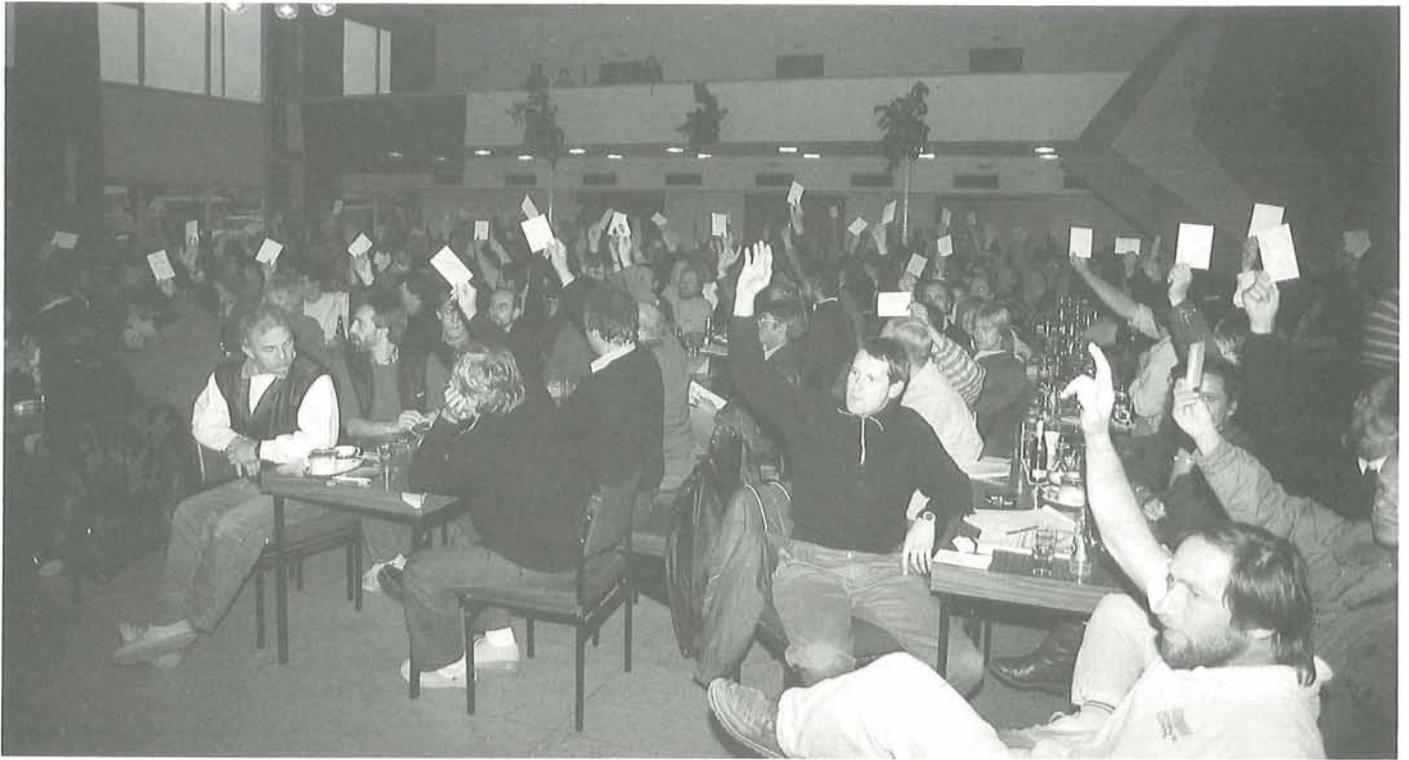


DHV-info Nr. 38

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

B 5591 F

Januar 1987



Deutscher Hängegleitertag 1986 in Winterberg

**Hauptversammlung erstmals in Norddeutschland
Hängegleiterkommission neu gewählt großes Rahmenprogramm**

Viele Autos mit langen Tüten auf dem Dach und mit Nummernschildern aus dem ganzen Bundesgebiet strömten am Wochenende 25./26.10.1986 ins Sauerland. Gemeinsames Ziel – oft nach langen Irrwegen – war Winterberg und dort die Stadthalle. Der Drachenfliegerclub West hat sich nicht lumpen lassen und unter dem Namen »Deutschlandtreffen« einen imponierenden Rahmen geschaffen. Zwar fiel der gemeinsame Schleppwettbewerb von DHV und DAeC dem stürmischen Herbstwetter zum

Opfer, aber es gab andere Erlebnisse: Schon am Samstagvormittag begann in der Stadthalle das Streckenflugsymposium, veranstaltet vom Drachenfliegermagazin. Der erfahrene Streckenflieger Michael Weingartner und der Meteorologe Manfred Kreipl haben dort »ausgepackt«. Parallel zum Symposium traf sich die große Runde der Vereinsvorsitzenden des DHV mit den Kommissionsmitgliedern zur jährlichen Zusammenkunft. Schwerpunktmäßig kamen Gelände-probleme auf den Tisch, gelöste

und ungelöste, gerade in Mittel- und Norddeutschland mit seinem großen Bedarf an Schleppgeländen. Am Samstagnachmittag strömten Hunderte an Mitgliedern und Gästen in die Stadthalle, zuletzt gab es nur noch Stehplätze. Nach der kurzen Begrüßung und der Abwicklung der Regularien ging's zügig an die Tagesordnung mit den Berichten der Kommissionsmitglieder, vgl. dazu den Tätigkeitsbericht in diesem Info.

