verliere, schießt eine weißglänzende Superorchidee heran, begrüßt mich mit einem Flügelwackeln und kurbelt wenige Sekunden später in steilen Kreisen nach oben weg. Der freundliche Pilot hat sogar noch per Handzeichen zu verstehen

Heber mit und verliere doch ständig an Höhe, weil mehr als ein, zwei Kreise mit konstantem Steigen nicht drin sind. Über Herrenberg im Norden erkenne ich die gerade restaurierte »Glucke vom Gäu«, die markante Kirche beherrscht die malerische Altstadt und die weite, offene Gäulandschaft. Endlich erlaubt ein mickriges Bärtchen einen Höhengewinn von 150 m – in 10 min! Nicht gerade be rauschend, aber gut für die Moral, denn bald bin ich nur noch etwa auf 1300 m NN, und es geht langsam, aber sicher bergab.

Den Schönbuch im Nordosten lasse ich links liegen – das ist auch besser so, denn er liegt im Sperrgebiet des Stuttgarter Flughafens. Jackie hat gerade seinen roten Vogel auf eine Wie-



Wildbad aus der Vogelperspektive

Foto: Uli Blumenthal

gegeben, daß mich ein Superbart erwarten würde. Und er hat nicht zu viel versprochen, denn mit 4 m/s geht's zur Basis.

Inzwischen sind Lothar und Jackie zu kleinen Punkten zusammengeschrumpft – offensichtlich haben sie das Steigzentrum noch nicht recht finden können und kämpfen ums »Überleben«.

Trotz meiner großen Höhe verheißt der Südost mit wenigen zerrissenen Wolkenfetzen ohne deutliche Basis nur mäßige Bedingungen. Also gehe ich für einige Zeit auf Südkurs, wo die Bedingungen noch einigermaßen passabel aussehen. Ohne die erhofften Wolkenaufwinde nützen zu können, nehme ich jeden noch so schwachen

se bei Kayh gesetzt, wo der WM-Newcomer Jochen Zeyher nach einem 45-km-Flug schon am Samstag gelandet war. Für Lothar sieht es nicht viel besser aus – er kämpft am Schönbuchrand in Höhe des gastlichen Schlosses Hohenentringen verbissen um jeden Meter. Als die vielbesungene Wurmliinger Kapelle im Süden auftaucht, sehe ich deren weiß-gelbe Fahnen waagrecht im Winde flattern. Irgendwo muß es doch wieder nach oben gehen...

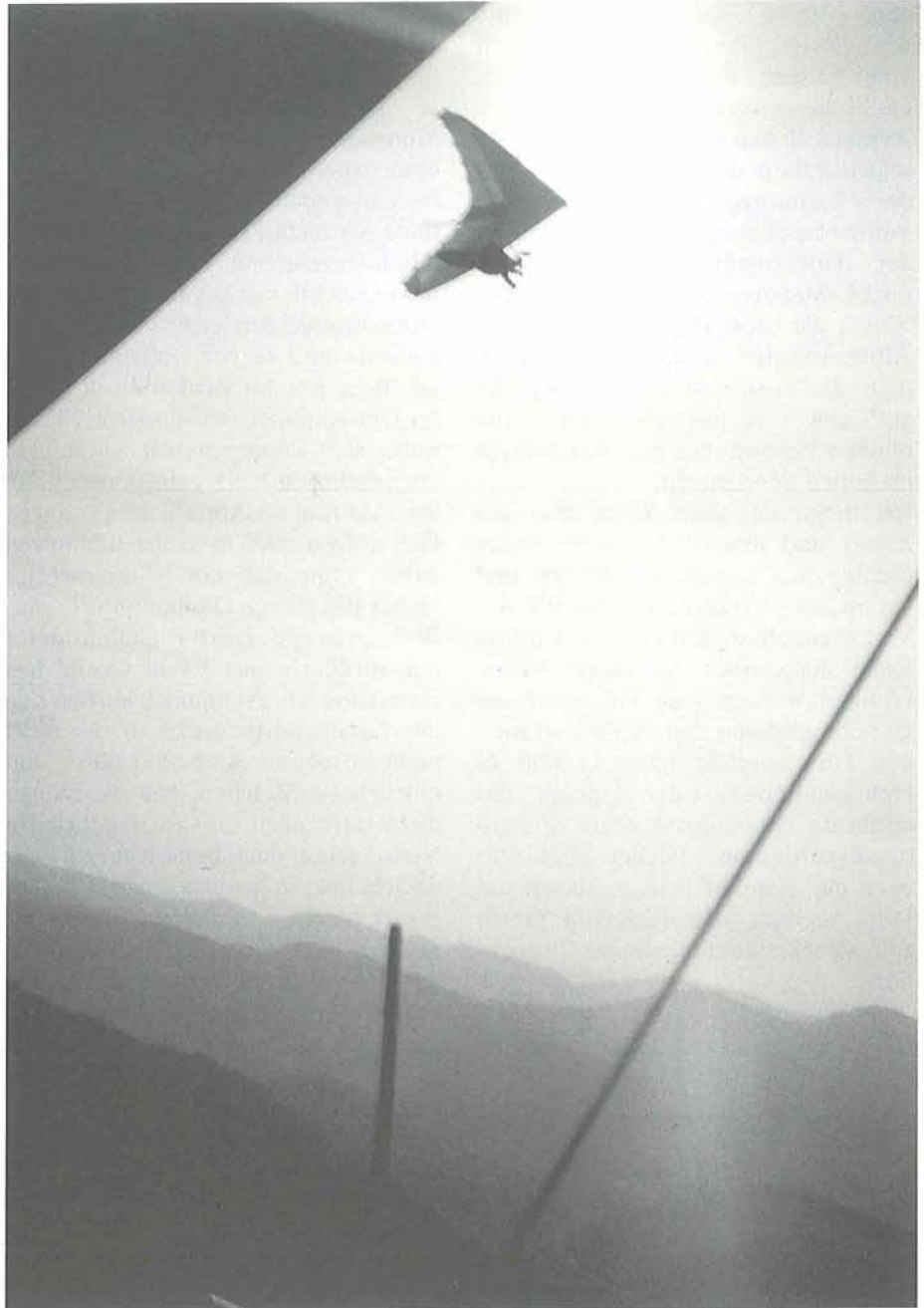
Meine frühere Universitätsstadt Tübingen liegt schon im Gleitwinkel, als zwei Bussarde über einem langgezogenen Waldrücken einsame Kreise ziehen. Die Thermik dort ist unheimlich zerrissen und zwingt mich bald zu den

verrücktesten Flugfiguren: 3-m-Bärte und dann wieder unvermitteltes, fast schwereloses Fallen – unter dem Strich gewinne ich in einer Viertelstunde mühsam 400 Höhenmeter, bis ich endlich richtig in den Gurt gepreßt werde und über dem Tübinger Schloß mit konstanten zwei Metern auf 2000 m hinaufgetragen werde. Endlich, ich kann wieder freier atmen. Der Schweiß auf Stirn und Nacken scheint fast zu gefrieren, als ich mich unter dem unfreundlich grauen Wolkens Schleier umschaue.

Lothars zäher Kampf hat sich offensichtlich ausgezahlt, denn auch er kann sich jetzt in Steilschrauben vollends heraufarbeiten – bei seiner mickrigen Ausgangshöhe eine fliegerische Meisterleistung. Unter uns breitet sich zwischen Schloß und dem Österberg mit seinen festungsähnlichen Burschenschaftshäusern das behäbige Tübingen aus – offenbar sein Mittagschläfchen haltend, strahlt es eine eigenartige Ruhe aus. Während meines Studiums dort hätte ich mir eine solche Perspektive niemals träumen lassen...

Lothar scheint von dem lockenden Meistertitel so beflügelt zu sein, daß er, ohne die Wolkenbasis zu erreichen, mit einem Affenzahn in Richtung Reutlingen düst, wo er am Samstagabend nach einem alle überraschenden Zweistundenflug gelandet war. Gewarnt von meinem Absauser an jenem Abend in Calmbach, wähle ich die Taktik »so hoch wie möglich« und erreiche die Weststadt Reutlingens vielleicht 300 m höher als mein Kamerad. Aus dieser Höhe ist das Überfliegen der ausgedehnten Industriemetropole am Albrand mit Windunterstützung gerade noch gefahrenlos möglich. Das Hochschulgelände mit seinem grünen Sportfeld bietet sichere Landemöglichkeiten, die Lothar nach vergeblicher Thermiksuche auch bald in Anspruch nehmen muß – ob sein erneuter 70-km-Flug wohl zum Titelgewinn reichen wird? Verstoßen rechne ich aus, daß ich hierzu nicht weniger als 130 km nötig hätte; warum eigentlich nicht – wir sind ja erst 2 Std. unterwegs und müssen uns erst um 17 Uhr zurückmelden.

Unsanft werde ich aus meinen rechnerischen Träumereien gerissen, denn die von Obstbäumen garnierten Hangwiesen unter der sagenumwobenen Achalm lassen eine Landung nicht ratsam erscheinen. Eigentlich müßte irgendwo am Südostrand Reutlingens



Strecken-Impressionen

Foto: Uli Blumenthal

Aufwind zu finden sein – immerhin bin ich schon seit etwa einer Viertelstunde nur bergab geflogen, und Reutlingen wärmt sich im strahlenden Sonnenschein. Die Hecken in den Vorgärten des Stadtrandes werden von offenbar kräftigen Ablösungen geschüttelt. Wenn ich jetzt keinen ordentlichen Aufwind mehr erwische, kann ich mit Lothar gemeinsam auf die Rückholer warten...

Endlich wird die Luft turbulent – ein untrügliches Zeichen für Thermik. Wenige Meter über der Burgruine der kegelförmigen Achalm kreise ich in einen unergiebigsten, weil zu turbulenten Bart. Erfahrungsgemäß bedeuten solche Verhältnisse ein großes Absaufersisiko. »Ob ich es nicht am greifbar nahen Albrand versuchen soll,

dessen dynamisches Aufwindfeld zumindest ein Obenbleiben ermöglichen sollte...?« Mit kräftigem Sinken lasse ich mich an die Pultberge des Albraufs hinter Eningen treiben, deren Kante ich mit nur knapper Überhöhung erreiche. Statt des erwarteten dynamischen Aufwindes nichts als Turbulenz und Sinken. Offensichtlich ist es heute zu labil für konstante Hangaufwinde. »Soll ich wieder zurück nach Eningen fliegen, um eine Bruchlandung in den Leeturbulenzen auf der Albhochfläche zu vermeiden?« In Sekundenschnelle muß ich eine Entscheidung fällen: »Wenn's nicht direkt an der Kante hochgeht, dann eben weiter vorn.« Bei weiterem Sinken wächst das Absaufersisiko! Das Pokerspiel zahlt sich jedoch aus, denn

etwa 300 m vor der Hangkante schnellst der Zeiger des Varios auf 3 m/s Steigen. Auch als ich einkreise, bleibt dieser Wert konstant. In weiten Achterschleifen steige ich mit der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens der scharfumrissenen, blau-schwarzen Wolkenbasis entgegen. In 2300 m ist der »Höhepunkt« dieses Fluges erreicht. Meilenweit erstreckt sich südöstlich die total abgeschattete, karge Albhochfläche. Irgendwo im Süden muß die riesige Stratocumulusdecke aufhören – in unerreichbarer Ferne blinken hie und da einige Kirchtürme im hellen Sonnenlicht.

Ich fliege mit dem Wind über ein düster und unwirtlich erscheinendes Gefilde aus Laubwald, Wiesen und vereinzelt Äckern. Das Gefühl der Verlassenheit wird durch die lautlose Kälte hier oben verstärkt; kleine Graupel werden vom Fahrtwind ins Gesicht geblasen und bleiben an meinen Handschuhen hängen. Sind es Halluzinationen, oder kündigt das entfernte Donnerrollen ein drohendes Gewitter an? Wieder erschreckt mich ein dumpfer Schlag, als ich das Dorf Seeburg südöstlich von Urach zur Streckendokumentation fotografiere.

Plötzlich zucken am Boden zwei Feuerblitze auf und etliche Sekunden später wieder zwei dumpfe Donnerschläge. Das Städtchen im Süden muß Münsingen sein, auf dessen Truppenübungsplatz offensichtlich ein munteres Übungsschießen im Gange ist. Befinde ich mich etwa in einem Flugbeschränkungsgebiet? Meine ICAO-Karte reichte nur bis Reutlingen. Als Hubschraubergeräusche die Luft zerhacken, wird es mir unheimlich und ich fliehe mit der Begleitmusik weiterer Detonationen in südöstlicher Richtung; seit Tübingen war ich einem eher östlichen Kurs gefolgt und hatte den Albtrauf als Abreißkante genutzt. Die stolzen 2000 m Höhe schmolzen dahin, ohne daß ein nennenswerter Heber das ruhige Gleiten unterbricht. Bodenständige Dörfer gleiten unter mir vorüber – aus 500 m Grund fast zum Anfassen. Allmählich kerben sich die Taleinschnitte tiefer in die nicht mehr so ebene Albhochfläche – ein untrügliches Zeichen, daß die Donau nicht mehr allzu fern ist. Endlich ein Nullschieber, doch beim Kurbeln werde ich über ein ausgedehntes Waldgebiet versetzt, so daß ich bald aufgeben. Mit dem Wind gleite ich die letzten Höhenmeter und setze meinen

»Vega« auf eine ausgedehnte Wiese. Hätte ich diese nach Loffenau mitnehmen können! Die junge Bauersfrau, die mit einigen Angehörigen gerade das Heu einfährt, klärt mich darüber auf, daß ich im Ehinger Ortsteil Altsteußlingen gelandet bin; die üblichen Fragen und Antworten sowie unglaubliches Staunen über meinen Startort. Leider habe ich nach nur 3 Flugstunden landen müssen, aber als ich die Karte aus dem Gurt hervorkremple und grob nachmesse, weiß ich, daß die 100-km-Barriere endlich gefallen ist – 108 km werden es bei der offiziellen Auswertung!

Als mich Jindra nach einer langen Autofahrt abholen kann (Peter hat dafür ein Faß Bier gespendet!), dämmt es schon, und erst kurz vor Mitternacht treffen wir in Loffenau ein, wo endlich die Siegerehrung starten kann. Die Freude ist groß, denn Lothar hat seinen ersten Platz halten können, und ich werde trotz meines Aussetzers vom Samstag hinter Jochen Zeyher noch Dritter.

aus: DCL 1986, Jahreszeitschrift des Drachenflug-Club Loffenau



— PARASAIL —

Zahlreiche Rettungsöffnungen beweisen jedes Jahr seine Zuverlässigkeit



Leoni Backhaus
Ilona Albrecht

Nymphenburger Straße 49/Rg. I
8000 München 19

Telefon 089/129 85 95

Öffnungszeiten 8–18 Uhr
oder nach Vereinbarung

PARASAIL-Rettungsfallschirme in zwei Größen IV und V **Neu!**

PARASAIL-Kevlar Helm — Integral (super leicht, 700 g)

PARASAIL-Kniehänger und Schlafsack in allen Größen auf Lager

Ab sofort original KELLER-Integralgurt **Neu!**

in vielen neuen Farben auf LAGER!!! Auch zweifarbig!
Sonderwünsche möglich in 16 verschiedenen Farben!
Keine Wartezeit, alles auf Lager!

PARASAIL-Shop

Schirme, Gurte, Helme, Rucksäcke, Taschen, Varios,
Windsäcke, Steuerbügel und vieles mehr

PARASAIL-Service

Fallschirm packen sofort — auch per Post!!!

— vorbeikommen oder Farbprospekt anfordern — vorbeikommen oder Farbprospekt anfordern — vorbeikommen oder Farbprospekt anfordern —

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.

Öffnungstests für Rettungssysteme mit Unfalldrachen

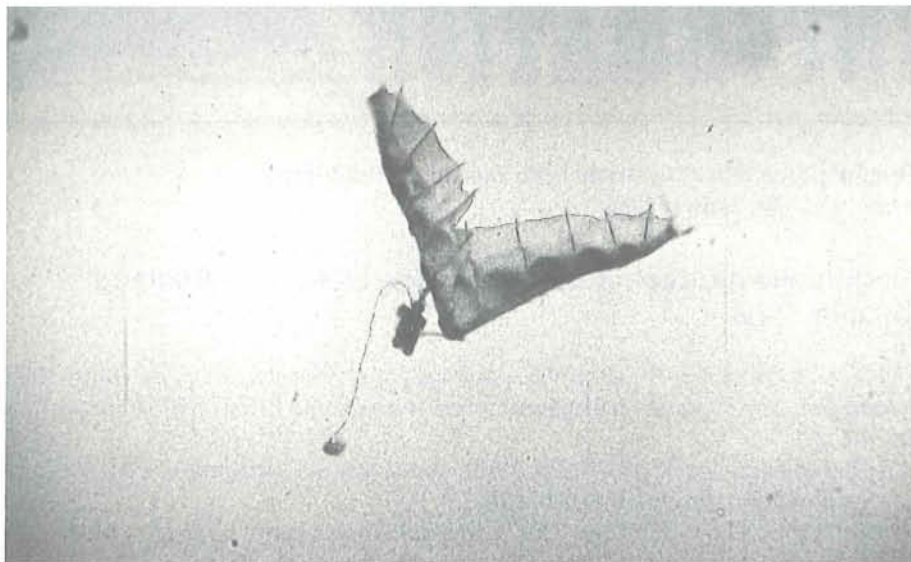
Der Schirmhersteller Crapanzano hat beim DHV eine neue Meßmethode für die Öffnungstrecke angeregt. Crapanzano geht von der Hypothese aus, daß bei heutigen Geräteschäden in der Luft die Drachen verhältnismäßig langsam, meist trudelnd, zu Boden gehen. Die herkömmlichen Schirmpakete fallen »neben« dem Hängegleiter her und der für die Öffnung des Rettungssystems notwendige Geschwindigkeitsunterschied fehlt. So die Theorie.