Fortsetzung auf Seite 6

Aus dem Inhalt

Offener Brief an die DHV-Piloten in der Liga	4	DHV-Mitgliedsvereine	36
Wichtig – Neu – Kurz	5	Die Struktur des DHV	38
Deutscher Hängegleitertag 1986 in Winterberg	6	Gebrauchtmart	39
Protokoll der 7. Hängegleitertagung in Winterberg	7	DHV-Prüfkalender	44
Tätigkeitsübersicht der DHV-Hängegleiter- kommission	9	Deutscher Streckenflugpokal 1986	45
Der neue Flugmechanik-Meßwagen des DHV	12	Ausschreibung: Deutsche Streckenflug- meisterschaft 1987	51
4. Internationales Filmfestival der Drachenflugfilme in Saint Hilaire	15	DHV bietet an	53
Harvey und der Esel	19		
Die 5-Jahres-Überprüfung in der Praxis	21		
Sicherheitsjournal	22		

Sonderteil:

Ausbildungs- und Prüfordnung des DHV und DAeC für Hängegleiterpiloten und Drachenfluglehrer

Rückkehr zur Erde	29
DHV-Filmverleih	31
Geplatze Nummern oder Holaritiri aus Berchtesgaden	32
Wie wird man eigentlich »Drachenflieger- Filmemacher«?	34

Titelbild:

DHV-Mitglieder stimmen ab
Foto: Holzapfel/Jöst

Impressum

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiterverband e. V., Schaftlacher Str. 23,
8184 Gmund, Telefon 08021/8181

Redaktion:
Wolfgang Gerteisen (verantwortlich), Peter Janssen,
Tilman v. Mengershausen, Klaus Tänzler.

Satz und Druck:
Mayr Miesbach, Druckerei und Verlag GmbH,
Am Windfeld 15, 8160 Miesbach

Auflage: 7000

Erscheinungsweise: 5 Ausgaben pro Jahr

Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.



AERO-SAFE



Trapezstangen der Zukunft!

Was kostet's und was bringt's?

Typische Kommentare unserer AERO-SAFE Kunden:

„Jetzt versuche ich wenigstens nicht mehr durch den Integralhelm in die Hand zu spucken, außerdem sieht es gut aus und bringt Leistung beim Schnellflug“.

„Kaum zu glauben, daß AERO-SAFE nur DM 10,- bis 25,- mehr als ein Rundrohr-Ersatzteil kostet“.

„Mein Drachen war mit einem tropfenförmigen Alu-Steuerbügel ausgerüstet. 3 Monate mußte ich aufs Fliegen verzichten weil ich mir bei meiner Crash-Landung den Arm gebrochen habe. Jetzt fliege ich AERO-SAFE und empfehle es weiter“.

„Der Leistungsverlust durch die Bügelräder wird durch AERO-SAFE mehr als ausgeglichen“.

„Die Beule an meiner Stirn stammt von meiner letzten Landung. Jetzt muß AERO-SAFE her!“

1 Paar AERO-SAFE Ersatzrohre kostenlos als Trostpflaster für alle, die sich mit Voll-Alu-Profilrohren verletzt haben und uns ein Foto ihrer Verletzung schicken!!

Daten und Fakten

AERO-SAFE im Vergleich zu einem Rundrohr $\varnothing 25 \times 2,5$ mm (Beide Rohre 1,65 m lang).

	Gewicht	Steifigkeit E- (Knickfestigk.)	Biegefestigk.	Widerstand bei 40 km/h
Rundrohr	815 g	826 · 10 ⁸ Nmm ²	23,5 mkp	837 g
AERO-SAFE incl. Gummihinterkante	1039 g	1143/1048 Nmm ²	24,3 mkp	193 g

Lagermäßig vorrätig für

Minifex, Windtex	59,50
Topfex	65,-
Saphir	59,50
Duck/HP/Sport	96,-
Atlas/Profil/Probe/Expreß	65,-
Hermes	62,-
Sierra	65,50
Magic m. Rundr. (Lochabstand angeben)	85,-

Ersatzteil- preis

Adapterstück oben/unten

13,90/14,45
/
13,90/13,90
/
**/16,45
/
13,90/14,45
13,40/14,45

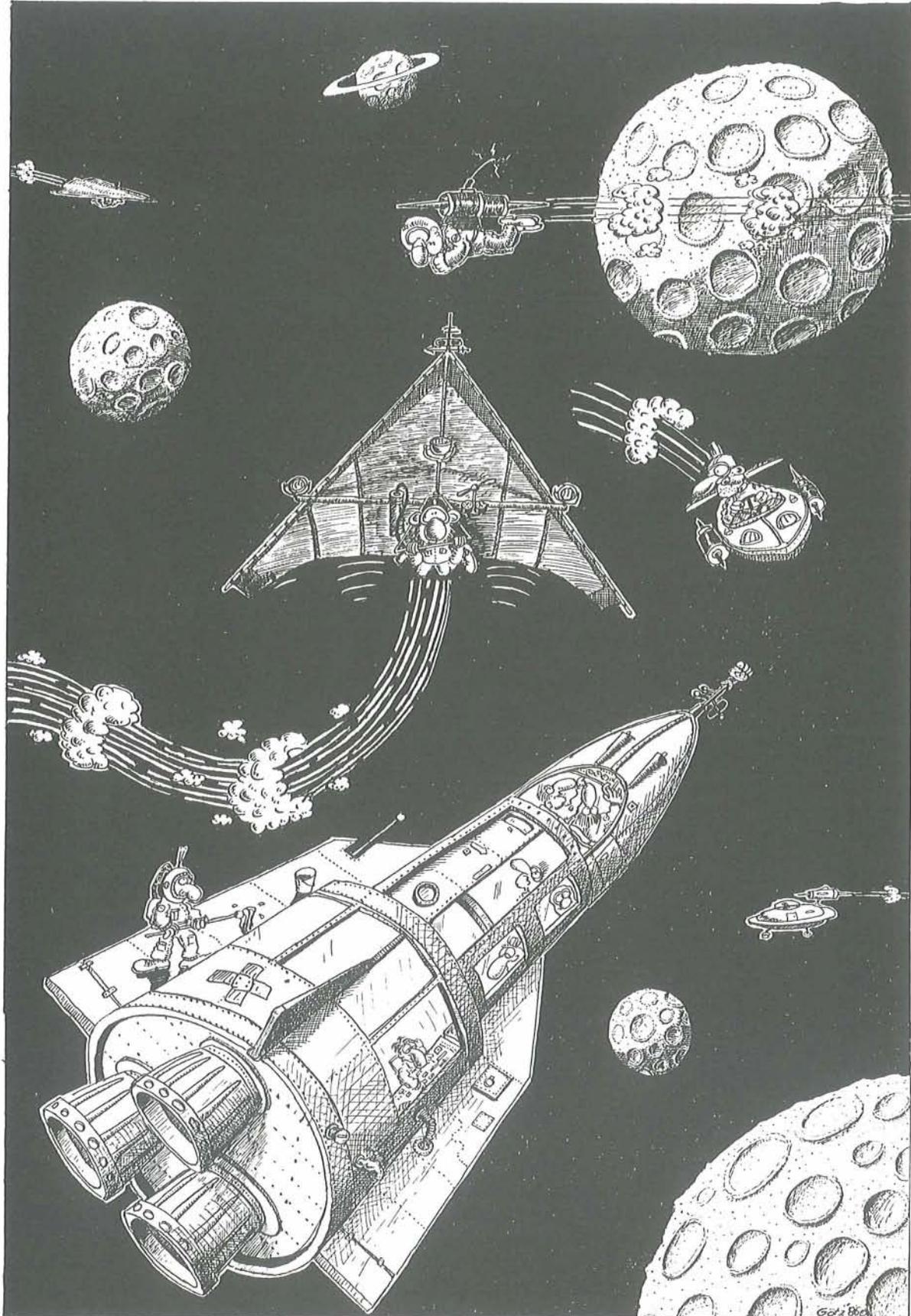
*incl. Verstärkungsrohr, **Adapter nicht erforderlich

Auch für viele nicht aufgeführte Drachen ist AERO-SAFE kurzfristig lieferbar. Bitte fordern Sie unsere Maßskizze an die wir zur Fertigung und als Kontrolle unbedingt benötigen!



Finsterwalder Drachenflug GmbH
Dipl. Ing. Thomas Finsterwalder, Pagodenburgst. 8, D-8000 München 60, Tel. 8 11 65 28
Geschäftszeiten tägl. 9.00-13.00/14.30-18.00, samstags 9.00-11.30 Uhr

Herzliche Neujahrswünsche
für alle Mitglieder und Leser!



Zeichnung: Thomas Götz

DAeC läßt Einigung platzen

Verlängerung des Sportvertrages vom DAeC verweigert Kein gemeinsamer Wettbewerbssport 1987

Eine gute Entwicklung für den deutschen Hängegleitersport darf nicht weitergehen. Die Verhandlungsergebnisse zwischen DHV und DAeC wurden durch einen Beschluß der DAeC-Hängegleiterkommission über den Haufen geworden.

Der zeitliche Ablauf:

Am 18. 10. 1985 hatten die beiden Verbände sich auf einen Wettbewerbsvertrag geeinigt, dessen Kern die gemeinsame Ausrichtung des Deutschen Streckenflugpokals mit Startrecht für die fünf bestplatzierten Piloten in der DAeC-Liga war. Damit hatten die DHV-Piloten die Möglichkeit, ohne vorherige Mitgliedschaft beim DAeC unter die 40 Piloten der Liga zu gelangen und sich dort für die Nationalmannschaft zu qualifizieren. Die letzte Vertragsziffer hatte den Wortlaut »Dieser Vertrag läuft bis 31. 12. 1986. Es ist beabsichtigt, ihn zu verlängern.«

Über die Verlängerung wurde am 11. 10. 1986 im Anschluß an die Siegerehrung für den Deutschen Streckenflugpokal 1986 mit Erfolg verhandelt, auf seiten des DAeC von den beiden Kommissionsmitgliedern Hans Olschewski und Peter Fleischmann und auf seiten des DHV von den Kommissionsmitgliedern Peter Jansen, Charlie Jöst, Helmut Denz und Hans Kober.

Ergebnis war die beabsichtigte Vertragsverlängerung mit Liga-Startrecht für die fünf bestplatzierten Teilnehmer und mit einer Geldzahlung von 6900 DM an den DAeC. Diese Summe entsprach dem Gewinn des DAeC aus dem vorjährigen »Verkauf« der Australien-T-Shirts an den DHV.

Mit Schreiben vom 20. 10. 1986 rückte der DAeC erstmals vom Tegelberger Verhandlungsergebnis ab. Hans Olschewski verlangte für den DAeC jetzt 10000 DM.

Diese Nachforderung wäre von der DHV-Hängegleiterkommission noch hingenommen worden, um den gemeinsamen Wettbewerbssport zu retten.