Als Abhilfe schlägt Crapanzano vor, daß das Schirmpaket besonders klein zusammengepackt sein soll. Infolge des geringeren Luftwiderstandes dieses Pakets würde es schneller fallen als der Drache und auf diese Weise zuverlässiger den für die Öffnung notwendigen Geschwindigkeitsunterschied erreichen.

Die DHV-Kommission hielt die Anregung für so wichtig, daß bisher zwei Testreihen durchgeführt wurden, auch deshalb, um Erfahrungen über Art und Geschwindigkeit der Absturzbewegung eines beschädigten Hängegleiters zu gewinnen. Die Versuche wurden mit unterschiedlichen Schadensstufen durchgeführt und filmisch dokumentiert.

Nach dem bisherigen Zwischenergebnis bestehen Plus- und Minuspunkte für bzw. gegen beide Konstruktionsprinzipien, sowohl für das herkömmliche System mit normaler Packgröße des Containers als auch gegen den neuen Vorschlag mit der gepreßten Packweise. Je nach Unfallbild kann das eine oder das andere Prinzip besser bzw. schlechter sein.

Nach einer dritten und voraussichtlich letzten Versuchsreihe werden Auswertung und Ergebnisse folgen.



Beschädigter Hängegleiter 2,8 Sekunden nach dem Abwurf. Das Problem: Schirmcontainer fällt mit gleicher Geschwindigkeit wie Hängegleiter, Verbindungsleine strafft sich nicht, keine Öffnung.

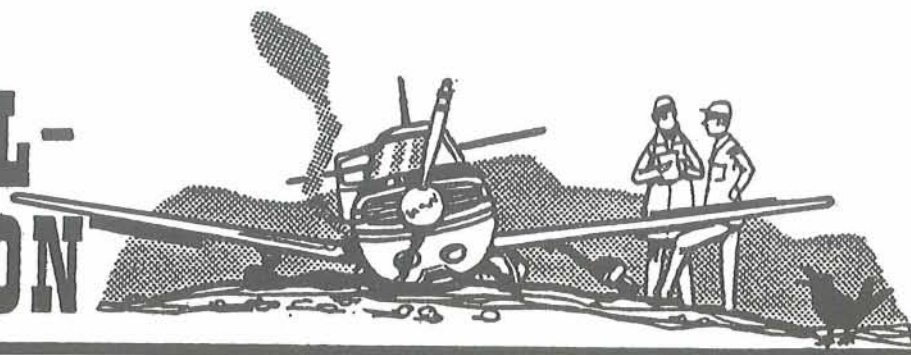
Foto: Charlie Jöst

DHV-geprüfte Pilotenaufhängesysteme mit integriertem Schirmcontainer

Stand: 18.03.1986

03-005-80	Liegeschürze Schlafsack »Parasail« (für 02-004-78 Parasail und 02-007-80 Parasail 2 Fa. Huber)	Fa. Huber
03-012-80	Liegeschürze Schlafsack »Cross Country« (für 02-008-81 RFH I Fa. Rademacher)	Fa. Prieler
03-019-81	Liegeschürze Schlafsack (für alle Rettungssysteme mit Wurfcontainer, außer: 02-003-78 Delta Stop Fa. Deuter, 02-001-77 HG-Rettungssystem Fa. Brüggemann, 02-002-78 HGF I Fa. Kosteletzky)	Fa. La Mouette
03-028-81	Liegeschürze Liegematte (für 02-012-82 HGS II Fa. Steinbach)	Fa. Steinbach
03-033-82	Liegeschürze Schlafsack »Delphin« (für 02-004-78 Parasail und 02-007-80 Parasail 2 Fa. Huber)	Fa. Steffl
03-034-82	Liegeschürze Schlafsack (für 02-001-77 HG-Rettungssystem Fa. Brüggemann und 02-007-80 Parasail 2 Fa. Huber)	Fa. Madreiter
03-041-82	Liegeschürze Schlafsack »Flipper« (für 02-008-81 RFH I Fa. Rademacher)	Fa. Rademacher
03-042-84	Liegeschürze Schlafsack »Karpfen« (für 02-012-82 HGS II Fa. Steinbach)	Fa. Steinbach
03-044-84	Liegeschürze »MAN« (für alle Rettungssysteme mit Wurfcontainer)	Fa. Hauser
03-045-84	Liegeschürze »Komfort Liegematte« (für alle Rettungssysteme mit Wurfcontainer)	Fa. Prieler
03-048-84	Liegeschürze Keltjens Integral (für alle Rettungssysteme mit Wurfcontainer)	Fa. Keltjens
03-049-85	Liegeschürze Integralgurt (für alle Rettungssysteme mit Wurfcontainer)	Fa. Fritz
03-050-85	Liegeschürze Eric Raymond XC Schlafsack (für alle Rettungssysteme mit Wurfcontainer)	Fa. Charly-Produkte
03-051-85	Liegeschürze Libre Man II (für alle Rettungssysteme mit Wurfcontainer)	Fa. Hauser
03-052-85	Liegeschürze Integralgurt (für alle Rettungssysteme mit Wurfcontainer)	Fa. Lauk

FLUGUNFALL- INFORMATION



**Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt
Braunschweig, Januar 1986**

Flugunfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Jahr 1985

Die Gesamtzahl der Flugunfälle deutscher Luftfahrzeuge ist im Jahr 1985 gegenüber dem Vorjahr erfreulicherweise leicht von 610 auf 590 (um ca. 4%) gesunken.

Bei 57 tödlichen Unfällen wurden 88 Personen getötet, gegenüber dem Vorjahr eine bedauerliche Steigerung um 10%.

In der folgenden Tabelle sind die Unfallzahlen getrennt nach den einzelnen Luftfahrzeugarten zusammengestellt, in Klammern die Werte des Vorjahres. Unfälle, an denen mehrere Luftfahrzeuge beteiligt waren, wie z. B. bei einem Zusammenstoß oder beim Flugzeugschlepp von Segelflugzeugen, werden als *ein* Unfall gewertet und sind bei dem jeweils höherwertigen Luftfahrzeug gezählt.

	Flugzeuge			Dreh- flügler	Motor- segler	Segel- flug- zeuge	Hänge- gleiter	Ultra- leicht- flug- zeuge	Fall- schir- me	Ballone	Gesamt
	über 5,7 t	2,0- 5,7 t	bis 2,0 t								
Unfälle	1 (2)	15 (14)	131 (139)	18 (12)	57 (63)	223 (229)	67 (68)	17 (32)	50 (40)	11 (11)	590 (610)
Unfälle tödlich	0 (0)	6 (4)	11 (13)	2 (1)	4 (4)	15 (13)	11 (6)	3 (4)	4 (6)	1 (0)	57 (51)
Tote	0 (0)	12 (14)	27 (29)	8 (1)	5 (5)	17 (15)	11 (6)	3 (4)	4 (6)	1 (0)	88 (80)

Seit Jahren ist erfreulicherweise festzustellen, daß deutsche Verkehrsflugzeuge (über 5,7 t) nahezu unfallfrei geblieben sind. Lediglich ein Unfall ereignete sich 1985, bei dem beim Rollen ein anderes Flugzeug am Leitwerk beschädigt wurde.

Aus den Zahlen der Flugzeuge von 2000 bis 5700 kg ist nicht erkennbar, daß seit einigen Jahren tödliche Unfälle besonders häufig im sog. Mischverkehr nach IFR-/VFR-Regeln auftreten. Ein Unfallschwerpunkt im Geschäftsflugbetrieb, der besonderes Ziel unserer Unfallverhütung sein wird.

Die Flugunfälle mit Reiseflugzeugen (bis 2000 kg) zeigen weiter rückläufige

Tendenz. Möglicherweise hängt diese Tendenz mit abnehmender Aktivität in diesem Bereich zusammen, was sinkende Startzahlen und Klagen wegen mangelnder Beschäftigung aus Kreisen der luftfahrttechnischen Betriebe seit Jahren anzeigen.

Bei den Drehflüglern ist für 1985 eine hohe Anzahl von Toten zu verzeichnen, im wesentlichen hervorgerufen durch den Absturz eines Hubschraubers, bei dem außer dem Piloten noch fünf Fallschirmspringer ums Leben kamen. Da insgesamt nur wenige Hubschrauberunfälle stattfanden, ist dieser Zuwachs bei kleinen Zahlen statistisch nicht relevant und kann nicht als Trend gewertet werden.

Die Unfallsituation bei den Motorseglern und Segelflugzeugen ist nahezu unverändert. Als besonderer Unfallschwerpunkt hat sich in jüngster Zeit das Unterschreiten der Mindestflugeschwindigkeit mit anschließendem Abkippen und Trudeln herausgestellt. Bei den Hängegleitern darf man durchaus von einem besonders unfallträchtigen Jahr sprechen: 11 tödliche Unfälle, von denen die meisten auf Steuerfehler bereits in der Startphase zurückzuführen sind.

Die Zahl der Flugunfälle mit Ultraleichtflugzeugen ist bemerkenswert zurückgegangen. Besonderer Anstrengungen bedarf es in diesem Bereich jedoch weiterhin, um den Anteil an technischen Mängeln zu verringern.

Seit Jahren ansteigende Unfallzahlen haben die Fallschirmspringer zu verzeichnen:

1982: 18
1983: 31
1984: 40
1985: 50

Besonders häufig sind hier Verletzungen durch fehlerhafte Körperhaltung bei der Landung.

Gas- und Heißluftballone sind nur mit wenigen Fällen am Unfallgeschehen beteiligt. Bemerkenswert war bei zwei Unfällen mit Gasballonen die Explosion des nach der Landung aus der Hülle ausströmenden Traggases, möglicherweise verursacht durch Funkenbildung infolge statischer Aufladung.

Zusammengefaßt ist festzustellen, daß das Unfallgeschehen des Jahres 1985 im langjährigen Trend liegt. Es zeigt in einigen Bereichen ein günstiges Bild, aber bei bestimmten Luftfahrzeugarten gibt es allerdings auch Anlaß, besondere Maßnahmen zur Unfallverhütung einzuleiten.

Luftfahrt Bundesamt warnt:

Vergeßlichkeit – in der Fliegerei unverzeihlich!

Stellen Sie sich einmal vor, Sie beabsichtigen eine Ski-Abfahrt, stellen sich auf die Ski und vergessen die Bindung einzurasten. Sie kommen keine zwanzig Meter weit und landen im Schnee. Weich. Vielleicht bei unglücklichem Fall mit Prellungen. Das ist spaßig, jeder lacht über den Tolpatsch.

Doch die Sache wird bitter ernst, – tödlich ernst! Keine zwanzig Meter hoch kam ein Hängegleiterpilot, der sich beim Windenstart nicht eingeklinkt hatte. Was passierte an diesem Tag?

Nach mehreren Wettbewerbsflügen anderer Piloten (mit Windenstart) beabsichtigte der Pilot außer Konkurrenz ebenfalls einen Windenstart. In ca. 20 m Höhe wollte der Pilot die obere Kupplung lösen, um die Steigratte zu erhöhen. Er verwechselte jedoch den Umklinkhebel mit dem Ausklinkhebel und trennte sich damit unbeabsichtigt vom Schleppseil. Nach sicherem Gleitflug landete er ganz normal. Der Start sollte wiederholt werden. Zum besseren Transport des Hängegleiters zum Startplatz hängte sich der Pilot mit dem Gurtkarabiner aus der Aufhängeschlaufe am Drachen aus. So weit so gut. Am Startplatz wurde das Schleppseil wieder eingeklinkt. Der Pilot meldete sich startklar, was der Startleiter über Funk an die Winde weitergab.

Aber der Pilot hatte vergessen, den Gurtkarabiner wieder einzuhängen! Bis ca. 20 m Höhe sah der Start normal aus, danach brach der Hängegleiter nach links aus. Der Windenfahrer kappte das Schleppseil, der Drachen stürzte auf einen Waldrand zu, wo er in einer hohen Kiefer hängen blieb. Der Pilot konnte sich beim Aufprall nicht halten. Er stürzte kopfüber zu Boden und verstarb sofort.

Zu diesem Unfall können wir uns eigentlich einen Kommentar ersparen. Wie kann der Pilot das Wichtigste vor dem Start, nämlich sich mit seinem Fluggerät zu verbinden, einfach vergessen? Wozu gibt es Liegeproben vor

dem Start? Wozu ist wohl ein Startleiter erforderlich? Selbst wenn ihm nicht zur Pflicht gemacht wird, die Aufhängung zu überprüfen, kann er doch durch Aufmerksamkeit den Piloten vor Fehlhandlungen rechtzeitig warnen. Die Verantwortung jedoch liegt nach wie vor beim Piloten! Der geschilderte Unfall ist nur einer aus einer Reihe ähnlicher mit mehr oder weniger schlimmen Folgen.

- Führen Sie vor jedem Start eine sorgfältige Vorflugkontrolle aus, insbesondere eine Liegeprobe.
- Lassen Sie sich nie zu Hektik verleiten, das beeinträchtigt auch die besten Absichten.
- Starten Sie nicht allein. Bitten Sie eine zweite Person um kritischen Gegencheck.
- Beginnen Sie nach unterbrochenen Startvorbereitungen mit den Checks wieder von vorn. So kommen Sie im Ablauf nicht aus der eingeübten Routine.

Saphir-Alarm

Unter dieser Überschrift erschien in der März-Ausgabe des Wings, dem Magazin des britischen Hängegleiterverbandes, die folgende Warnung:

Fliegen in Großbritannien Hängegleiter des Typs Bautek Saphir?

Ein schweizer Hängegleiterpilot entdeckte während des Vorflugchecks, daß ein Bolzen, der die Seitenstange mit der Nasenplatte verbindet, fehlte. Weiteres Nachforschen ergab, daß an der anderen Seitenstange der Bolzen so kurz war, daß er nicht weit genug in die Nylstop-Mutter eingedreht war. Da diese Verbindung beim Auf- bzw. Abbauen häufig gedreht wird, kann sich die Mutter leicht lösen, wie es die andere bereits getan hatte.

Die Muttern sind mit schwarzen Plastikkappen geschützt – was zugegebe-

nermaßen notwendig ist – aber verdeckt, wie weit sich die Mutter bereits gelöst hat.

Dazu kommt, daß sich zwischen der Seitenstange und der Nasenplatte keine Unterlegscheiben befinden; die Nasenplatte liegt direkt auf dem Rohr auf. Dies bedeutet, daß – wenn die Schraube angezogen wird, um den Bolzen vollständig in die Nylstop-Mutter einzudrehen – die gesamte Kraft von der Ober- und der Unterseite des Rohres aufgenommen wird, was bedeuten kann, daß dieses deformiert wird und möglicherweise bricht.

Selbstverständlich sollte jeder, der Bescheid weiß, den Austausch mit längeren Bolzen vornehmen und Unterlegscheiben hinzufügen.

Nebenbei bemerkt: wieviele von uns pflegen, wie dieser schweizer Pilot, den Vorflugcheck auch unter der Nasenabdeckung durchzuführen? Das nächste Mal werde ich es sicherlich tun!

Die Firma Bautek wurde vom DHV um Stellungnahme gebeten und schreibt dazu:

Die angesprochene Sache betrifft nur den Saphir 17.

Wir haben im Oktober 1985 vom SHV eine Mitteilung über den offenbar gleichen Vorfall erhalten und daraufhin die Schraubenlänge um 5 mm erhöht. Allerdings ist bei richtig angezogener Mutter die Funktion des Polystopringes auch in der alten Länge gegeben, jedoch ohne größere Reserven. (5,6 mm Rohr, 3 mm Nasenplatten, 7 mm Muttern-Stärke – bei 70 mm langem Schraubenschaft.)

Ein Aufdrehen durch die Drehbewegung beim Ausbreiten der Seitenstangen konnten wir nicht feststellen, da die Nasenplatten die Funktion von Unterlegscheiben erfüllen.

Evtl. ist dem Vorfall auch eine Demonstration vorausgegangen.

*Mit freundlichen Grüßen
bautek GmbH*

Anmerkung der Redaktion:

Die ebenfalls erbetene Antwort des SHV als Gütesiegelstelle für den Saphir 17 lag bei Redaktionsschluß noch nicht vor.

Gütesiegel für Rettungssystem Typ Le+Be außer Kraft gesetzt

Bei den von der Firma Le+Be in Verkehr gebrachten Rettungssystemen Typ Le+Be, Gütesiegelnummer 02-006-78, handelt es sich um Bundeswehrbestände, die aus Altersgründen ausgemustert sind.

Die Bundeswehrbezeichnung mit Herstellungsdatum wurde von der Firma Le+Be gelöscht, angeblich auf Veranlassung der Bundeswehr. Nach Angabe des Herrn Beckmann wurden die Erwerber auf das Alter der Schirme aufmerksam gemacht. Eine Weitergabe dieser Information an spätere Zweit- oder Dritterwerber ist nicht gewährleistet.

Aus diesem Grunde, ferner wegen des weiteren Alterungsprozesses dieser Rettungssysteme, erscheint die Sicherheit der Benutzer nicht mehr gewährleistet und das Gütesiegel Nr. 02-006-78 wird außer Kraft gesetzt. Eine weniger eingreifende Lösung ist mangels Mitwirkung der Firma Le+Be nicht möglich.

Die betroffenen Piloten haben die Möglichkeit, für Ihr Rettungssystem die Prüfung und Zulassung als Einzelstück bei der DHV-Geschäftsstelle zu beantragen.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Drachenflieger-Club Staufen e. V. teilt mit:

Der Drachenflieger-Club Staufen e. V. mit Fluggelände am Messelberg oberhalb 7322 Donzdorf möchte mitteilen, daß wir für Gastflieger folgende Änderungen beschlossen haben:

Fliegen darf nur noch, wer einen Gastfliegervertrag unterzeichnet hat.

Zur Unterzeichnung sind beizubringen:

- Befähigungsnachweis
- Versicherungsnachweis
- 10,- DM
- DHV-Mitgliedsausweis (Die Tagesgebühr ermäßigt sich dann von 10,- DM auf 5,- DM)

Soviel zur Information.

Dazu noch meine persönliche Anmerkung, für deren Abdruck ich mich bedanken würde:



»Kirschblütenernte« an der Bergstraße

Foto: Franz Karl

DHV-Filmverleih

»Drachenfliegen – Ein Traum wird lebendig«

Herstellung: 1981 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen

Filmformat Super 8

Ton: Magnetton, Mono

Filmdauer: 50 Minuten

Spulengröße: 240 Meter (Durchmesser 250 Millimeter)

Adressaten: Interessierte Laien, Drachenflieger aller Leistungsstufen, Vereine und Flugschulen, Öffentlichkeit

»Drachenfliegen – Harmonie und Technik«

Herstellung: 1985 von Charlie Jöst

Format: Super 8

Ton: Magnetton, Mono

Filmdauer: 90 Minuten (aufgeteilt in 3 Teile à 30 Minuten)

Spulengröße: 180 Meter (Durchmesser 205 Millimeter)

Adressaten: In Ausbildung befindliche und ausgebildete Drachenflieger, Vereine und Flugschulen

»Drachenfliegen – Heiter bis wolkig«

Herstellung: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen

Format: Super 8

Ton: Magnetton, Mono

Filmdauer: 25 Minuten

Spulengröße: 180 Meter (Durchmesser 205 Millimeter)

Adressaten: Alle

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

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

Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,-, die 3. Rolle DM 30,-, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,-.

Das alte Lied: Zu uns kommen sehr viele Gaspiloten. Das freut uns natürlich, daß auch andere Flieger unser Gelände schön finden. Es sind sicher ganz wenige, die wegbleiben sollten. Dieser verschwindende Prozentsatz von Drachenfliegern sorgt, wie man fast jeder Eurer Ausgaben entnehmen kann, dafür, daß immer mehr Platzhalter von Drachenfluggeländen ihren Laden für Gäste dichtmachen.

Vor eben dieser betrüblichen Alternative standen wir, als uns die Vermieter unseres Startplatzes, die mit uns gewissermaßen in Symbiose lebenden Segelflieger, die Zustimmung zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes nicht verlängern wollten, wenn wir nicht dafür sorgen, daß die vereinbarten Flugzeiten eingehalten werden.

Da wir aus leidvoller Erfahrung wissen, daß den wenigen Chaoten unter der großen Schar sehr vernünftiger Gastflieger mit guten Worten nicht beizukommen ist, haben wir zu dem Instrument des Gastfliegervertrages gegriffen, der sich zugegebenermaßen bürokratisch und recht grimmig liest.

Andererseits haben wir bei der Gestaltung Wert darauf gelegt, daß die uns lieben Gäste, die die Flugregeln einhalten, in keiner Weise beschwert werden. Vielleicht mag dies den einen oder anderen Club anregen, durch besondere Vereinbarungen Gastfliegern ihr Fluggelände weiterhin oder wieder Gästen zur Verfügung zu stellen.

Wenn wir Clubs nämlich auf jeden dahergelaufenen Chaoten weiterhin mit Schließung unseres Fluggeländes für alle Gäste reagieren, sind die Vereinszusammenschlüsse von Individualisten und Fluggenießern ganz schnell verkommen zu Vereinen zur Pflege des Spießbürgertums und Fremdenhasses.

Volker Keil

Anmerkung der Redaktion:

Interessierte können sich den Gastfliegervertrag von Volker Schmid, Reinsburgerstr. 4, 7000 Stuttgart 1, zuschicken lassen.

DHV-Prüfungskalender 1986

(wird laufend ergänzt)

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Anmeldeadresse
20. 04.	T/P Schlepp	Frickingen	Friedrich Christandl, Sudetenstraße 10, 7920 Heidenheim, 073 21/45425
26./27. 04.	T/P A	Obereichstätt	Hans Becht, Mozartstraße 4, 8071 Lenting, 084 56/5541
04. 05.	P B	Sauerland	Elmar Müller, Am Rad 20a, 5788 Winterberg, 02981/2907
10. 05.	T A	Sauerland	Elmar Müller
01. 06.	P A	Sauerland	Elmar Müller
14./15. 06.	T/P A	Belchen	Drachenflugschule Dreyeckland Roland Lantzsch, Lerchenstraße 24, 7800 Freiburg, 0761/55 1204
27. 07.	T B	Sauerland	Elmar Müller
02./03. 08.	T/P A	Belchen	Roland Lantzsch
03. 08.	P A/B	Sauerland	Elmar Müller
23./24. 08.	T/P A	Belchen	Roland Lantzsch
31. 08.	T A	Sauerland	Elmar Müller
13./14. 09.	T/P A	Belchen	Roland Lantzsch
04./05. 10.	T/P A	Belchen	Roland Lantzsch
19. 10.	P A/B	Sauerland	Elmar Müller
25./26. 10.	T/P A	Belchen	Roland Lantzsch
02. 11.	T B	Sauerland	Elmar Müller
09. 11.	T A	Sauerland	Elmar Müller



NR. 1 im Verhältnis
Leistung — Qualität — Preis

Wir bauen keine überbeuerten Varios für wenige, sondern qualitativ hochwertige und robuste Geräte zu erschwinglichen Preisen für viele.



WVC Das Cockpit mit optimaler Instrumentierung auf Wunsch mit TEK oder Speedbargehäuse ab 1280,— DM



WVK
Das kleine Variometer mit großer Anzeige 335,— DM



WHd
Höhenmesser mit Variokustik 498,— DM



WV
Variometer mit Akustik, lieferbar mit analogem Höhenmesser und Kugelhalterung 360,— DM



WVd
Das Kombi-Instr. Variometer und Höhenmesser. Auf Wunsch: Geschwindigkeitsanzeige und TEK. Auch mit Kugelhalterung lieferbar (s. Abb.) ab 760,— DM



Kugelhalterung 38,— DM

Fragen Sie Ihren Fachhändler oder fordern Sie Informationsmaterial an.

7808 Waldkirch
Lärchenweg 10
Tel. 07681/8187

DELTA INSTRUMENTS

Wassmer

Hangglider Recycling

oder: Wie einer auszog, seine alte Fluggurke loszuwerden.

Idee von Tommy Brandner – erzählt von Roli Hunziker.

Es ist einfach ein irres und faszinierendes Gefühl, endlich einen neuen Super-Gleiter zu besitzen. Wenn sich aber in der Garage die alten Gurken schon derart stapeln, daß das Auto draußen bleiben muß, ist es weniger lustig. Also muß die älteste Gurke weg, egal wie!!

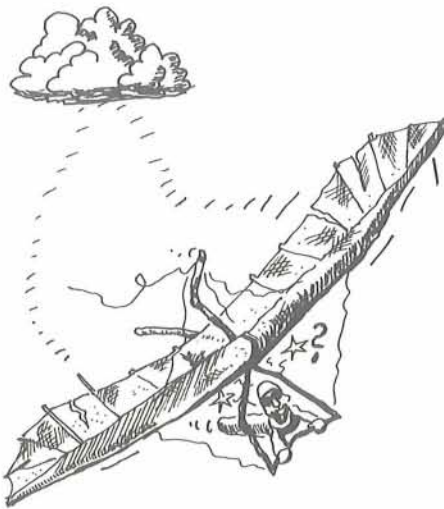
Das ist leicht gesagt!

Was mach ich nur damit?? Inserieren im Delta-Info – oder evtl. im Drachenfliegermagazin!? Beides kostet viel und bringt sicher nichts, außer vielen Vorführ- und Telefonspesen. Also vergessen wir diese Lösung meint Freund Miller und sagt weiter: »Diese Schwarte ist fürs Technorama oder fürs Verkehrshaus zu jung, zum Verkauf zu alt, zum Fliegen zu gefährlich und zum Wegwerfen ist sie einfach zu groß.«

Einfacher habens da schon die Besitzer von 2-m-Kurzpackdrachen, sog. Bonsai-Geräte. Ein Freund von mir, übrigens in der gleichen Lage wie ich jetzt, setzte einmal während eines Flugurlaubes in Fiesch zu einem gekonnten Kamikazesturzflug auf einen Leitungsmast an. Das Ergebnis dieser Aktion waren einige gebogene und gebrochene Rohre sowie unzählige Risse im Segel. Ein wahres Kunstobjekt – im Kunsthhaus würden solche Flyart-Objekte teuer gehandelt.

Nachdem er glücklich seinen ehemaligen Bergsteigerdrachen zusammengekratzt hatte, packte er diesen notdürftig in den ebenfalls zeretzten Packsack und warf ihn übergelücklich in eine ortsansässige Abfalltonne. Dieser Container jedoch hatte einen Liefervertrag mit einer Flugschule oder einem Drachenzubehörshop. Ein paar Wochen später sichtete mein Freund sein ehemaliges Bonsai-Wrack im Schaufenster eines Fachhändlers: GELEGENHEIT – Fr. 500. Rohre und Risse waren behelfsmäßig zugekleistert, mit dem Vermerk: garantiert crashfrei. Sowas nennt man dann Recycling??!!

Auf Grund der 3,8 m Länge meines Veteranengleiters scheidet aktives Wegwerfen als Entsorgung also aus. Unter den Gartenabfällen auf den Kompost? Oder mit der wöchentlichen Abfallabfuhr? Damit sich ein Strolch einen Delta zum Nulltarif holt oder was? Niemals!



Besser wird es sein, das alte Ding irgendwo zu vergessen, dachte ich mir. Zu diesem Zweck fuhr ich also am Wochenende ins Fluggebiet, flog eine Minicross-/Minitimerunde und legte dann die alte Schwarte am Abbauplatz ab. Anschließend zog ich mich scheinheilig um, nahm Fallschirm und Helm unter den Arm, stieg ins Auto und gab Gas. Doch bekanntlich zieht es den Täter immer wieder an den Tatort zurück (siehe auch Der Alte, Derrick, Tatort... u.a.). So auch mich, zwei Wochen später.

Die Überraschung, die mich erwartete, war riesengroß! Liebe Flugkameraden vom ortsansässigen Deltaclub wußten natürlich, wem das Überbleibsel gehörte und hatten's für mich extra aufgehoben. Vielen Dank... da war die Gurke also wieder.

Noch während ich mit drei Hilfskräften mein 35 kg schweres Geschwür aufs Autodach wuchtete, viel mir ein Freak auf, der ganz verrückt wurde, als er versuchte, seinen alten Bumerang wegzwerfen!!!

Nochmals dachte ich ans Verkaufen. Doch wie mir der SHV-Sekretär versicherte, würde die Anzeigengebühr wesentlich höher ausfallen als der zu erwartende Verkaufspreis.

An Kinder oder minderbemittelte flugbegeisterte Personen verschenken? Grandiose Idee! Aber diese Lieben haben bereits »neue alte« Leichtbau-Geräte vom Sozialamt erhalten und meinten, ich solle meine Flattersturzkanone doch selber behalten.

Schließlich hatte ich nach einer traumerfüllten Nacht eine Erleuchtung: Stehlen lassen!! Genau das wars! Also ab nach Monaco. Schon nach einer Stunde hatte ich in Erfahrung gebracht, wo derzeit die meisten Gleiter ohne Bezahlung den Besitzer wechselten. Vierzehn Tage lang hab ich mein Wohnmobil samt Drachen, wohlverstanden unangebunden, dort plaziert, nichts! Die Gurke war immer noch da. Dafür fehlten aber Halogenscheinwerfer, Fotoapparat und Reserverad!

Warum sind die Menschen nur immer so versessen auf das Allerneueste und Ultramodernste? Nur noch Super-Handling – Leistung – Sicherheit ... usw. (die alte Leier...), keine Liebe zum Alten, Nostalgie und so!!!?

Der nächste Versuch, mein langsam gehaßtes Ding loszuwerden, war zugegeben etwas abenteuerlich. Ich hab's auf der Heimfahrt einfach nicht auf dem Dachständer festgebunden. Aber wieder nichts! Das miese Ding krallt sich geradezu an mir fest. Als wär überhaupt nichts gewesen, liegt die alte Knatterbüchse zu Hause noch fest auf meinem Dachgestänge.

Jetzt habe ich langsam genug, und Mordgelüste steigen in mir auf. Hier mein Geständnis: Mit scharfer Säge und Messer hab ich den Dampfer

umgebracht! Die einzelnen kleinen Stückchen fanden dann nach und nach den Weg in den ordinären Hausmüll. Weg war sie, die alte Gurke. Zwischen feuchten Kaffeefiltern und abgenagten Hühnerbeinen heimlich entsorgt.

Doch gerade als ich mein Gewissen einigermaßen beruhigt hatte und schon zwei Nächte pro Woche durchschlafen konnte, ereilte mich das Schicksal.

Das Läuten des Telefons riß mich erbarmungslos aus der neuesten Denver-Folge, und ein Bekannter fragte mich durch die Leitung: »Morgen ist auf der Schwängimatt ein Oldtimer-Treffen... und du hast doch noch so einen uralten Original-Flattersturzdachen... ich kauf ihn dir ab... sagen wir für 700 Fränkli... ist das okay??????

Was sagt man dazu?? Jahrelang machen die lieben Deltakollegen hinter vorgehaltenen Trapezrohren miese Bemerkungen über mein prähistorisches Flugmaterial, und jetzt plötzlich wären sie scharf darauf.

Gott sei Dank habe ich wenigstens die fossilen Segellatten als Andenken behalten. Damit fahr ich zu diesem Oldtimertreffen und verwuchere sie an Bedürftige, als Genugtuung quasi.

Pecunia non olet, außerdem!!!

Es ist wirklich nicht einfach, einen alten Delta loszuwerden. Entsorgung oder Recycling, totes Kapital im Schopf oder Gewinnoptimierung durch lange und ausgedehnte Lagerhaltung??

Ein Teufelskreis.

Vielleicht gibts aber bald spezielle Deponien für ausrangierte Hängegleiter (vom Staat vorgeschrieben und kontrolliert), so ähnlich wie für Giftmüll oder ausgelutschte Uranstäbe. Eine echte Lösung kann ich euch leider auch nach dieser Episode nicht anbieten. Aber vielleicht kauft ihr euch das nächste Mal zuerst nur neue Seitenrohre – vor einem ganzen Drachen. Diese könnt ihr dann über die alten überziehen – und schon habt ihr einen neuen Gleiter mit bestem Material – und der alte ist auch schon weg! PS. Für Lösungsvorschläge wäre ich sehr dankbar. Apropos, wie machen das wohl die Segelflieger und Windsurfer????



aus: Delta News des DFC Südschwarzwald

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

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 Schweiz

Verlag Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 58 Fluggebiete, Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 45,–

Das große Buch der Drachen

die phantastische Geschichte der Drachen von Peter Dickinson; illustriert von Wayne Anderson; 139 Seiten; Preis DM 30,–

ICAO-Karte

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

Hängegleiter-Flugbuch

Rubriken: Flug Nr., Drachenmodell, 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; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,–; für Nichtmitglieder DM 28,–

für Befähigungsnachweis B; 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,–

Rettungsschnur-Set

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

DHV-Aufnäher

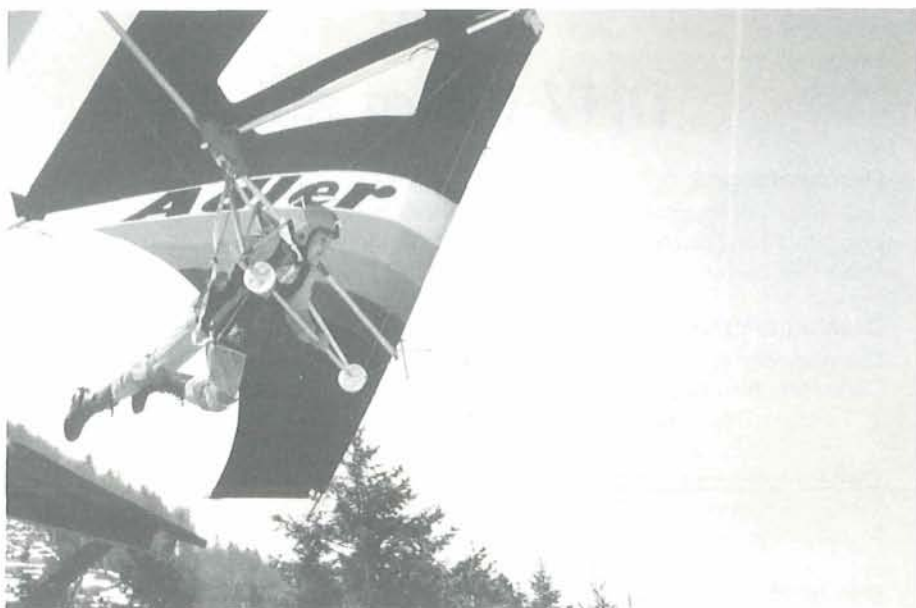
Aufschrift »DHV-Pilot« mit Verbandseblem, Dunkelblau auf weißem Grund. Preis DM 5,–

T-Shirt

Australia 87, mit Aufdruck »Good luck Germany«, Grundfarbe Weiß, Größe L. Preis DM 28,50

Sämtliche Preise incl. Mehrwertsteuer und Versandkosten

Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 71152570), Kto.-Nr. 79657 oder Postscheckamt München (BLZ 70010080), Kto.-Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.