Offener Brief an die DHV-Piloten in der Liga

Lieber Ligapilot!

Der gemeinsame Wettbewerbssport von DAeC und DHV hat einen schlimmen Crash erlitten.

Der Vertrag für das Jahr 1986 mit Liga-Startrecht für die 5 bestplatzierten Teilnehmer im Streckenflugpokal sollte verlängert werden und die Verhandlungen schienen abgeschlossen.

Überraschend hat der DAeC durch seinen Sportreferenten Hans Olschewski mitgeteilt, daß für 1987 nur noch den 3 bestplatzierten Teilnehmern das Liga-Startrecht eingeräumt wird.

Abgelehnt vom DAeC wurde auch unser letzter Kompromißvorschlag, nämlich zusätzlich zu den 3 bestplatzierten Teilnehmern des Gesamtklassments noch den 2 bestplatzierten Junioren bis Rang 10 das Startrecht in der Liga zu geben.

Unter diesen geänderten Voraussetzungen, bei denen nur noch 3 DHV-Piloten ohne vorherige Mitgliedschaft beim DAeC die Möglichkeit einer unmittelbaren Qualifikation zur Liga haben, sind die vorgesehenen Geldleistungen des DHV zur Förderung des DAeC-Spitzensports nicht mehr möglich, auch nicht mehr durch Einzelförderungen.

Der DHV ist nach wie vor bereit, die gemeinsame und allseits begrüßte Wettbewerbslinie des Jahres 1986 fortzuführen und ein gleichwertiges Angebot des DAeC anzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

*Hans Kober
Sportreferent des DHV*

Verteiler:

Bob Baier, Detlev Ziege, Uli Blumenthal, Knut v. Hentig, Josef Guggenmos, Toni Bender, Ludwig Rauch, Clemens Koch, Christof Kratzner, Jürgen Seyferle, Peter Fleischmann, Franz Schüller, Georg Weinzierl, Wolfgang Genghammer, Wolfgang Neuhofer, Josef Stellbauer, Lothar Wüst, Rudi Aumer, Michael Weigartner, Klaus Tänzler, Helmut Denz, Wolfgang Schott, Lorenz Fritz, Aido Olivotti, Hansi Bader, Walter Schutr, Wigbert Rippert, Jochen Wünsche, Detlev Eilers, Hans-Peter Seibold

Es hat nicht gelangt. Kurz danach teilte Hans Olschewski dem Sportreferenten Hans Kober mit, daß der DAeC nur noch für 3 Teilnehmer aus dem Streckenflugpokal ein Startrecht in der nächstjährigen Liga einräumen wolle. Vielfache Verhandlungsbemü-

hungen, den DAeC von dieser Einschränkung abzubringen, haben stattgefunden, jedoch letztlich ohne Erfolg.

Die Reduzierung auf 3 Mann wurde in einem abschließenden Schreiben des DAeC vom 7. 12. 1986 zementiert.

Weitere ADIZ-Gelände genehmigt

Aufgrund des Sammelantrags des DHV hat nunmehr auch das Regierungspräsidium in Kassel für die Witzzenhausener Fluggelände Gertenbach, Blickershausen und Ermschwerd die Außenstart- und -lande-erlaubnis gemäß § 25 LuftVG erteilt. Bei Abgabe der Flugbenachrichtigung über die Aufnahme des Flugbetriebes bei der AIS Hannover ist als Freigabenummer der Flugüberwachungszone anzugeben beim Gelände »Gertenbach – 33 P« und bei den Geländen »Blickershausen und Ermschwerd – 458«.

Airwave Gliders/Aerosport International stiftet Preise

Für die drei bestplatzierten Piloten der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 1987 winken stattliche Preise unter der Voraussetzung, daß sie einen MAGIC fliegen. Auf den Sieger wartet ein neuer MAGIC nach seiner Wahl, für den Zweitplatzierten gibt es DM 3000,-, für den Dritten DM 1500,-, jeweils in Form eines Gutscheins, der beim Kauf eines Magic angerechnet wird.

NACHRUF

In tiefer Trauer nehmen wir Abschied von unserem langjährigen Kameraden und Clubmitglied

Egon Sack

Ein tragischer Flugunfall mit seinem Ultraleicht-Flugzeug riß ihn am 13.9. 1986 viel zu früh aus unserer Mitte. Seine leidenschaftliche Flugbegeisterung und seine gönnerhafte Unterstützung des Clublebens wird uns in dauerhafter Erinnerung bleiben. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Der Vorstand
des DCB Ruhpolding
im Namen aller Clubmitglieder

Kostenlose Bergungskostenversicherung für alle DHV-Mitglieder

Versicherung als »zweite Rettungsschnur«

Da gab es manch makabre Pilotenberingung. Noch unter dem Schock der Baumlandung, die er glücklicherweise ohne Verletzung überstanden hatte, krabbelt der Pilot ohne Seilsicherung über dünnes Geäst nach unten, riskiert dabei im nachhinein den tödlichen Absturz. Häufiger Grund für das Risiko: Die Bergungskosten.

Wegen des Geldes braucht künftig kein DHV-Mitglied nach einer Baum-

landung oder sonst in unwegsamem Gelände Kopf und Kragen zu riskieren. Ab 1. 1. 1987 sind alle Mitglieder für die Bergungskosten bis zu einem Betrag von 1000 DM über den Gerling-Konzern versichert. Mit zur Bergung gehört auch eine eventuelle Suchaktion.

Also keine Scheu mehr vor der Alarmierung der Bergwacht oder einer anderen Rettungsorganisation!