Der Autor vor dem »Umstieg«.

Foto: Rupert Dirschl

Der Umsteiger

von Rupert Dirschl

Da stand er nun, der neue Renner. Doppelsegler versteht sich. Heute wollte ich ihn nun zum erstenmal fliegen. Gekauft hatte ich ihn schon länger, aber ich wollte unbedingt einen Tag abwarten, wo optimale Voraussetzungen herrschten. Da ich mein bisher geflogenes Gerät nicht gleich verkaufen konnte, war das Warten auf besagten Tag nicht allzuschwer. Außerdem hatte ich den Erstflug ohnehin mit allerlei Ausflüchten hinausgeschoben.

Nun hatte mich also das verdammte Leistungsdenken doch eingeholt, denn heutzutage zählt man ohne Doppelsegler bekanntlich nur zum Fußvolk in der Drachenfliegerszene. Eigentlich war ich doch mit meinem alten Gerät recht zufrieden gewesen, aber wo man auch hinkam hörte man nur von Leistung, Geschwindigkeit und Strecke.

Da mein bisheriges Gerät zwar leistungsmäßig mithalten konnte, aber in bezug auf Geschwindigkeit und Strecken nicht zum Neuesten gehörte, galt es in den Augen alter Cracks als antike Krücke, die notfalls – wenn überhaupt – an einen Dummen verschenkt werden könnte. Da ich aber einen Kaufinteressenten hatte, der mir später das Gerät zu einem anständigen Preis abkaufen würde, war die Entscheidung für den neuen Supergleiter gefallen. Die Wolken verzogen sich. Die Sonne warf zaghaft ihre Strahlen auf den

neuen Drachen, als wolle auch sie ihm noch mehr Glanz verleihen. Schön und stolz sah er aus. Irgendwie machte er mir immer noch ein wenig Angst, wie er so dastand, gespannt wie eine Trommel, schwer wie Blei und lauernd wie eine Raubkatze, die nur wartete, daß ich einen Fehler machen würde. Wenn er reden könnte, würde er bestimmt sagen: »Komm nur Junge, ich zeig dir schon, wo es lang geht«!

Aber der Gedanke, daß ich nun zur Oberschicht, zur Crème de la Crème gehören würde, ließ meine Magenschmerzen etwas abflauen.

Wo waren meine Prinzipien geblieben?

Ich hatte mir doch hoch und heilig geschworen, nie einen »heißen Ofen« zu kaufen. »Ich spinn doch nicht!« hatte ich mir immer wieder eingedet. Vielleicht sollte ich doch mal einen Arzt aufsuchen. Bestimmt hatten einige Crashes meine Gehirnwindungen aus ihren Verpressungen gerissen.

Da meine Kameraden noch mit dem Aufbau ihrer Geräte beschäftigt waren, blieb mir Zeit, meinen Gedanken nachzuhängen. Ich betrachtete mein Gerät von allen Seiten. Wo war der Tunnel geblieben?

»Tunnel ist Sicherheit«, hatten uns die Lehrer gepredigt. Aber was gestern gut war, mußte heute nicht mehr unbedingt stimmen. Man muß nur flexi-

bel denken können, zwecks der Leistung und der Sicherheit, oder nur eins von beiden.

Warum machte ich mir eigentlich so viele Gedanken, hatte ich doch schon viele Geräte geflogen ohne groß nachzudenken.

Ich mußte lachen, als ich an meine ersten Schulungsflüge dachte. Was waren das damals für gewaltige Unterschiede!

Der 100er Ikarus zum Beispiel mit einem Gleitwinkel, daß man sogar an der Eigernordwand zwischenlanden mußte.

Der 200er verlängerte schon das Erlebnis um ein paar Sekunden zwischen Start und Aufschlag, und der 300er gar ließ schon vom »Fünzig-Meter-Hügel« eine leichte Rechtskurve und eine »unvollendete« Linke zu.

Mir klingen noch die Ohren, wie uns der Lehrer eine vernünftige Flugpolare beibringen wollte. Aber welcher Schüler nimmt das wahr, wenn er mit weitaufgerissenem »Donald-Duck-Blick« und mit an der Basis festgehacktem Gebiß – der Gebißabdruck diente dann als Vorlage für die später eingeführte Speedbar – der Erde mehr oder weniger steil entgegenschwebte.

Der nächste Meilenstein war ein geliehener Clubdrachen. Mein erster »Höhenflug« endete gleich in Kössen an der Kante. Ich hatte wohl zu früh eingedreht! Der Hersteller konnte dank meiner Flugbegeisterung seinen Ersatzteilversand gewaltig steigern, aber eine Betriebsvergrößerung hatte dann doch nichts mit mir zu tun.

Den Liegegurt mußte ich mir mangels Masse selber nähen. Leider hatte ich mit einem Konstruktionsfehler zu kämpfen. Der Knoten des Liegegurts war etwas zu klein geraten und schlüpfte hin und wieder durch die Rolle, so daß ich mich zwar problemlos hinlegen, aber nicht immer rechtzeitig zurückretten konnte! Räder hatten damals schlimmeres verhindert.

Mein Sohn, der die selbe Karriere machte, war es langsam leid geworden, immer vor meinen Trümmern zu stehen. Er sparte eisern und kaufte sich einen abgehalfterten Adler, mit dem er eine Traumkarriere machen wollte. Aber bereits sein zweiter Flug von der Hochplatte führte ihn an eine Hauswand in Piesenhausen und dann mit Blaulicht ins Krankenhaus.

Wir beschlossen, unsere Karrieren getrennt weiter zu führen, um uns nicht gegenseitig die Moral zu nehmen.

Jetzt kaufte auch ich mir einen »auf Secondhand-Basis« finanzierten Fla-

mingo. Stolze siebenhundert Märker, damals viel Geld für mich, mußte ich hinblättern, aber das Geld hatte sich gelohnt. Endlich ging es bergauf. Herrliche, wunderschöne Flüge waren die Folge. Daß er träge war, störte mich nicht im geringsten. Man gewöhnt sich an alles!

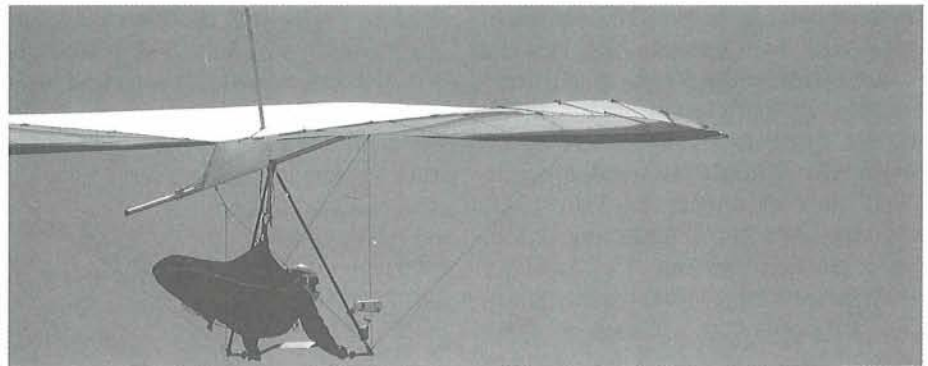
Aber wenn's dem Esel zu wohl wird, dann geht er auf's Eis!

Der Probeflug ein Jahr später mit dem Gerät eines Wettkampfpiloten brachte mich auf den Boden der Tatsachen zurück. Der für den Wettkampf vollgespannte Drachen brachte mich doch in arge Verlegenheit. Aufgeschaukelt bis zum verbotenen Kunstflug war ich doch sehr froh, wieder festen Boden unter den Füßen zu bekommen und schwor mir – wie oft eigentlich schon – mich bei nächster Gelegenheit bei meinem Schutzengel zu bedanken. Meine Freunde machten mir hinterher die heftigsten Vorwürfe, denn ihrer Meinung nach hätten meine Darbietungen ausgereicht, einen Kunstflugwettbewerb zu gewinnen. Sie konnten ja nicht wissen, daß Naturkräfte ein übles Spiel mit mir getrieben hatten. Einen eindrucksvollen Tag erlebte ich wenig später in Österreich. Mein Freund Sale verwechselte gleich beim »Morningflug« einen Weidezaun mit den Fangleinen eines Flugzeugträgers. Während mein Sohn nach dreimaligen Gegen-, Quer- und Endflug in einem »Feuchtgebiet« niederging, das ihn veranlaßte, sich und den Drachen in einen Waschsalon zur Vollreinigung einschließlich Feinwäsche anzumelden, machte ich zwei Sekunden nach dem Start Bekanntschaft mit einer »Umkehr«-Thermik. Da ich damals die Toplandung nicht beherrschte, bat ich einen Arzt, mir für einige Zeit Gastfreundschaft zu gewähren, um meine diversen »Wehwehchen« in einem Aufwasch zu beheben. Geschockt, daß mir, dem Profi – damals hielt ich mich schon ein bißchen dafür – sowas passieren konnte, beschloß ich mir mehr Zurückhaltung aufzuerlegen und verkaufte das Gerät, das mir so übel mitgespielt hatte.

Nach einigen Wochen kaufte ich mir zum erstenmal ein nagelneues Gerät, ein Nachfolgemodell. Ich fuhr sofort an den Übungshang einer renommierten Schule im Voralpengebiet. Das brandneue Gerät wurde umlagert wie die Made im Speck und jeder wartete gespannt auf meinen »Erstflug«. Es kam, wie nicht anders zu erwarten. Ein, zwei Schritte, dann hob mich eine Bö hoch und dann nach links in die

Sträucher. Den Schülern machte ich klar, daß das Gerät wohl noch nicht ausgereift sei, um einigermaßen stillvoll das Weite suchen zu können. Den vorläufig letzten Höhepunkt hatte ich letztes Jahr, als ich sogar – dank meiner sportlichen Leistungen – bei der Landeplatzbesichtigung ein Wettrennen mit einem einheimischen Stier gewinnen konnte. »Mir san fertig!« Ich wurde aus meinen Gedanken gerissen. Es war also wieder so weit! Was würde mich diesmal erwarten? »Host a bisserl Schiss« grientete mein Freund. Ich schluckte. Kleinlaut nickte ich, aber das hat keiner gesehen. Helm auf, einhängen, Liegeprobe wie gewohnt. Drückte sie? Nein, es war nur Einbildung!

Aber die Sonnenbrille lief an. Verdammst, sie war doch noch nie angelaufen. Ein mitleidiger Skifahrer lieb



Die neue Generation

Foto: Gaby Holzapfel

mir seine Skibrille und meine Sonnenbrille wanderte in die Hosentasche. So, jetzt war ich bereit!

Mein Sohn, der den selben Drachentyp fliegt, gab mir Starthilfe. Ich hob das Gerät auf, das heißt, ich wollte es aufheben, aber es schien inzwischen angefroren. Erst unter Mobilmachung sämtlicher Muskeln brachte ich es einigermaßen in Startstellung. Mein Gott, auf was hatte ich mich da eingelassen!

»Nase runter« kam das Kommando, »noch ein bisserl«; okay und ab! – Ein tiefer Schnaufer – und langsam in Schwung kommend, rannte ich los – und flog! Übergangslos war ich in der Luft. Routinemäßig wollte ich in den Schlafsack einsteigen, aber mein Fuß ging ins Leere. Lähmendes Entsetzen! Blitzartig durchfuhr mich die Erinnerung, wie ich von der Hochries ohne Einstieg – und das bei guter Thermik – herunterflog und mir tagelang strengste Enthaltensamkeit auferlegen mußte. Der zweite Versuch klappte. Gott sei Dank! Erleichterung durchwärmte meinen Körper. Ich zog mich in die

Liegendposition. Ein häßliches Knirschen. Ich konnte aber nichts außergewöhnliches feststellen und mir dämmerte, daß meine Sonnenbrille ihre Funktion verloren hatte.

Da flog ich ihn also, den giftigen, superheißen Superdrachen und konnte nichts besonderes feststellen. Er flog wie auf Schienen. Vorsichtig zog ich an der Basis, übergangslos nahm er Fahrt auf. Leichte Kurve links, leichte Kurve rechts, dann etwas stärkere Kurven, aber so ganz traute ich ihm immer noch nicht und so unterließ ich es ihn in irgendeiner Form zu provozieren!

Ein Juchzer lag mir auf den Lippen, aber mir fiel rechtzeitig ein, daß das wegen der herzkranken und gestreßten Gemen nicht erwünscht war.

Nach fünfzehn Minuten war es Zeit, an die Landung zu denken. Gegenan-

flug, immer noch zu hoch. Mich störten plötzlich die vielen Leitungen. So viele waren mir noch nie aufgefallen! Dieser Gleitwinkel und die höhere Grundgeschwindigkeit machten mir nun doch etwas zu schaffen. Aber irgendwie geht es bekanntlich immer. Nachdem ich die letzte Leitung hinter mir hatte, zog ich den Bügel voll durch, um in Bodennähe zu kommen, aber außer gewaltiger Fahraufnahme war das Resultat unbefriedigend. Hundert, zweihundert Meter flog ich in geringer Höhe mit einer Affenfahrt und nichts bremste! Eine Buschreihe kürzte letzten Endes meinen Gleitwinkel stark ab. Zwar etwas verdattert aber unverletzt ordnete ich meine Siebensachen, tiefer Schnee hatte auch den Drachen unbeschädigt gelassen.

»Buschpilot«? – sowas muß man einfach wegstecken können!

Nachdem auch die andern heil gelandet waren, wartete ich vergebens auf ein paar lobenswerte Worte.

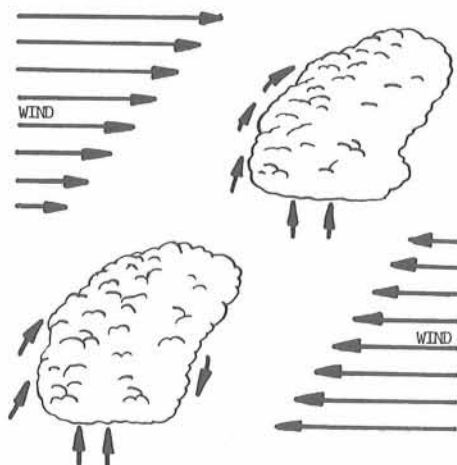
»Die Kurven waren ja, als ob einer mit dem Radl ums Dorf fährt!« hörte ich. Wen die wohl gemeint haben?

Thermik- oder Cumuluswelle

von Manfred Kreipl

Das Auskosten ungestörten Aufwindes (= laminare Strömung) in Verbindung mit turbulenter Thermik ergibt sich bei bestimmten Wettersituationen, die auch in unseren Breiten gar nicht so selten vorkommen. Dieses meteorologische Phänomen, das Segeln vor der Wolke ermöglicht, wird als Thermik- oder Cumuluswelle bezeichnet. Am häufigsten kann man diese Erscheinung bei relativ labiler Schichtung der Wetterlage feststellen. Wie entsteht nun eine solche Welle? Eine aufsteigende Cumuluswolke wird ihren horizontalen Ursprungsimpuls beibehalten, der dem Wind in den unteren Schichten entspricht, auch dann, wenn sie in eine Höhenschicht aufsteigt, wo stärkere horizontale Windgeschwindigkeiten angetroffen werden. Deshalb bildet die Quellwolke ein Hindernis für den stärkeren Wind. Die Stromfäden werden verändert; es findet nicht nur ein Um-, sondern auch ein Überströmen statt. So trifft man an der Luvseite der »Hindernis-Wolke« eine wellenähnliche Strömung mit schwachen, doch sehr glatten Aufwinden an. An der Außenseite des Cumulus kann man die Wolke regelrecht übersteigen. Häufig ist es dann der Fall, daß man sich bei Erscheinen dieses Phänomens auch oberhalb der Quellwolken mit schwachem Aufwind vergnügen kann. Wie merkt man, ob es vor der Wolke hochgeht oder nicht? Voraussetzung zur Bildung solcher Cumuluswellen ist jedoch zusätzlich auch eine vertikale Windscherung von durchschnittlich 5 m/s pro 1000 m Höhe (zirka Windzunahme von 5 km/h pro etwa 300 m), wobei die Richtung des Windes sich mit der Höhe nicht wesentlich ändern darf. Wenn dazu die Wetterlage noch einen kräftigen horizontalen Temperaturgradienten liefert (Linien gleicher Temperatur [= Isothermen] verlaufen parallel zu den Linien gleichen Luftdruckes [= Isobaren]), dann geht es vor der Wolke hoch. Schwache Cumuluswellen sind relativ häufig. Man kann die Cumuluswelle auch folgendermaßen erklären: Trifft der Wind auf ein Hindernis, so wird er abgelenkt. Am Berg entsteht so der Hangwind, an der Quellwolke die Cumuluswelle. Im Falle der Cumuluswelle ersetzt also die Wolke den Hang.

Durch die bestehende Windscherung, die sich meist über die ganze Thermikluftmasse erstreckt, hat man die Chance, auf der Inversion zu reiten. Je stärker nämlich die vertikale Windscherung ist, um so weniger stehen die Thermikkamine kreissymmetrisch unter der Wolke. Viel mehr beschreibt bei einer solchen Windstruktur die Thermikwolke eine Abrollbewegung gegenüber dem Scherwind. Der Thermikschlauch liegt hierbei luvwärtig zum Wind an der Wolkenobergrenze. So besteht die Chance, luvseitig am Rande der Wolke bis an die Wolkenobergrenze zu gelangen und damit auch an die Inversionsobergrenze. Besonders lassen sich hierfür in Reihen angeordnete Thermikwolken ausnutzen. Die sind sozusagen aufgrund physikalischer Gesetzmäßigkeit im Falle vertikaler Windscherung auch meistens vorhanden.



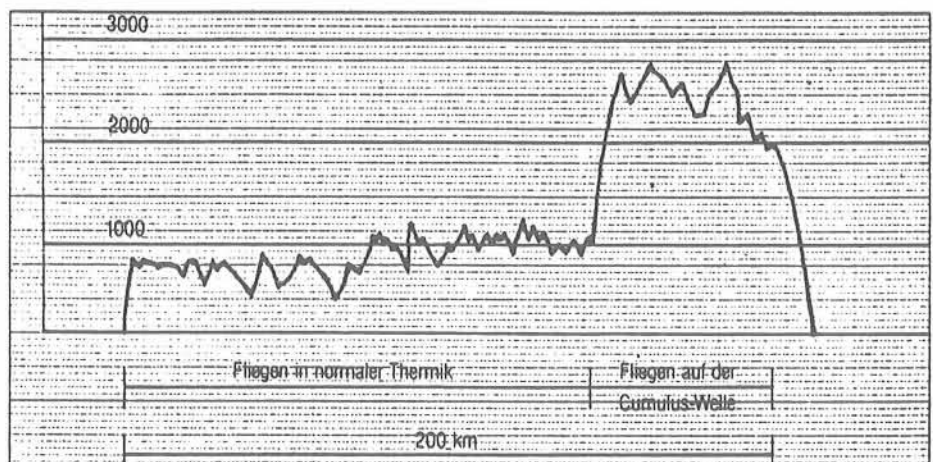
Modell der Cumuluswelle mit Windverteilung

Befindet man sich im thermischen Flug unterhalb der Quellwolke, so kommt es bei der Ausbildung solcher thermischen Wellen in der Mehrzahl der beobachteten Fälle vor, daß man den Aufwind unterhalb der Basis scheinbar kaum zentrieren kann. Es stellt sich meist eine eindeutige Verlagerung des Aufwindes auf die Luvseite der Quellwolke ein. Beim Vorfliegen gegen den Wind gerät man dann in die Aufwindströmung vor der Wolke, die – ähnlich dem Hangaufwind – unser Fluggerät außerhalb der Quellwolke emporträgt.

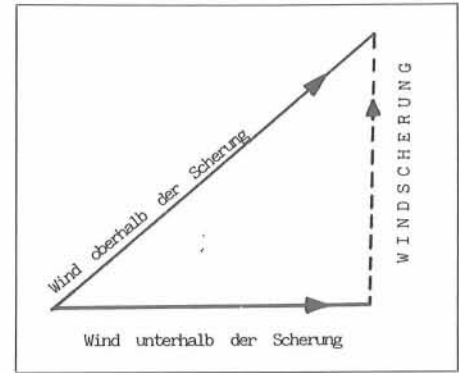
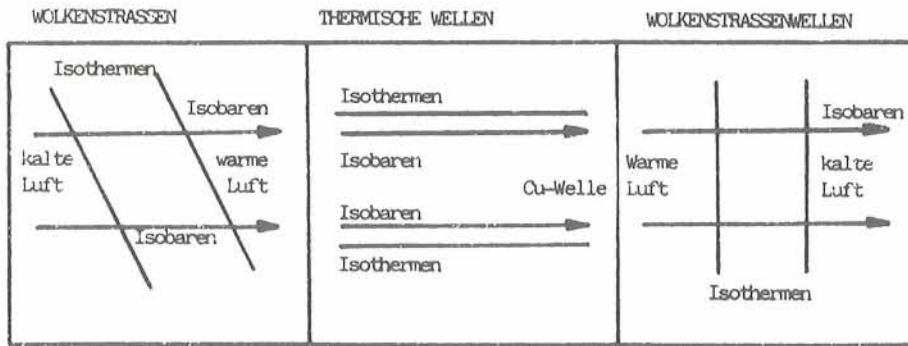
Das schönste dabei aber ist: Man findet diese Welle selbst im Winter. Die Cumuluswelle macht's möglich!

Häufig wollen Segel- und Drachenflieger die Konfiguration der Isothermen und Isobaren wissen, wie sie beim Auftreten von Wolkenstraßen und thermischen Wellen zueinander angeordnet sind. Die folgende Skizze zeigt die Anordnung der Isobaren und Isothermen bei Wolkenstraßen, Cumuluswelle und Wolkenstraßenwellen.

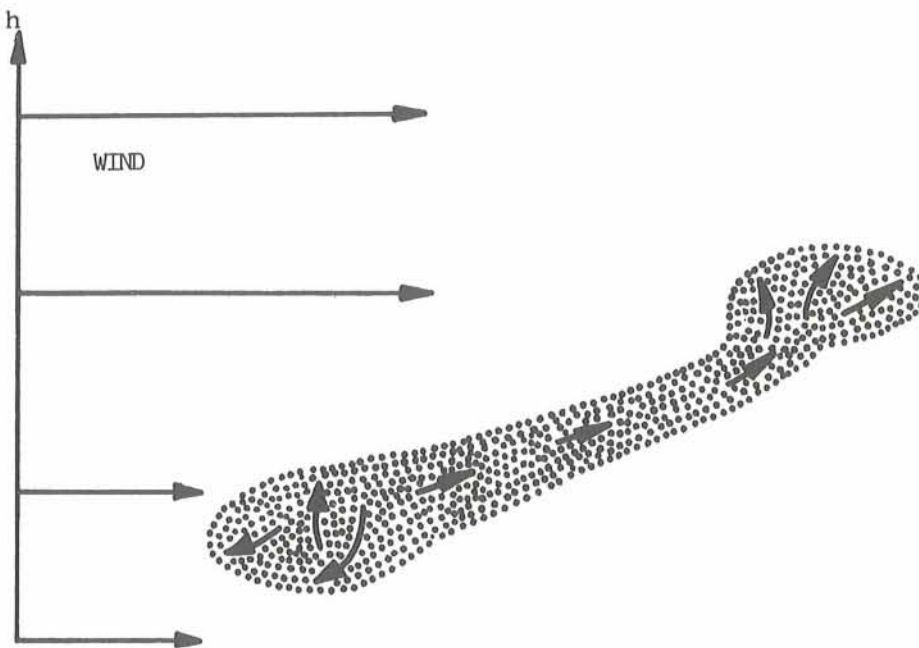
In den letzten Beiträgen war vermehrt der Einfluß des Windes angesprochen worden. Häufig wurde auch der Begriff der Windscherung zitiert. Es ist jetzt einmal an der Zeit, einige Worte darüber zu verlieren, bzw. einige erklärende Zeichnungen zu bringen. Zuerst der Einfluß des Windes: Bei der Behandlung der Thermikentstehung haben wir ausführlich darauf hingewiesen, doch soll zum jetzigen Zeitpunkt einmal der Einfluß des Windes auf die guten Streckenflugtage



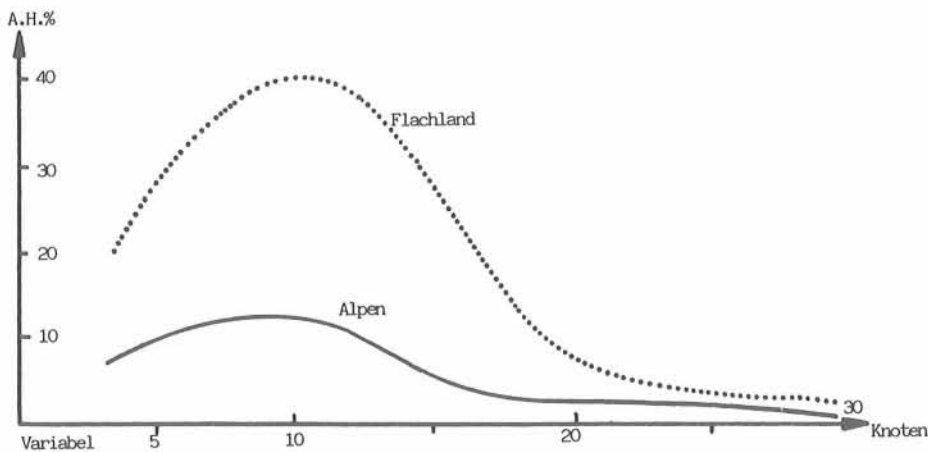
Barogramm eines Fluges in der Cumuluswelle
Im Wolkenwellenaufwind 1000 m über der normalen Thermik



Vektor-Darstellung der Windscherung



*Einfluß der Windscherung auf die Thermik
Um die Thermik wiederzufinden, bewege man sich ca. 1 km in Richtung der
Scherung. (Nach Prof. Wallington)*



*Absolute Häufigkeit des Windes
Häufigkeitsverteilung der Windgeschwindigkeiten für gute Streckenflugtage*

dargestellt werden. Bei einer Häufigkeitsdarstellung der Windgeschwindigkeiten aller Streckenflugtage ergibt sich, daß die absolute Häufigkeit des Windes zwischen Null und 20 Knoten liegt. Die untere Kurve enthält Flüge aus dem Alpenraum, während die

obere auch Streckenflüge des Flachlandes mit kräftigem Rückenwind z. B. Ost- und Nordostlagen, beinhaltet. Man sieht aber auch hier sehr deutlich, daß auch im Flachland trotz Rückenwindes bei etwa 30 Knoten (= ca. 55 km/h) Schluß ist.

Auf den Zeichnungen der Seite 67 wurde versucht, den Einfluß der Windscherung auf die Thermik wiederzugeben, so wie es Wallington bereits vor zig Jahren ermittelt hatte. Dem Streckenflieger ist jede theoretische Abhandlung über Windscherung egal. (Als Windscherung bezeichnet man übrigens die vertikale Windrichtungs- und/oder Windgeschwindigkeitsänderung!) Er will Hilfestellung haben, wie er die Einflüsse dieser Windscherung ausgleichen kann. Wenn man also die vertikale Windscherung kennt – deshalb wurde auch das Beispiel der Vektordarstellung gewählt – so hat sich folgendes herauskristallisiert: Um die Thermik wiederzufinden, muß man sich etwa einen Kilometer in Richtung der Windscherung bewegen, dann ist die größte Wahrscheinlichkeit für das Auffinden des Aufwindes wieder gewährleistet. Leider weiß man ohne meteorologische Unterlagen in den meisten Fällen nicht über die bestehende Scherung Bescheid. Bereits aus diesen Gründen ist es wünschenswert, ziemlich exakt den Windverlauf im Konvektionsraum zu kennen.

**Auszug aus Manfred Kreipl,
Thermik-Fibel, 1986**

Wie wird man eigentlich »Drachenflieger-Filmmacher«?

Ein Erfahrungsbericht von Charlie Jöst

1. Fortsetzung

Fernsehen – Abschied von einer Illusion

Noch inmitten der Recherchen für den geplanten DHV-Film »Drachenfliegen – Ein Traum wird lebendig«, sollte ich meinen ersten »Filmauftrag« für das Fernsehen erhalten. »Fernsehen«, das war für mich damals ein noch fast mystisches Zauberwort und ehrfurchtsvoll blickte ich zu den Filmprofis auf, die sich mit fünf Mann hoch bei unserem Verbandsvorsitzenden Peter Janssen einfanden, um einen Beitrag für das bayerische Regionalfernsehen zu drehen.

Aus Aichach waren schnell noch Lothar Förster mit Sohn Schully und Mitarbeiter Walter angereist. Letzterer sollte vor aufgebauter Kamera eine Schirmrettung demonstrieren und »bitteschön«, möglichst nahe vor der Kamera landen.

Nach einem ausgiebigen zweiten Frühstück konnte der verantwortliche Redakteur endlich sein Team in Richtung Landeplatz in Marsch setzen.

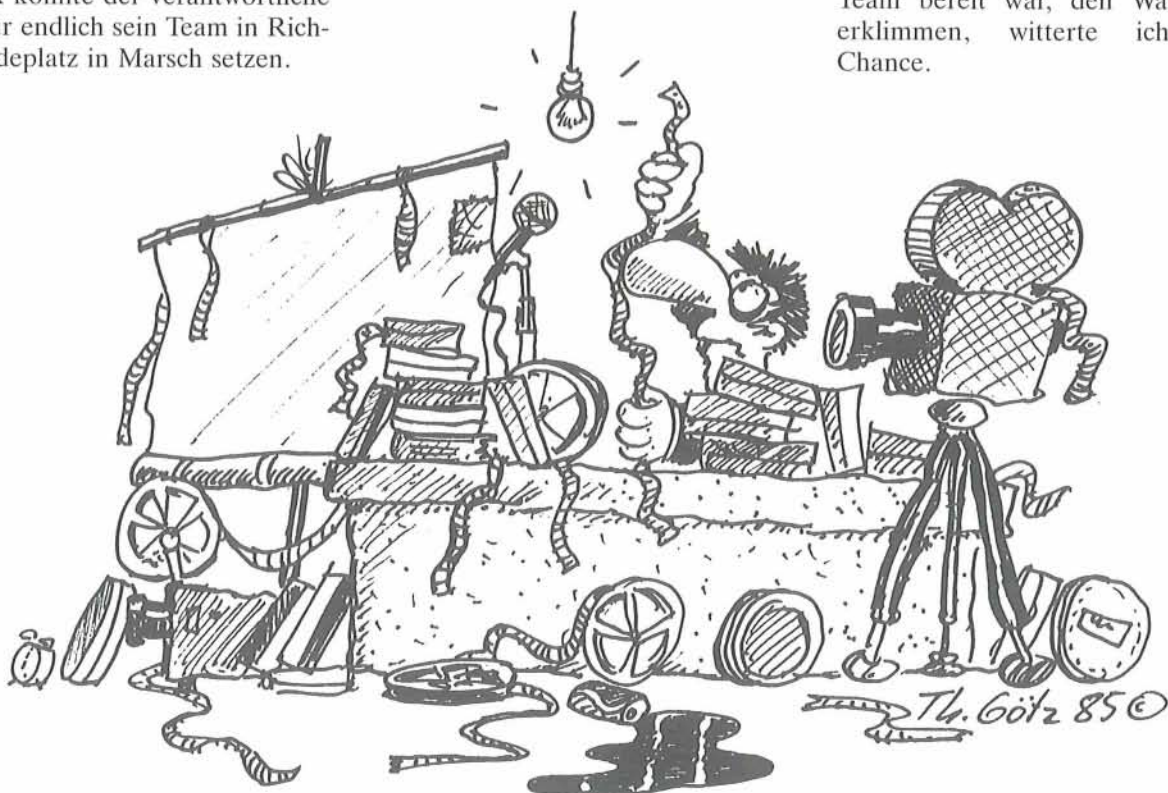
Hier hatten sich inzwischen trotz Werktag einige eiligst benachrichtigte Tegernseer Drachenflieger eingefunden, um den Fernsehleuten eine eindrucksvolle Kulisse zu bieten. Sicher träumte auch jeder von uns davon, wenigstens für ein paar Sekunden über den Bildschirm huschen zu dürfen, um danach aufgeregt Bekannte und Verwandte anzurufen: »Habt ihr mich eben im Fernsehen gesehen?« Es ist doch immer wieder verblüffend, wieviel ungeahnte Energien dieses Medium in uns freisetzen kann.

Noch am Landeplatz sollten wir erfahren, warum Fernsehbeiträge so teuer und die Mitarbeiter so gut bezahlte Spezialisten sind: Nach diesem ausgedehnten zweiten Frühstück war es nunmehr Mittag geworden und das Team beschloß, bei einer deftigen Brotzeit im Cafe Kreuz zunächst einmal den Ablauf der Aktion zu besprechen.

Als Kameramann, Assistent und Tonmann hörten, daß sie von der Endstation der Gondelbahn ihre Ausrüstung ca. 150 Meter hoch auf den Wallberggipfel schleppen müßten, um unsere Starts zu filmen, weigerten sie sich schlichtweg mit dem Hinweis, daß sie laut Arbeitsvertrag zu solchen Leistungen nicht verpflichtet werden könnten.

Dabei war diese Einigkeit beachtenswert, denn später konnten wir erfahren, daß innerhalb der Filmteams unter Umständen erbitterter Kleinkrieg geführt wird zwischen »Bild« und »Ton«. Dann macht jeder »Dienst nach Vorschrift« und keiner kommt auf die Idee, der anderen Seite auch nur den kleinsten Gefallen zu tun. Der verantwortliche Redakteur hat dann alle Mühe, den Haufen bei Laune zu halten – und mehr, der Volkszorn richtet sich geschlossen gegen ihn.

Nachdem also klar war, daß außer dem Redakteur niemand aus dem Team bereit war, den Wallberg zu erklimmen, witterte ich meine Chance.



Charlie Jöst bei der Arbeit an einem DHV-Film. Festgehalten von Zeichentrick-Zeichner Thomas Götz

Ich erwähnte beiläufig, daß meine Super-8-Kamera im Gepäck sei und ich ohnehin mit Kamera fliegen wollte. Das träfe sich gut, meinten die Fernsehleute, ich solle bei der Gelegenheit doch auch ein paar Starts filmen und man wolle dann sehen, ob man das Material verwenden könne, denn Super 8 sei ja gar nicht beliebt in Fernsehanstalten.

Als bald erklomm eine Gruppe von acht Drachenfliegern mehr oder weniger gequält den Wallberggipfel. Darunter unser Heini Gottschlicht, der wie eine Gemse den steilen Aufstieg ohne Rast bewältigte, mir untrainiertem »Flachländer« sogar auf halbem Weg entgegenging und meinen Fledge auch noch zum Gipfel schleppte – danke, Heini, daß Du sogar ein Herz für »Preißn« hast.