Versicherungssummen angehoben keine Prämienhöhung

Bessere Sicherung für Windenfahrer, Schirmpacker, Startleiter, Fluglehrer, Geländehalter, Veranstalter

Alle bisherigen Haftpflichtversicherungssummen von 300000 DM für Personenschäden und 30000 DM für Sachschäden sind auf 500000 DM und 50000 DM angehoben worden, und das ohne zusätzliche Prämie.

Dieses Verhandlungsergebnis mit dem Gerling-Konzern, das erst nach zäher Auseinandersetzung erzielt werden konnte, kommt vor allem der zunehmenden Zahl an Windenfahrern zugute, die ihre Freizeit ohne eigenen Fluggenuß opfern und dann noch für Drittschäden haften. Aber Achtung:

Für Schäden des geschleppten Piloten kommt die Versicherung nach wie vor nicht auf.

Für die Startleiter ist die Erhöhung der Versicherungssumme ein »Danke-schön«, noch dazu ein kostenloses, da alle DHV-Mitglieder mit Befähigungsnachweis, die als Startleiter tätig sind, den Versicherungsschutz haben. Bei der Startleiterversicherung sind auch solche Schäden gedeckt, die der startende Pilot durch Verschulden des Startleiters erleidet.

Neuer Fluggebietsführer für Frankreich

Der französische Hängegleiterverband (FFVL) hat einen Fluggebietsführer für Frankreich herausgebracht. Über 100 Fluggebiete werden auf jeweils einer DIN A4-Seite in französischer Sprache beschrieben.

Die Beschreibung umfaßt Ansprechpartner, Windrichtungen, Höhenunterschied, Gefahren und vieles andere. Ergänzt werden die Beschreibungen durch eine DIN A5-Karte, auf der Start- und Landeplätze eingezeichnet sind.

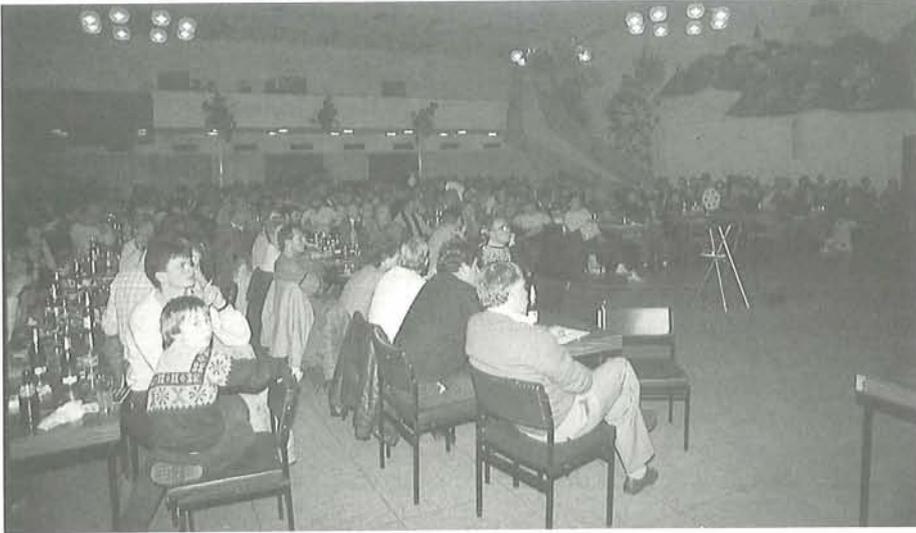
Der Fluggebietsführer kann zum Preis von DM 45,- über die DHV-Geschäftsstelle bezogen werden.

Seniorenfliegen

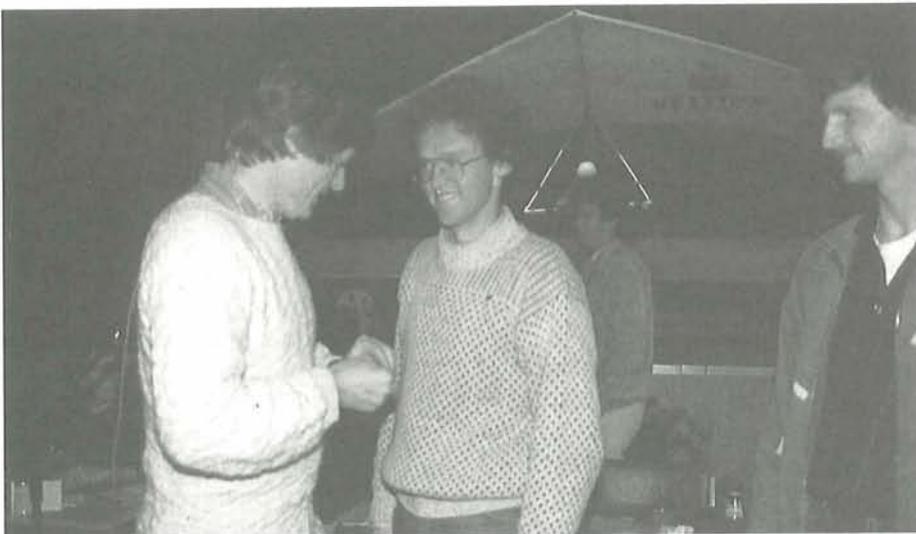
Aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens des DFC Loffenau findet am Pfingsten 1987 (6. Juni bis 8. Juni 1987) in Loffenau ein Seniorenfliegen statt. Piloten, die vor dem 31. 12. 1936 geboren sind, können sich bei Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe, anmelden.