Der Aufstieg mit einer professionellen Filmausrüstung kann mühsam werden und schon manches Kamerateam hat sich einfach geweigert.

Foto: Charlie Jöst



»Lohnendes« Motiv im Gegenlicht

Foto: Marinus Fischer

Ich filmte die Starts der Kameraden, die nun nacheinander zu Tal schwebten, wünschte Walter noch alles Gute für die geplante Schirmöffnung, dann machten sich Heini und ich als letzte startklar. Wir hatten ausgemacht, daß Heini mit seinem Firebird vorausfliegen und auf mein Zeichen hin ein bißchen »Zirkus« machen sollte, da ich ihn, mit am Kiel meines Drachens montierter Kamera, verfolgen würde. Damals kannte ich Heini noch zu wenig, denn sonst hätte ich nicht so leichtfertig »Zirkus« gesagt. (Zwischenzeitlich hat er übrigens eine Karriere als Motorkunstflieger gestartet.) Auf den verabredeten Pfiff hin begann Heini's Vorstellung, daß mir beinahe Hören und Sehen verging. Im eingeleiteten Schnellflug konnte ich noch leicht mithalten, als aber der Firebird vor mir blitzschnell über eine Fläche in einem steilen Korkenzieher nach unten wegtauchte und mir Heini's »Gell, do schaugst« noch in den Ohren klang, war es aus mit der gemütlichen Verfolgungsjagd. Wie ein Jagdflieger versuchte ich immer wieder, Heini vor die Linse zu bekommen. Mein Fledge war zwar schneller, Heini's Firebird aber wesentlich wendiger. Noch kurz vor der Landung war ich mir sicher, daß der Flug für die »Katz« gewesen war. Doch die Kameraden und das Fernsteam waren begeistert und fanden unsere Verfolgungsjagd gar nicht so chaotisch, wie ich zuerst dachte. Auch mit Walter's Schirmdemonstration waren sie sehr zufrieden.

Ich übergab meine Filmkassetten an den Redakteur und erhielt zum Dank

einen festen Händedruck. Mit Spannung lauerten wir dann auf die Regionalsendung und ein paar Tage später flimmerte der Filmbericht zwischen Bienenzucht und Kirchengemeinderat über den Bildschirm.

Für die kurze Sendezeit, die zur Verfügung stand, hatte der Redakteur wirklich das Beste daraus gemacht. Natürlich waren wir über die Kürze des Beitrages enttäuscht – vor allem, wenn wir an den betriebenen Aufwand dachten.

Als Trostpflasterchen für mich bestanden ungefähr 4 Minuten – d. h. also 50 Prozent des Filmes – aus meinen Aufnahmen und mit stolz geschwellter Brust fühlte ich mich schon fast wie ein Profi – mit dem Unterschied, daß Profis zwischen 1000 und 2000 DM für die Sendeminute kassieren. Doch davon erfuhr ich erst später.

Super 8 – quo vadis?

Das o. a. Beispiel beweist eindeutig, daß ordentlich belichtetes Super-8-Filmmaterial ohne deutlichen Qualitätsverlust gesendet werden kann, da die Auflösung eines Super-8-Bildes immer noch um einiges günstiger ist als die Auflösung des Fernsehbildes.

Woher rührt also die Abneigung der Fernsehanstalten gegen Super-8-Filmaufnahmen?

Den Grund findet man ganz einfach in den fehlenden Bearbeitungsmöglichkeiten.

Die Fernsehanstalten sind nicht für Entwicklung und Schnitt von Super-8-Filmen eingerichtet. Selbst die Abtastung auf MAZ (= Magnetaufzeichnung – Video) bereitet Schwierigkeiten und kann nur von wenigen Spezialfirmen in guter Qualität gewährleistet werden.

So bleibt dem Fernsehen nur die Möglichkeit, das Filmmaterial »aufzublasen« (= optisch auf 16 mm zu vergrößern), um es dann in gewohnter Weise zu bearbeiten. Dieser Arbeitsgang kostet Zeit und ist teurer, als wenn sofort auf 16 mm aufgenommen wird.

Um Zeit zu sparen und Qualitätsverluste beim Kopieren zu verhindern, werden neuerdings die 16-mm-Filme als Negativ elektronisch abgetastet und anschließend elektronisch geschnitten. Die Elektronik wandelt dabei das Negativ-Bild in ein Positiv um. Der engagierte Super-8-Filmer sollte den heranrollenden Video-Boom nicht als Konkurrenten ansehen. Er

kann mit erschwinglichen Mitteln immer noch technisch und inhaltlich überzeugende Filme herstellen.

Das Weihnachtsfest auf der 4-Stunden-Videokassette wird im Gegensatz dazu schnell seinen Reiz verlieren, vor allem, wenn daneben sämtliche Geburtstage der Familie in gleicher Länge die Regale füllen.

Traurig für den Super-8-Filmer ist jedoch die Tatsache, daß die Industrie das »Super-8-Schiff« sinken läßt, weil sie in Video neue Märkte entdeckt hat.

Der Erfolg unseres ersten DHV-Filmes rührt nicht zuletzt daher, daß viele Super-8-Filmer ihre seltenen und einmaligen Aufnahmen zur Verfügung stellten. Selbst die Verleihkopien erreichten, Dank persönlichen Einsatzes des Laborpersonals, eine für Super 8 beachtliche Qualität.

Auch der letzte DHV-Film, »Drachenfliegen – Heiter bis wolkig« wurde dank unzähliger Filmbeiträge zu einem weiteren Erfolg.

Woher sollen im Video-Zeitalter die interessanten und lustigen Beiträge kommen, die unser kleines »Drachenflieger-Kino« so einmalig und erfolgreich werden ließen?

Fortsetzung folgt.



Neueröffnung!!!

Am 8. 5. 1986 eröffnen wir unsere Halle
Alles für den Drachenflieger
Verkauf Reparatur und Service
Besuchen Sie uns

Aktuelle Termine: laufend L-Kurse

A-Schein: 24. 4. – 7. 5. und 28. 5. – 12. 6.
B-Schein: Theorie 1. 5. – 4. 5., Praxis 15. 5. – 19. 5.
Schlepp: 15. 6. – 17. 6.
oder nach Vereinbarung

...dort, wo der Schwarzwald am schönsten ist

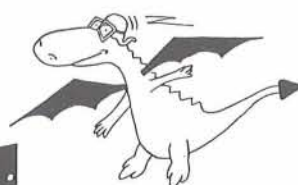
In der Gumm, 7807 Elzach
Tel: 07682/8279 ☎; 07682/7062 ☎

Ausbildungsteam:
Sabine Maurer, Manfred King, Erwin Zipfel,
DHV geprüfte Fluglehrer

Peter's
Drachenladen

**WIR SIND KEINE
FLUGSCHULE...**

...denn davon gibt es ja
mehr als genug.



Wir sind ein Fachgeschäft für Drachenflugsportartikel.
Ganz ohne Druck Ihres Lehrers beraten wir Sie gerne
über alle auf dem Markt befindlichen Fluggeräte und
Zubehörartikel. Bei uns erhalten Sie jederzeit Instru-
mente und andere Artikel zum Testen, und wir verein-
baren gerne einen Probeflugtermin mit Ihnen.

Zum Beispiel:
Atlas und Feder für den Anfänger
Hermes und Express für den Könner.

**ZUBEHÖR · BEKLEIDUNG
REPARATUR · ERSATZTEILE**

Bestellen Sie unseren Katalog oder rufen Sie
uns an. Wir bieten faire Preise und vollen Service

7206 Emmingen
Hauptstr. 11
Tel. 074 65 / 16 33

Aus dem Loffenauer »Nähkästchen« der Drachenflieger

von Fritz Weiß

Ich fühle mich nicht als »Schneidermeister« wegen der Wortwahl »Nähkästchen« in der Überschrift, doch auf wiederholte Anfragen, Anrufe, Briefe und Gespräche möchte ich Beispiele der Entstehung, des Aufbaus, der Aktivitäten und des Umfeldes aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des DC Loffenau geben. Beispiele – Gedanken: Wer es als »überheblich« betrachtet, sollte nicht weiterlesen, wer »neugierig« ist, sollte seine Neugierde befriedigen, wer »Gedankenanstöße« sucht, wird bestimmt »gestoßen« werden, und wer für seinen Club Vergleiche erwartet, sollte bei der Loffenauer »Maßschneiderei« die Elle anlegen.

Beim Drachenflugclub Loffenau ist immer etwas los. In 14 Vorstandssitzungen im Jahr (einer rührigen Vereinsführung) wird geplant, verworfen und für gut befunden. Die äußere Festigung dafür ist die Mitgliederversammlung im September jedes Jahres, eine gut ausgebaute Satzung, eine rechtlich durchdachte Fluggenehmigung des Regierungspräsidiums Nord in Karlsruhe – trotz Allgemeinverfügung und eine überlegte und oft revidierte clubinterne Regelung, sportlich wie wirtschaftlich. Dazu kommt eine Gemeindegenehmigung, ein von der Ortsverwaltung für 29 Jahre gepachtetes Startgebiet/Aufbauplatz (4 Ar) mit dazugehörendem dem Club zur Verfügung gestellten abgeschränkten Weg, ein clubeigener, zum Teil gekaufter (3 Ar) und gepachteter Landeplatz. Zum Clubeigentum gehört auch die »Emma«, ein umgestalteter Lieferwagen, schön bemalt, der als Übertragungs- bzw. Funkwagen bei Veranstaltungen dient, ein sogenanntes Büro (zwei Räume) findet Verwendung als Lager für viele Club- und Zeltutensilien wie dem Papierkram und eine größere Garage, in der die Theken und andere Gerätschaften überwintern und der DCL-»Bus« parkt. Letzterer der Stolz des DCL zu allem übrigen. D.h. ein clubeigenes Transportmittel, ein Daimler-Geländewagen. (Das sind sozusagen die Grundlagen unseres freizeithilflich-ideellen und aktiven »Betriebes«.)



Der Loffenauer Hausberg, die »Teufelsmühle«

Foto: Tilman v. Mengershausen

Den eigentlichen Rückhalt bieten seit drei Jahren eine nahezu feste Zahl, trotz Fluktuation, so um die 120 aktiven Piloten (z.Z. 123) und natürlich unsere »Arbeitsbienen« und »Maulwürfe«, z.Z. 167 passive Clubmitglieder (Busfahrer, Start- und Landeplatzhelfer, Festzelt»arbeiter«, Wiesenmäher, Mädchen-für-alles-Leute). Durch die Zahl seiner Mitglieder (Streuung), die ansehnliche Beteiligung von Gastpiloten am Flugbetrieb und die Ausstrahlung des Loffenauer Clubs und Clubgefüges, hat der DCL eine gewisse »Mittelpunktfunktion«. Jedes Wochenende – denn Flugbetrieb ist in Loffenau nur an Wochenenden und an Feiertagen – ist der Bus mit Busfahrer (ein Häufchen von ca. zwölf Mann, passive Leute, kostenlos, die sich nach Plan abwechseln) Anlaufstation am Landeplatz, um die Piloten von hier aus über eine rund zehn Kilometer lange Wegstrecke zum Startplatz Teufelsmühle (950 m) zu transportieren. Acht Personen incl. Fahrer (mit Fluggeräten) kann unser Daimler auf den »Hausberg« buckeln. Hier wartet der Flugleiter, der ab 1986 vom 80 m höher gelegenen Teufels-turm in unsere Startleiterhütte durch Erdkabel Windgeschwindigkeit und

Windrichtung, die elektronisch gemessen werden, abrufen kann und somit die Gewähr hat, daß... Der Aufbauplatz bietet eigentlich genügend Platz und braucht die Konkurrenz anderer Aufbauplätze nicht zu scheuen. Geflogen werden kann außer NO/O/SO bei allen Windverhältnissen. Streckenflüge sind möglich, was die letzten beiden Jahre (84/85), vor allem 85 (Teufelspokal/Baden-Württembergische, z.B. Start Uli Blumenthal zum 108-km-Flug und fast 30 Flüge beim gleichen Wettbewerb über 20 und mehr km) bewiesen haben.

Der Landeplatz – viele mögen ihn, andere kommen nicht oder noch nicht mit ihm klar und die dritte Gruppe urteilt unentschieden – ist mit Windsäcken gekennzeichnet, hat gute Abbaumöglichkeiten, Parkplatzraum, Sitzbänke, geringen Raum für Wohnmobile und Freiraum (Wendeplatz) zum Beladen des DCL-Busses, und rechte Cracks haben eigentlich keine Probleme mit unseren Landewiesen. (Wünsche nach Großräumigkeit hat der Club und der Vorstand wohl, doch viele »Erzählungen« über irgendwelche Unzulänglichkeiten bei Clubdingen, nicht nur bei unserem Club – hier der Landeplatz –, entsprechen dort

einer dauernden Be- und Zerredung der Sache.) Zugegebenermaßen entsprach der Platz 1977/78/79, fast vor zehn Jahren also (1987 hat der DCL 10jähriges Bestehen) den Geräten, war der Platz sozusagen »deckungs-gleich« (s. Gleitwinkel), doch auch mit den heutigen »Flugmaschinen« (denkt man an besser entwickelte Geräte, Schnelligkeit, Gleitwinkel usw.) nach guter Einteilung..., klappt es bestimmt! Alle, die schon einmal als Gast in Loffenau geflogen sind, kamen wieder, was die Flugleiterlisten, die über Jahre beim DCL minutiös aus verschiedenen Gründen archiviert werden, ausweisen.

Flugtage hat der DCL im Jahr so um die 110. Zieht man Wettkampftage und Veranstaltungen ab, so verblieben in den vergangenen Jahren um die 100 Tage. Bei Abzug von Ostwetterlagen, Regen, Schnee und schlechten Windverhältnissen errechnete sich in den letzten acht Jahren ein Mittel zwischen 62–74 möglichen Flugtagen. Die Starts während dieser Zeit (Durchschnittswert) für denselben Zeitraum zwischen 3500–4200. Das heißt pro Tag 60 (+) Starts, bei einem Pilotenaufkommen von durchschnittlich 15/16. (Die vermeintlichen Bal-lungen, die manchem in Loffenau an Wochenenden auffallen, decken nur die Lücken übers Jahr gesehen.) In früheren Jahren wurden von verschiedenen Piloten zwischen sieben und zehn Starts am Tag absolviert. Das hat sich wie in allen Fluggebieten – durch Thermikerkfahrung, Streckenfliegen usw. – seit zwei Jahren gelegt. Man ist ruhiger geworden. (Was nicht nur der Sicherheit dienlich ist.) In Loffenau ist man schon mit einem Flug zufrieden, wenn er den gewünschten »Genuß«, die Strecke oder die Zeit, erbringt.

Was der DCL an Aktivitäten, übers Jahr gesehen, hat? – Nun, an Ver-anstaltungen wurde viel reduziert, schaut man auf frühere Jahre. Da war noch von Drachenfliegerball, von Grillfesten, Stammtischen, sogar einer Herstellerausstellung mit Zeit und Flugtag der damaligen »National-mannschaft«, Ranglistenwettbewerb-

ben und vielem anderen mehr zu le-sen. Heute hat sich alles auf den »Teufelspokal« konzentriert, selbst die Clubmeisterschaft wird nicht mehr als Wettkampf »fescht« im Herbst wie in Loffenau bis dato üblich, ausgeflogen, sondern ab diesem Jahr (86) übers Jahr ausgetragen und erkämpft. Natürlich sind wir weiterhin gerne bereit – die Loffenauer gehen aber ran, hört man da im Hintergrund sagen – eine »Deutsche« wie 1979 auszurichten, stellen uns auch weiterhin, wie bisher schon dreimal geschehen, für die »Baden-Württembergische Meisterschaft« zur Verfügung, doch unter der Bedingung, möglichst zeitgleich mit dem Teufelspokal. Beim Nikolausfliegen (so richtig mit Kostüm) für Kinder, mit Luftballonwettbewerb und dessen Preisverteilung für den weitesten Flug, machten wir eine Pause und begannen erst wieder 1985 aufs neue. Beim Dorffest der Vereine in Loffenau wirkten wir in kleinem Rahmen mit einem Verkaufsstand mit. Wir waren Veranstalter von zwei DHV-Tagen, wobei der erste dem DHV als »Wiege« diente. Die Mitglieder-versammlung im September jeden Jahres gereicht zum Rückblick der Vereins- und Vorstandsarbeit und dient zum Meinungsaustausch und zur Neuplanung. Und nach getaner Arbeit wird nach dem Teufelspokal ein Helferessen ausgerichtet; am Jahresende treffen sich die Busfahrer mit ihren Damen und der Vorstand seit 1985 dann auch zu ein paar gemütlichen Stunden, eben einfach zum Zusammensein.

Wir stellen jedes Jahr ein sogenanntes Clubheft her. Achtundvierzig Seiten, in den letzten zwei Jahren mit vierfarbigem Innenbogen. Der Inhalt: Alles Wissenswerte über den Club (Beiträge, Mitgliederantrag, Hangflugordnung, Geländebeschreibung, Ablauf von Busbetrieb usw.), Teufelspokalausschreibung, Flugleiterkalender (Busfahrer), Hintergrundberichte und vieles mehr. Zur »Deutschen« 1979 verkauften wir eigens dazu gestaltete T-Shirts, haben heute ein Club-T- und Sweat-Shirt, eigene Plakate, Aufnä-

her, Aufkleber, Bierdeckel usw. Eine Besonderheit am Rande: Seit der »Deutschen« besteht durch Initiative und Entwurf des Clubs ein Sonderstempel der Bundespost in Loffenau. Zum Wettkampffahr mit Hinweis zur Veranstaltung im »Rahmenfeld« des Stempels, danach mit Inschrift »Ein Centrum der Drachenflieger« plus stilisiertem Drachenfliegermotiv im Innenfeld. Eine Einmaligkeit, und von Briefmarkensammlern gesucht.