Deutscher Hängegleitertag 1986

Fortsetzung von Seite 1



Stadthalle in Winterberg: Zuletzt gab es nur noch Stehplätze.



Franz Schüller (rechts) und Klaus Tänzler (Mitte) erhalten von Sportreferent Charlie Jöst die ersten beiden XC-Abzeichen in Gold.



Händlerbazar in der Turnhalle.

Fotos: Holzapfel/Jöst

Eingebettet in den Bericht des Sportreferenten die Verleihungen der beiden ersten DHV-Leistungsabzeichen in Gold an Franz Schüller und Klaus Tänzler, die beide mit einem Zielrückkehr von mehr als 120 km und einem Freien Streckenflug von über 200 km als erste Piloten die Gold-Kriterien erfüllt haben.

Vor den Augen aller Teilnehmer wurden die Teilnehmer am Streckenfluglager 1987 ausgelost. Die Piloten stammen aus dem Teilnehmerfeld des Deutschen Streckenflugpokals 1986. Zur Illustration der Arbeit des Technikreferats kommentierte Charlie Jöst seinen Dokumentationsfilm über die Tuck-Untersuchung von Michael Schönherr. Verblüffend für die Zuschauer die Geschwindigkeit der Gerätedrehung, der das Auge und dann die Erinnerung kaum zu folgen vermögen, deutlich gemacht erst in der extremen Zeitlupe.

Die Neuwahlen sollten spannend werden, nachdem der im Sauerland heimische Veljo Struel, dem der Befähigungsnachweis für Drachenfluglehrer kurz vorher entzogen worden war, Frontstellung angekündigt hatte. Er fand nicht den gewünschten Rückhalt, wie die Wahlergebnisse zeigten.

Von den drei neugewählten Kommissionsmitgliedern hat der Sicherheitsreferent Peter Urban aus Hamburg ein Zeichen für die starke Position der norddeutschen Drachenflieger im DHV gesetzt.

Der Zuschlag für die Ausrichtung der nächstjährigen Hängegleitertagung 1987 ging an den Drachenflugclub Loffenau, der sein zehnjähriges Bestehen feiert. Die Mitkonkurrenten Minden und Paderborn haben daher ihre Bewerbung fair zurückgezogen.

Schluß der Versammlung. Einige Mitglieder zogen ab. 2 Musikbands zogen auf. Und es wurde eine lange Nacht, bei der auch zwei Drachenflieger – Albert Stankowsky und Charlie Jöst – als Musiker mitgemischt haben.

Verkaterte Gesichter am Sonntagmorgen bei der Besichtigungsrunde in der Ausstellungshalle mit Drachen und Zubehör. Im Nachbarraum war Konzentration angesagt, bei der turnusmäßigen Fortbildung für über 70 Drachenfluglehrer aus dem ganzen Bundesgebiet.



Protokoll

der 7. Hängegleitertagung am 25. Oktober 1986 in Winterberg

Beginn: 15 Uhr

Ende: 18 Uhr

Teilnehmer: gemäß Anwesenheitsliste. Anwesend sind 240 stimmberechtigte Mitglieder. 580 Vollmachten wurden vorgelegt. Die Gesamtstimmzahl beträgt 820.

Tagesordnung

1. Begrüßung

Peter Janssen begrüßt die anwesenden Mitglieder. Dem Drachenfliegerclub West als gastgebenden Verein dankt er für die Vorbereitung der Tagung.

2. Regularien

Beschluß:
(Akklamation; einstimmig)
Wolfgang Gerteisen wird zum Protokollführer bestimmt.

Beschluß:
(Akklamation; einstimmig)
Das Protokoll der Hängegleitertagung 1985 in Bergen wird genehmigt.

Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Hängegleitertagung 1986 form- und fristgerecht durch Abdruck in Info Nr. 36 den Mitgliedern zugegangen ist.

Beschluß: (Akklamation; einstimmig). Die weitere Tagesordnung wird wie folgt festgelegt:

3. Bericht der Hängegleiterkommission

Die Kommissionsmitglieder berichten über die Arbeit der Geschäftsstelle und der einzelnen Fachbereiche. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Tätigkeitsbericht 1986, der Bestandteil dieses Protokolls ist.

Peter Janssen berichtet über den DHV im allgemeinen, über die Entwicklung bei den Unfällen, über die Geschäftsstelle, über Versicherungsneuerungen und über die Geländesituation in Baden-Württemberg.

Karl Jöst berichtet über das Sportreferat und nimmt die Verleihung der ersten beiden XC-Leistungsabzeichen in Gold an Franz Schüller und Klaus Tänzler vor. Die Teilnehmer des Streckenfluglagers 1987 werden ausgelost. Helmut Denz berichtet über die neue Ausschreibung des Deutschen Streckenflugpokals 1987.

Arnold Kummer berichtet über den Stand des Erprobungsprogramms Gleitsegeln.

Wolfgang Gerteisen berichtet über die Arbeit des Technikreferates.

Klaus Tänzler berichtet über das Ausbildungsreferat. Sieglinde Hensinger erstattet zugleich im Namen des ersten Kassenprüfers Andi Frommwieser den Kassenbericht für das Rechnungsjahr 1985.

4. Entlastung der Hängegleiterkommission

Dr. Franz Karig stellt den Antrag, die Hängegleiterkommission zu entlasten.

Beschluß:
(Akklamation; einstimmig)
Die Hängegleiterkommission wird entlastet.

5. Neuwahl der Hängegleiterkommission

Wahlleiter
Kandidat Dr. Franz Karig; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:
(Akklamation; einstimmig)
Dr. Franz Karig wird als Wahlleiter bestimmt.

Vorsitzender
Kandidat Peter Janssen; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:
(Akklamation; 6 Enthaltungen, 17 Gegenstimmen)
Peter Janssen wird zum Vorsitzenden gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Stellvertretender Vorsitzender
Kandidat Dr. Reinhart Wolfer; Veljo Strucl wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:
(737 Ja-Stimmen, 11 Enthaltungen, 48 Gegenstimmen)
Dr. Reinhart Wolfer wird zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Finanzen
Kandidat Lambert Stäppgens; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:
(Akklamation; 2 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)
Lambert Stäppgens wird zum Finanzreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Ausbildung
Kandidat Klaus Tänzler; Josef Schumacher wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:
(686 Ja-Stimmen, 2 Enthaltungen, 88 Gegenstimmen)
Klaus Tänzler wird zum Ausbildungsreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Sicherheit
Kandidat Peter Urban; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:
(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)
Peter Urban wird zum Sicherheitsreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Sport

Kandidat Hans Kober; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 0 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)

Hans Kober wird zum Sportreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Technik

Kandidat Hans-Peter Zepf; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 0 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)

Hans-Peter Zepf wird zum Technikreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

1. und 2. Kassenprüfer

Kandidaten Harald Klappers und Dr. Franz Karig; niemand wünscht die geheime Wahl

Beschluß:

(Akklamation; 0 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)

Harald Klappers und Dr. Franz Karig werden zu Kassenprüfern gewählt. – Sie nehmen die Wahl an.

6. Anträge

Ein Antrag der Rechtsanwälte von Veljo Struel liegt vor. Veljo Struel zieht den Antrag zurück.

7. Ort der Hängegleitertagung 1987

Vorschläge: Paderborn, Minden, Loffenau

Paderborn und Minden ziehen ihre Anträge zurück.

Beschluß:

(Akklamation; 21 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)

Die Hängegleitertagung 1987 findet beim DFC Loffenau statt.

8. Anregungen

Aus dem Plenum kommt die Anregung, daß die Kosten im Drachenflugsport möglichst niedrig gehalten werden sollen.

Gmund, den 28. Oktober 1986

Peter Janssen
Vorsitzender

Wolfgang Gerteisen
Protokollführer

- PARASAIL -

PARASAIL-Rettungsfallschirme in zwei Größen IV und V

GTR
der Hit für
1987

PARASAIL-Shop
Komplettes Drachenflugzubehör
Öffnungszeiten 8-18 Uhr
oder nach Vereinbarung



MOYES GTR 148-13,8 m², 24 kg

MOYES GTR 162-15,1 m², 27 kg

MOYES GTR 175-16,5 m², 29 kg

Vorführgeräte aller **MOYES GTR** Glider, stehen zum Probeflug zur Verfügung



Parasail · Leoni Backhaus, Ilona Albrecht
Fachhandel für Rettungssysteme, Hängegleiter und
komplettes Drachenflugzubehör
Nymphenburgerstraße 49, 8000 München 2
Telefon (089) 1 29 85 95

— vorbeikommen oder Farbprospekt anfordern — **PARASAIL-Service** · Fallschirm packen sofort — auch per Post!!

Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission

Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein 7jähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 22. 10. 1986 gehörten dem DHV 6446 Mitglieder an, davon 49,31% als Direktmitglieder und 50,69% über 90 Mitgliedsvereine. Das ist im Vergleich zum Vorjahr ein Zuwachs von 939 Mitgliedern bzw. 17,05%.

Die Kommission

Vorsitzender Peter Janssen, stellvertr. Vorsitzender Dr. Reinhart Wolfer, Fachreferent für Sport Karl Jöst, Fachreferent für Sicherheit Franz Karl, Fachreferent für Technik Prof. Michael Schönherr (bis 25. 6. 1986), Fachreferent für Finanzen Lambert Stäppgens, Fachreferent für Ausbildung Klaus Tänzler, Regionalbeirat für Niedersachsen, Bremen und Westfalen(Ost)/Lippe Detlef Gehrman, Regionalbeirat für Saarland und Rheinland-Pfalz Helmut Molterer, Regionalbeirat für Nordrhein-Westfalen (West) und Hessen Elmar Müller, Regionalbeirat für Hamburg, Schleswig-Holstein und Berlin Peter Urban, Regionalbeirat für Baden-Württemberg Dr. Reinhart Wolfer, Fachbeirat für Überlandflug Helmut Denz, Fachbeirat für Flugsicherung und Luftraum Günter Dorn, Fachbeirat für Schleppausbildung Arno Gröbner, Fachbeirat für Hängegleiterschlepp Helmut Großklaus, Fachbeirat für Sport Hans Kober, Fachbeirat für Gleitsegeln Arnold Kummer, Fachbeirat für Pilotenprüfungen Peter Rieger, Fachbeirat für Gütesiegel Wilfried Rudolf, Fachbeirat für Flugmedizin Dr. Richard Schader, Fachbeirat für UL-Angelegenheiten Bernd Schmidler.

Die Geschäftsstelle

Wolfgang Gerteisen (Geschäftsführer), Claudia Sträche (Sekretärin), Caroline Fürst (Sekretärin). Um die Zahl der 3 Geschäftsstellenmitarbeiter trotz Verdoppelung der Mitgliederzahl und entsprechend zunehmender Arbeitsbelastung nicht erhöhen zu müssen, war es notwendig, den alten, langsam arbeitenden Computer durch ein modernes und schnelles Mehrplatzsystem zu ersetzen. Die Einführung des neuen Systems verlief

reibungslos. Durch diese Maßnahme konnten die Mitgliedsbeiträge und Gebühren stabil gehalten werden.