Gedankensplitter – wenn ich sie weiterführte – würde ein Vielfaches daraus über die DCL-Aktivitäten, das Umfeld und sozusagen den »Lebensnerv« des Clubs entstehen – aber sie sollen erklären und Fragen beantworten, die wiederholt und am DHV-Tag 85 in Bergen und auch in der Vereinsführerbesprechung Baden-Württemberg vor kurzem in Wolfschlagen an mich gestellt wurden, wie ich/wir das so im DCL alles machen und meistern. Vielleicht Gedankenanstöße für andere Vereine, Anregungen – aber immer ein Bild des »gesamten« Drachenflugclubs Loffenau wiedergebend.

Natürlich bedarf es – und das ist unausweichlich in dieser Vielfalt der Aktivitäten – einer geordneten und doch strafferen Führung, ohne autoritär zu wirken. Mitgliederbeiträge werden per Computer eingezogen – ohne Bankleitzahl und Kontonummer kein Clubeintritt. Aufnahmegebühr DM 200,-, Jahresbeitrag DM 40,- (dadurch Tagesfluggebühr DM 5,-/ Gäste DM 15,-; beinhaltet unbegrenzten Transport und sozusagen Funküberwachung, soweit möglich, pro Tag) – passive Mitglieder DM 16,-. Jeder Pilot macht 2–3mal Flugleiterdienst = Arbeitsdienst (à 5 Stunden, im Jahr 15). Bei Nichterfüllung oder unentschuldigtem Fehlen pro Flugleiterdienst DM 100,- Strafe in die Clubkasse. (Der Einzug bei Verfehlungen ging fast reibungslos, selbst altgediente »Flieger« zahlten, wohl mit Murren, aber doch...) Ebenso werden »Säumige« bei Nichtdurchführung ihres Arbeitsdienstes am Jahresende, nach nochmaligem

»Hans Kaulfuß-Luftsport« bietet ★ Sicherheits-Service ★

- ★ **Hartung-Superleicht-Helm 850 g** aus Kevlar-Carbon-Faser, (Gr. 54–62) DIN-, DMK- u. TÜV geprüft, mit Visier General-Vertrieb für Drachen- u. UL-Flieger DM 448,- incl. MwSt.
- ★ **BMW-System-Helm, Modell »86«** mit Be- u. Entlüftungssystem ECE-geprüft, (Gr. 54–62), kompl. mit Hørsprech-Garnitur
- ★ **Hørsprech-Garnituren** mit spezieller Anpassung an Ihr Funkgerät

- ★ **Dittel Flugfunk-Geräte FSG/4 u. FSG/5** (mit FTZ-Hr.) komplett mit Zubehör
- ★ **AOR Flugfunkgerät TR 720 D** (mit FTZ-Hr.) komplett mit Zubehör
- ★ **PKW-TOLI-Drachenträger** mit und ohne Diebstahlsicherung
- ★ **Hängeleiter- und UL-Rettungssysteme** von Fa. Kosteletzky und Fa. Rademacher
- ★ **Günstige Vorführgeräte** zeitweise im Angebot!!! ★ ★

Bitte fordern Sie unsere Info-Unterlagen an.
Luftsport Sicherheits-Service,
Hans Kaulfuß, Tel.: 0 06 61/6 93
Marwang 16,
8221 Grabenstätt am Chiemsee

HP 170 Vorführdrachen ca. 25 Flüge, Topzustand, Untersegel gelb, Eintrittskante orange; VB DM 5200,-

Näheres unter

WILLS WING
Chiemgau

Peter Reichart · Drachen und Zubehör
 8221 Grabenstätt · Tel. (0 06 61) 247 (abends)

Arbeitsangebot, zur Kasse gebeten. (Die Kassenbücher, durch die jeder, aber auch jeder Pfennig in Loffenau geht, wissen darüber beredt zu berichten.) Aber eigentlich klappt es seit zwei Jahren zur Zufriedenheit.

Unsere Veranstaltungen pflegen wir – es war noch nie anders beim DCL – mit Festzelt durchzuführen und so wird's auch bleiben. Festzeltgrößen (mit Bühne) von 20 × 45 m waren in der Vergangenheit keine Seltenheit. Von einer 23 m langen, vom Club gebauten Theke (Naßteil, Kuchen-theke, Kaffeemaschine mit Fassungsvermögen von 9 l, Biertheke, Grill usw.) wird der Pilot, der Gast, der Zuschauer, versorgt. Abends ist Tanz, oft bunter Abend, auch schon mit Damenkapelle, manchmal eine kanadische Militär-Musikformation (nahgelegener Flugplatz Söllingen), nachmittags als besonderes »Zugpferd« war zweimal Dallach mit Kunstflugprogramm (deutscher Meister und 3. der Weltmeisterschaft) in Loffenau mit seiner tschechischen Kunstflugmaschine.

Unsere Piloten sind ein lustiger und auch zufriedener Haufen. Zu Beginn des Drachenfliegens in Loffenau, damals noch dem TuS Loffenau angeschlossen bis zur eigenen Selbständigkeit und dem e. V., rodeten sie Baumstümpfe aus dem jetzigen Startgebiet und machten es urbar, mit den noch wenigen passiven Helfern. Die Gemeinde unterstützte, indem sie den Weg zum Startplatz und das Aufbaugelände erschloß und den Weg sogar mit Dränage versah. Während der Jahre wurde hier oben im Startgebiet clubintern viel gearbeitet und verbessert. Die Naturrampe, die Loffenau seit Bestehen des Clubs besitzt, wurde mehrmals überholt, neu geschüttet, der »Schanzentisch« erhöht, der Aufbauplatz erweitert und mit einem grobkörnigen Kiesschotter belegt. Wasserablaufgräben im Weg verlegt, der Weg selber mit Kiesbelag versehen und weicher Untergrund entfernt und durch festen Boden ersetzt. In den frühen achtziger Jahren eine club-eigene Flugleiterhütte in Auftragsarbeit erstellt und Aufbauplatz und Rampe gegen die Zuschauer mit einem »Handlaufgelände« abgescirmt. Der Höchststand der damaligen aktiven Mitglieder betrug bis zum Übertritt in den DHV (Erste Hauptversammlung in Loffenau) ungefähr 49 Piloten, die dem BWLV, also noch dem Aero Club, angehörten. Danach stieg's rapide an. Obwohl wir

unseren »Einstand« von DM 100,– zu damaliger Zeit auf DM 200,– (bei Austritt gegenüber vorher nicht rückzahlbar) erhöhten, um eine gewisse »Bremse« gegen die vielen Neueintritte ziehen zu können – es nutzte nichts. Über die Mitgliederzahl von 86 zu 112 bis zum einmalig kurzzeitigen Höchststand von 138 Piloten ging's rasend schnell. Seit zwei Jahren hat es sich aber um 120 (+) eingependelt. Ortsansässige Piloten waren es immer so um die fünf. Der »Streubereich« unserer Clubmitglieder erstreckt sich von Stuttgart über Ludwigsburg, Heilbronn, Pforzheim, Karlsruhe und im Süden und Norden darüber hinaus. Aus dem Offenburger Raum (Bühl, Achern, Kehl) ist dagegen keine Mitgliedschaft zu verzeichnen.



Früher: Landung im Morast, Deutsche Meisterschaft 1979

Foto: Tilman v. Mengershausen

Eigentlich waren und sind unsere Piloten an vielen Wettkämpfen beteiligt, obwohl man in den ersten Jahren von einer »Sieg- oder Platzierungsausbeute« nicht sprechen kann. Das hat sich mit der Zeit geändert; wohl nicht in »Höhenflügen«, doch einiges ist auch beim DCL in dieser Hinsicht vorzuweisen. Ziel des Loffenauer Clubs war das »Drachenfliegen« seit jeher. Leistungsdenken, Wettkampfgebaren, Rekorde und Pokale – schön und gut – aber man verschrieb sich hier immer, trotz Vorwärtsentwicklung, mehr dem »traditionellen Drachenfliegen«. Wie jeder Pilot, so sind auch die Aktiven des DCL an allen Fluggebieten zu finden und sie tauchen auch vor allem im südlichen Ausland auf. Ihr Standort, ihr Bezugspunkt, bleibt immer die

Teufelsmühle: Auch wenn sie aus Alters- oder anderen Beweggründen aus dem Club ausgeschieden sind, kehren sie immer, vergleichbar einer Biene, zu ihrem Bienenstock zurück. Um sich in Loffenau als externer Club zu integrieren, stellte der DCL beim Fußballturnier der örtlichen Vereine an Pfingsten beim TuS Loffenau stets eine Mannschaft und gewann sogar schon zweimal den Wanderpokal.

Vergessen darf man in Loffenau nicht die passiven Mitglieder. Es ist erstaunlich, aber in ganz Deutschland als Einmaligkeit bei den Drachenfliegern zu betrachten: Der DCL hat einen Stamm, der zu Zeiten noch etwas größer war, von um die 170–180 passiven Mitgliedern. »Es ist das Standbein des Clubs!« Dies ist wörtlich zu sehen.

Denn ohne den Bestand der Passiven – nicht in bezug auf den Mitgliedsbeitrag – wäre vieles an Ausführung, Veranstaltungen, anfallenden (»Basis«)-Arbeiten usw. beim DCL nicht so ausgewogen. Denkt man an die große Streuung der aktiven Piloten des Clubs, so kann man wirklich nachempfinden, was von dieser Gruppe für den Club geleistet wird. Meiner Meinung nach ist es auch notwendig, bei »extern« gelagerten Sportarten, wie z.B. unserem Drachenfliegen, das irgendwo einen lokalen Bezugspunkt hat, so ein »Häufchen Leute« zu pflegen. In den ersten Jahren war es Neugierde gegenüber dem Drachenfliegen, dann kam eine gewisse Achtung dazu, das Verlangen dabeizusein und letztendlich die passive Mitglied-

Stichwort Landeplatz: Ende der 70er, Anfang der 80er Jahre ein sumpfiges, nasses Wiesengelände mit querendem Wiesenweg, kreuzendem Wassergraben, doch ausreichend für damalige Verhältnisse. Zunächst wurde hier »alles« gepachtet (immer auf fünf Jahre, mit richtigen Verträgen, die vor zwei Jahren erneuert wurden). Eigenes Land, knapp 3000 m² (3 Ar) Fläche, wurden mit der Zeit und im gesamten Landegebiet (Dorfwiesen) vom Club erworben, so mit Notariat und allem Drum und Dran. Gedanke: »Damit nichts passiert!« – Schon 79/80 gab's die ersten Erdbewegungen. Diejenigen, die zur Deutschen da waren, werden sich noch daran erinnern. Der berühmte Loffenauer »Laufsteg«. Da das gesamte Gebiet fast immer unter

[illegible]

Anmerkung der Redaktion:

Der Verfasser Fritz Weiß führt seit 1979 die Geschäfte des Drachenflugclub Loffenau und ist aus dieser Situation heraus bestens mit den Problemen der Vereinsarbeit in einem Hängegleiterverein vertraut.

Ganghoferstr. 25 · D-8000 München 2 · Tel. 089/50 40 70

• Gebrauchtmärkte • Gebrauchtmärkte •

Falke V, Baujahr 81, VB DM 1400,-; Rademacher-Schlafsack (180 bis 195 cm), DM 200,-. Telefon 08141/2235.

Azur 15 c, 3 Jahre alt, weiß mit blau-roter Eintrittskante, wenig geflogen, komplett ausgetucht von der Firma Kaspeitzer und alle beschädigten oder verschlissenen Teile ausgetauscht, für DM 2200,- zu verkaufen; vorbereitet für Minimum, einmal mit Minimum geflogen, Handling und Zustand optimal, Telefon 0711/631509 zur Bürozeit.

2 Falke V, Hochleistungsgeräte, 25 kg Gewicht, können probegefliegen werden; 1 Gerät neuwertig, ca. 15 Flüge, VB DM 2800,-; 1 Gerät sehr guter Zustand, VB DM 1800,-. Telefon 07164/7771.

Falke V, Baujahr 12/82, guter Zustand, diverse Ersatzteile, DM 2100,-. Telefon 07024/2465.

Fafnir, rot-gelb-weiß, mit kleinem Werbeaufdruck, DM 1200,-. Telefon 07225/72051.

Fafnir, 2 Jahre alt, makelloser Zustand, (Rohr-Innenpflege), Regenbogenfarben, wegen Übergewicht zu verkaufen; DM 2200,-. Telefon 05502/1090.

Fafnir, sehr schöne Farben (Blautöne), technisch und optisch 1A, Speedbar, Ersatzteile (Trapezrohre), DM 1090,-. Telefon 02242/6114.

Atlas 14, Baujahr 11/84, sehr guter Zustand, Farben lila/weiß, Steuerbügelseitenrohr, VB DM 2400,-. Telefon 02631/73814.

Falke V, Baujahr 82, nur 2 Jahre geflogen, einwandfreier Zustand, DM 1900,-. Telefon 0711/6493431.

Fafnir, Baujahr 04/82, Segel blau-gelb, incl. Prieler-Kniehänger, DM 1100,-. Telefon 07331/67596 abends.

Fafnir, guter Zustand, Überlandkennzeichen, Farbe braun-gold, Speedbar, 2 Ersatztrapeze, VB DM 1600,-. Telefon 07361/42268 ab 17.00 Uhr.

Cloud II, Baujahr 83, schwarz-rot, tadelloser Zustand, crashfrei, VB DM 2.400,-. Telefon 0711/5300097.

Polaris, 1 Jahr alt, wenig geflogen, DM 2.300,-; AC 5, 3 Jahre alt, leicht beschädigt, Gütesiegel, DM 500,-. Telefon 089/7254665.

C 12, Baujahr 81, guter Zustand, VB DM 1.250,-. Telefon 07329/6320 ab 18.00 Uhr.

Verkaufe **Sierra II**, Baujahr 83, incl. Überlandkennzeichen und Harrico, DM 2.000,-; Parasail **Schlafsackgurt**, DM 200,-; Pritzel **Vario**, DM 200,-. Telefon 07162/5999.

Bicla Arrow, 2 m, guter Zustand, Baujahr 83, DM 1600,-. Telefon 08035/2632.

Fafnir, rot, Baujahr 82, für DM 1.111,-. Telefon 07541/55651.

Profil 17, mit allem Pi-Pa-Po (Sandwichsegel, Multicolor etc.) zu verkaufen. Preis: Viel zu günstig. Telefon 06257/62938 oder 06257/62997.

Comet 2 wegen »Generationskonflikten« zu verkaufen, Farbe: rot-weiß, Alter 1 Jahr, Zustand wie neu, Handling traumhaft, Preis VB DM 4.200,-; Kroneis-**Barograph**, neuestes Modell, Baujahr 85, in einwandfreiem Zustand, zu verkaufen, DM 730,-. Telefon 06257/62997, Michael Weingartner.

Kniehänger Huber mit Parasail-**Fallschirm** wegen Umstieg auf Karpfengurt zu verkaufen, VB DM 450,-. Telefon 0711/472299.

Neuwertiger **Falke V**, Trike zugelassen, billig zu verkaufen. Telefon 07161/815914.

Bergfalke, neuwertig, rot-orange, VB DM 2800,-. Telefon 089/46057336 oder 089/6114878.

MK **Vario** und **Höhenmesser**, DM 400,-. Telefon 0941/96022 App. 37, Alois Dittrich.

Magic 185, Baujahr 04/83, sehr guter Zustand, ca. 30 Flüge, VB DM 2600,-. Telefon 089/226016 dienstlich, 08051/2321 privat.

Moyes Mars, Baujahr 08/85, wenig Flüge, crashfrei, mit Ersatzteilen, wunderschöne Farben, 1A-Zustand, VB DM 3400,-; Prieler-**Kniehänger**, Baujahr 08/85, wie neu, Parasail-**Fallschirm**, VB DM 850,-; Afro-Digital-**Höhenmesser**, wie neu, VB DM 300,-; Preis komplett DM 4300,-. Telefon 089/8347986.

Superscorpion 17 mit Zentralfaltgelenk, Gütesiegel, Baujahr 79, DM 500,-; **Superscorpion 14**, Gütesiegel, Baujahr 80, DM 600,-. Telefon 07722/5273 oder 07722/4805.

Maxi II, Anfängergerät, dunkelrot, sehr guter Zustand, Unterverspannung neu, Kurzpack 2 m, DM 1.400,-; **Focus 17**, nur 1 Saison geflogen, sehr guter Zustand, Test im dfm 9/83, Notverkauf, DM 2600,- (Neupreis DM 4600,-). Telefon 0711/463792.

Magic III 177, Baujahr 84, viele Extras, guter Zustand, DM 3200,-. Telefon 08330/1220 abends.

Ikarus 700 1/S, Anfängergerät, generalüberholt (neu: Unterverspannung, Kielrohr, Bolzen), DM 1100,-. Telefon 0228/213140 (Peter).

Gesucht – Gesucht – Gesucht

Azur 17 gesucht, möglichst im Raum Aachen/Köln bzw. NRW, gebe eventuell Atlas 16 in Zahlung, Telefon 02402/25508.

Suche gutenhaltenen **Bergfalke** (1,3 m). Telefon 08857/8379.

Suche **Bergsteigerdrachen**, Scout, Stratos, Bergfalke oder ähnliches. Telefon 0821/419349.

Suche dringend ausgedienten **Fallschirm** für therapeutische Zwecke an Sonderschule. Telefon 07173/3287.

Gesucht wird ein **Saphir 17** oder **Magic 166** sowie **Integralgurt** für die Größe 1,75 bis 1,80 m. Telefon 0821/487911.

Suche dringend **Bergfalke** (Bader) oder **Maxi 2** (Bichlmeier). Telefon 08031/41498.

Suche **Scout** bis DM 2.000,-. Telefon 07195/73399.

Steckbrief: 1985/86 gestohlene Hängegleiter

Gerätetyp	Farben	Werknummer	Kennzeichen	besondere Merkmale	Eigentümer oder zu Benachrichtigender
Cloud II	hellgelb-gelb-orange-rot (von innen nach außen, symmetrisch), Anströmkanten unten: rot	00567		Schutzgummiplatten an den Flügelenden unten	Bruno Roth, Bucklinweg 3, 7980 Ravensburg, Telefon 07 51/2 50 98
Profil 17	Anströmkante blau, Obersegel weiß, Untersegel multicolor			Neugerät, Packsack blau-gelb mit Zahl 21	Rolf Jogerst, Auf dem Stein 11, 7640 Kehl, Telefon 07 851/7 19 89
Minifex I	dunkelblau, hellblau			leichtes Segelmaterial	Gernot Leibe, Theresienstraße 152, 8000 München 2

Rückblick auf das erste Vereinsjahr der Drachenfliegerfreunde Rhein-Mosel

Nach gründlicher Vorarbeit (Ausarbeitung einer Satzung, e.V.-Eintragung beim Amtsgericht, Gemeinnützigkeit, welcher Dachverband, Beiträge und Aufnahmegebühr, Übungs- und Fluggelände und welcher Vereinsname) hatte eine Gruppe von sieben Vereinswilligen am 15. 05. 1985 zu einer Gründungsversammlung eines Drachenfliegervereins im Raum Koblenz eingeladen. Treff in Mühlheim-Kärlich im Gasthaus Flöck-Hilgers. Der öffentliche Aufruf in der Presse löste dann auch den ersten Paukenschlag aus, der dem neu zu gründenden Verein entgegenhallte.

45 Interessierte waren gekommen, 16 trugen sich nach Gründung sofort als Mitglieder ein und am 31. 12. 1985 hatte der Verein 23 Mitglieder.

Von diesen 23 Personen hatten acht einen Flugschein und neun machten im Laufe von sechs Monaten den L- oder A-Schein bei benachbarten Flugschulen.

Mittlerweile sind es vier Personen mit A-Schein (drei männliche und eine weibliche), sieben mit L-Schein, einer mit Sonderpilotenschein und zwei Fluglehrer.

Hauptarbeit des Vorstandes war die Geländesuche, dieses genehmigen zu lassen und eine gute Öffentlichkeitsarbeit.

Den Mitgliedern steht jetzt ein Übungshang bis 30 m und vier Flugmöglichkeiten von 80 bis 200 m zur Verfügung.

Weitere Aktivitäten waren: Ein Filmabend, Vereinsgrillfest, zwei Tage

Schleppfliegen mit Geländetest durch Robert Treumann und zwei Tage Schleppfliegen mit Geländetest durch Gerhard Hölzenbein, Geländebegehung unserer Vereinsgelände, Besuch des Verbandstages beim DHV in Bergen am Chiemsee und acht Monatstreffs für alle Interessierten am Drachenfliegen.

Herausstellen muß man, daß die Schlepptage ein voller Erfolg waren. Am ersten Wochenende wurden über 100 Starts gemacht ohne einen Unfall. Tolle Beköstigung aller Beteiligten durch die Bevölkerung mit Glühwein, Kaffee und selbstgebackenen Kuchen. Außerdem großes Entgegenkommen bezüglich der Geländebenutzung seitens des Gemeinderates, Grundstückseigentümer und Jagdpächter von Weisel, oberhalb der Loreley.

Das zweite Wochenende mit Gerhard Hölzenbein litt etwas unter der Witterung. Somit konnten hier nur 40 Schlepps gemacht werden.

Fazit: Junger Verein mit sehr viel Aktivitäten. Mehr war wohl in neun Monaten nicht zu leisten.

Die Aufgaben für 1986 stehen unter dem Motto:

Fliegen, wo auch immer es geht!

Das heißt: Weitere Gelände suchen und genehmigen lassen. Eine Schleppwinde wird gebaut. Organisierte Fahrten in Gebiete, wo Höhenflüge gemacht werden können. Vorstellung des Vereins in der Öffentlichkeit.

Und ganz groß wird der Punkt Sicherheit geschrieben. Wir gehen in eine Turnhalle, wo alle Mitglieder verpflichtet sind, unter Aufsicht eines Drachenflugehrers ihre Geräte auszutuchen, zu kontrollieren und wieder zusammenzubauen, um mit einem Gerät, welches in Ordnung ist, den ersten Thermiktagen im Frühjahr »aufzulau-

ern«. Außerdem findet in Kürze ein Fallschirmpackerlehrgang statt.

Hiermit wird auch darauf hingewiesen, daß an jedem ersten Montag im Monat Treff für alle Interessierten am Drachenfliegen ist. Ort: 5403 Mühlheim-Kärlich 3 (Urmitz-Bahnhof), Gasthaus Zur Waage Flöck-Hilgers, Telefon 02630/70 14, Beginn 20.00 Uhr.

Der wiedergewählte Vorstand setzt sich zusammen wie folgt:

1. Vorsitzender Norbert Kiefl, Andernach
2. Vorsitzender Günter Behne, Urmitz-Bahnhof
Geschäftsführer Toni Hommer, Urmitz-Bahnhof.

Sport

9. Teufelspokal

Ausschreibung

Ausrichter: Drachenflug-Club Loffenau (DCL)

Fluggelände: Teufelsmühle – Loffenau, Höhendiff. 550 m

Termin: 14.–17. Juni 86

Ausweichtermin: 21.–22. Juni 86

Chefschiedsrichter: Wolfgang Benitz

Meldung: Bei Wolfgang Benitz, Forststr. 7, 7500 Karlsruhe, Tel.: 0721/613462.

Startgebühr: DM 50,- für »Teufelspokal«

Meldeschuß: 1. Juni 86

Teilnahmevoraussetzung: Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen u. der Hangflugordnung Loffenau.

Transport: Die Fahrt mit dem DCL-Bus ist in der Startgebühr enthalten. Selbstfahrer dürfen nur bis zur Schranke fahren. Für die Rückholung bei Streckenflug u. Außenlandung ist der Pilot selbst verantwortlich und muß am Telefon 1-2 Abholer benennen, welche am Landeplatz ausgerufen werden.

Startfolge: "open window" (Aushang beachten) – nach jedem Flug muß der Pilot seinen ausgefüllten Flugbericht am Landeplatz (Jury) abgeben.

Disziplinen: Streckenflug od. Bojenflug od. Zeitflug – freie Auswahl während des gesamten Wettbewerbs – nach dem Start!

Landung (keine Landewertung): Bei Zeit- u. Bojenflug auf dem Landeplatz innerhalb der geteerten Wege bzw. Hangkante-Weg Außenlandung = 0 Punkte.

Fotografischer Nachweis: Kleinbild (nicht Pocket) schw.-weiß, 21 DIN.

Bei Streckenflug: 1× Startplatz (Uhr) – markante Punkte alle 5 km, 1× – markanter Punkt beim Landeanflug, 1× – aufgebauter Drachen vor Ortsschild, Kirche o. Ä. 1×.

Bei Bojenflug: 1× Startplatz (Uhr) und jede Boje 1×.

Bei Zeitflug: nicht erforderlich

Jeder Pilot kann so oft fliegen, wie er möchte.

Zur Auswertung wird pro Wettbewerb die Anzahl der abgegebenen Flugberichte durch die Anzahl der teilnehmenden Piloten dividiert und der jeweilige Durchschnitt ermittelt. Bei einem Piloten, der z.B. 6 Flugberichte abgibt, werden bei einem Durchschnitt von 2, nur die 2 besten Flüge gewertet.

Bojenflug: Bei Gleichplatzierung in der Endauswertung, erhält der Schnellere den Vorrang.

Protest: Protestgebühr DM 100,-, Einreichung nur schriftlich beim Schiedsrichter oder dessen Stellvertreter. Sammelprotest ist unzulässig. Ende der Protestfrist ist eine halbe Stunde nach Aushang der Endergebnisse. Bei Nichtstattgabe verfällt die Protestgebühr.

Preise

1. Platz 1 original Teufelspokal (gold)
2. Platz 1 original Teufelspokal (silber)

3.-6. Platz je 1 Pokal

Jeder Teilnehmer erhält eine Urkunde

Programm:

Sa. 14. Juni ab 10.00 Uhr Busabfahrt
ab 11.00 Uhr Wertungsflüge

So. 15. Juni ab 9.00 Uhr Busabfahrt
ab 10.00 Uhr Wertungsflüge

Mo. 16. Juni ab 10.00 Uhr Busabfahrt
ab 11.00 Uhr Wertungsflüge

Di. 17. Juni ab 10.00 Uhr Busabfahrt
ab 11.00 Uhr Wertungsflüge

Siegerehrung nach Wetterlage

Haftung: Der Ausrichter übernimmt keinerlei Haftung gegenüber Dritten, Piloten oder Zuschauern.

Erste Hilfe: DRK, Gernsbach

Zimmernachweis: Verkehrsamt Loffenau, 10.00–12.00 Uhr

Tel.: 07083/3224

Landesmeisterschaft Baden-Württemberg 1986

Die Baden-Württembergische Landesmeisterschaft findet voraussichtlich vom 29.05. bis 01.06. 1986 am Kandel statt. Ausrichter ist der Drachenfliegerclub Südschwarzwald. Die Ausschreibung sowie weitere Auskünfte können schriftlich bei Günter Finkbeiner, Konradin-Kreutzer-Straße 12, 7800 Freiburg, angefordert werden.

Wettbewerbssport in Frankreich

Der französische Hängegleiterverband hat beschlossen, daß die nationalen A-Wettbewerbe 1986 auch für internationale Piloten offen sein sollen. Die Wettbewerbe von Sederon und Pouilly sind als internationale Wettbewerbe organisiert.

Die nationale A-Klasse umfaßt die 40 besten französischen Piloten. Bei den nationalen A-Ausscheidungen und dem nationalen A-Finale werden alle Piloten des A-Kaders anwesend sein. Ebenso können ausländische Top-Piloten mit einer Empfehlung ihres Verbandes teilnehmen. Die Piloten benötigen eine entsprechende Versicherung.

Wegen dieser Wettbewerbe nehmt bitte, wenn nicht anders angegeben, Kontakt mit J. M. Coursimault, BP 42, F-26320 St. Marcel les Valence, Telefon 75588635, auf.

Die Wettbewerbe im einzelnen:

17. 04. bis 20. 04. 1986 Internationaler Wettbewerb von Pouilly, 2. Auflage des Internationalen Schleppwett-

bewerbs nahe Dijon im Osten Frankreichs, wo der 257-km-Europarekordflug von Gerard Thevenot begann.

01.05. bis 04.05.1986 Nationale A-Ausscheidung in Laragne. Der Wettbewerb findet statt im Durance-Tal nahe Sisteron (150 km südlich von Grenoble). Das Gelände wird von den nationalen A-Piloten allgemein als bestes Wettkampfgelände in Frankreich bezeichnet.

09.05. bis 11.05.1986 Nationale A-Ausscheidung in Millau. Millau liegt im Massif Central, 90 km von der Küste des Mittelmeeres entfernt. Es ist ein Flachland- und Starkwindgelände, in dem 1982 die Europameisterschaften stattfanden.

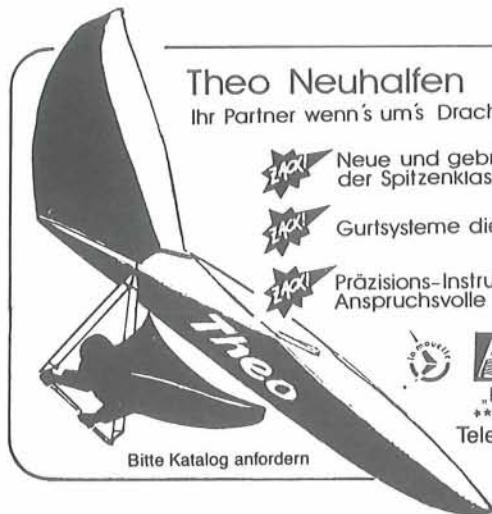
12. 06. bis 15. 06. 1985 Internationaler Wettkampf von Sederon. Der wichtigste französische Wettbewerb, ebenso eine nationale A-Ausscheidung findet in Sederon statt, 30 km von Laragne entfernt. Insgesamt gibt es 14.000 FF als Preisgeld zu gewinnen: 1. Platz 8.000 FF, 2. Platz 4.000 FF, 3. Platz 2.000 FF. Das Start-

geld beträgt 400 FF. Anmeldung: J. Legalland (Englisch), Domaine des Roques Blanches, F-13770 Venelles, Telefon 42577667.

23. 07. bis 26. 07. 1986 Europameisterschaft der Frauen in Sederon. Anmeldung: Heidi Blümhuber (Englisch, deutsch) Chez JC Blanc, bat. L'Alpette, F-38660 Le Touvet, Telefon 76085056, oder J. Legalland (Englisch), Domaine des Roques Blanches, F-13770 Venelles, Telefon 42577667.

27. 07. bis 03. 08. 1986 Nationales A-Finale in St. Andre les Alpes. Ein Gelände für Zielrückkehr- und Dreieckflüge (100-km-Zielrückkehrflüge sind normal, ein 45-km-Dreieck wird von den Anfängern der örtlichen Flugschule geflogen). Das Gelände, in dem Lucien Malacarne und Pierre Bouilloux ihr 150-km-Dreieck flogen. St. Andre liegt 40 km nördlich von Digne im Südosten Frankreichs.

28. 07. bis 31. 07. 1986 Nationale A-Ausscheidung für 1987 in Lachens. Lachens ist bekannt für seine guten Flugbedingungen am Ende der Saison. Es liegt 100 km von Nizza entfernt, im Südosten Frankreichs.



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

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

Bitte Katalog anfordern






BAIL...
 PSR
 „Polaris“

 Telefon 022 42/61 14

Wettbewerbskalender 1986

Termin	Gelände	Wettbewerb	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
01. 01. - 30. 09.	Europa	Deutscher Streckenflugpokal 1986	Deutscher Hängegleiterverband, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund am Tegernsee. Deutscher Aero Club, Lyoner Straße 16, 6000 Frankfurt/Main 71
01. 03. - 30. 09.	Norddeutschland	Nordischer XC-Cup	DFC Höxter, Detlef Gehrman, Hermannstraße 41, 3470 Höxter
08. 05. - 11. 05.		Landesmeisterschaft Rheinland-Pfalz (Nur für DAeC-Mitglieder)	DFC Trier e. V., Harald Zimmer, Wilhelm-Leuschner-Straße 36, 5500 Trier
08. 05. - 11. 05.	Flugplatz Dorsten	Windenmeisterschaft	Gert Köhler, Am Erlenkamp 4, 4350 Recklinghausen, Telefon 02361/57052
24. 05. - 26. 05.	Hardheim	Odenwald-Pokal-Fliegen	Club für Drachenflugsport, Gerald Katzenmaier, Silberstraße, 6969 Hardheim, Telefon 06283/991
29. 05. - 01. 06.	Goldeck-Spittal/Kärnten	Hessische Meisterschaft	Sportfachgruppe Hängegleiten im Hessischen Luftsportbund, Kurt Luther, Hasenpfad 3, 6380 Bad Homburg
29. 05. - 01. 06.	Kandel	Landesmeisterschaft Baden-Württemberg	Drachenfliegerclub Südschwarzwald, Günter Finkbeiner, Konradin-Kreutzer-Straße 12, 7800 Freiburg
29. 05. - 01. 06.	Immenstadt	Landesmeisterschaft Bayern (Nur für DAeC-Mitglieder)	LVB, Postfach 500120, 8000 München 50
31. 05. - 01. 06.	Buchs/Rheintal	6. Internationale Flugtage Werdenberg	Hängegleiterfluggruppe Werdenberg, Postfach 220, CH-9470 Buchs, Telefon 0041-85/63373
14. 06. - 17. 06.	Elpe	Blockmeisterschaft Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Berlin	Gert Köhler, Am Erlenkamp 4, 4350 Recklinghausen, Telefon 02361/57052 oder DFC West, Am Bruch 35, 5787 Olsberg 3
14. 06. - 15. 06.	Jöschelspitze/Bach	Streckenflug um den Lechtaler Bergkristall	Deltaclub Jöschelspitze/Bach, Obmann Robert Hehl, Gasthof »Grüner Baum«, A-6653 Bach 43, Telefon 0043-5634/6343
14. 06. - 17. 06.	Teufelsmühle	9. Teufelspokalfliegen	DFC Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe, Telefon 0721/613462
24. 06. - 29. 06.	Tegelberg	Deutsche Meisterschaft	Deutscher Aero Club, Lyoner Straße 16, 6000 Frankfurt/Main 71
07. 07. - 20. 07.	Ungarn	Europameisterschaft	Nur für Nationalmannschaften
02. 08. - 03. 08.	Wildkogel	8. Internationales Wildkogel-Pokal-Fliegen	Drachenfliegerclub Wildkogel-Falken, A-5733 Bramberg, Telefon 0043-6566/365330
24. 08. - 30. 08.	Vaduz/Liechtenstein	4. Europacup der Senioren	Manfred Pfister, Richard-Strauß-Allee 11, 6000 Frankfurt/Main 70, Telefon 069/399817
30. 08. - 31. 08.	Althof/Bad Herrenalb	Bärenpokal	Peter Friedemann, Eichendorffweg 26, 7540 Neuenbürg, Telefon 07082/2255