Im einzelnen:

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

Wettbewerbssport

Charlie Jöst (Referent), Helmut Denz (Beirat), Hans Kober (Beirat). Der 1985 abgeschlossene Vertrag zwischen DAeC und DHV wurde im Jahr

1986 von den meisten DAeC-Landesverbänden mitgetragen. 1987 ist die Fortführung geplant. Der Deutsche Streckenflugpokal 1986 wurde mit 55 Teilnehmern ein großer Erfolg. Beim Streckenfluglager hatten die Leistungspiloten gemeinsames Intensivtraining. Zum ersten Mal wurde das XC-Leistungsabzeichen in Gold verliehen.

Im einzelnen:

- Durchführung der mit dem DAeC (außer in Bayern und Rheinland-Pfalz) getroffenen Vereinbarung über gemeinsamen Wettbewerbs-sport.
- Mitorganisation der Baden-Württembergischen Meisterschaft, Ausrichter Drachenfliegerclub Südschwarzwald.
- Überarbeitung der Ausschreibung des Deutschen Streckenflugpokals.
- Auswertung der Flugdokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal.
- Verleihung der XC-Leistungsabzeichen.
- Durchführung des Streckenfluglagers 1986.
- Verhandlungen mit dem DAeC über den Wettbewerbssport 1987.
- Planung des Streckenfluglagers 1987.

Technik

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

Wesentliche Aufgabe der Flugsicherheit ist die Gerätetechnik, allein schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitestgehend vermeidbar sind. Der im internationalen Vergleich sehr gute Sicherheitsstandard bei Hängegleitern konnte durch den Neuaufbau des Flugmechaniktestwagens und die

Einführung der Vorauswertung weiter verbessert werden. Im Bereich der Rettungssysteme wurden Versuche zur Einbeziehung des Flugmechaniktestwagens für die Prüfung durchgeführt und ein entsprechender Antrag an das Luftfahrt-Bundesamt gestellt. Zur Verbesserung der Öffnungstrecke von Rettungssystemen fanden experimentelle Abwürfe statt.

Im einzelnen:

- Durchführung der technischen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Rettungssysteme, Aufhängesysteme, Schleppgeschirre, Startwinden.
- Vorbereitung eines Anerkennungsabkommens mit Österreich.
- Neuaufbau eines Flugmechanikmeßfahrzeugs.
- Computerprogramm für Flugmechanik-Vorauswertung.
- Wissenschaftlicher Kontakt mit Frankreich.
- Modernisierung der bestehenden Gütesiegelforderungen.
- Einführung der 5-Jahres-Überprüfung.
- 16 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter.
- 3 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter-Rettungssysteme.
- 10 Gütesiegelverfahren für Pilotenaufhängesysteme.
- 1 Einzelstückverfahren für Startwinden.
- 2 Einzelstückverfahren für Hängegleiter.
- Div. Gütesiegel-Änderungsverfahren.
- Div. Prototypen-Genehmigungen.
- Div. Anerkennungsverfahren für im Ausland geprüfte Hängegleiter.

Flugsicherheit

Franz Karl (Referent), alle Kommissionsmitglieder und Mitarbeiter. Aufrechterhaltung und Steigerung der Flugsicherheit ist der zentrale Bereich der Kommissionsarbeit. Die Frage, »wie können Unfälle verhindert werden, ohne gleichzeitig den Drachenflugsport über das notwendige Maß hinaus zu reglementieren?« steht seit jeher im Vordergrund. Die Flugsicherheit durchzieht wie ein roter Faden alle Fachreferate.

Spezielle Tätigkeiten im Sicherheitsreferat:

- Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt und für andere Staatsbehörden.

- Geländegutachten für die Zulassungsverfahren der regionalen Luftämter.
- Untersuchung von Unfallgeräten, ohne behördlichen Auftrag.
- Veröffentlichung von Unfallberichten im Sicherheitsjournal des DHV-Info.
- Sicherheitsmitteilungen in Zusammenarbeit mit den Geräteherstellern.
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland, Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte.
- Forschungsarbeit über Korrosions- und Schwingungsschäden.

Ausbildung

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

Neben der Technik bildet die Ausbildung einen weiteren Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit. Die Leistungssteigerung der Fluggeräte, die Vervielfachung der Piloten und der Flugbewegungen ohne entsprechende Vermehrung und Vergrößerung der Start- und Landeplätze und die zunehmend genutzte Möglichkeit des freien Streckenflugs erfordern eine angemessene Piloten- und Lehrerausbildung.

Im einzelnen:

- Durchführung der Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr zur Erteilung aller Arten von Befähigungsnachweisen für Piloten und Fluglehrer.
- Klassifizierung der Geräte nach fliegerischem Können.
- Überarbeitung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Drachenfluglehrer.
- Überarbeitung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Hängegleiterpiloten.
- Betreuung, Anleitung und Überwachung von Fluglehrern und Ausbildungsstätten.
- 1 Fluglehrer-Assistentenlehrgang.
- 1 Fluglehrerlehrgang.
- 2 Fachlehrerseminare für Doppelsitzer.
- 1 Fachlehrerseminar für Hängegleiterschlepp.
- 22 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten.
- 150 Pilotenprüftermine.
- 1280 Befähigungsnachweise.

- 4 Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte.
- 1 Packerkurs für Drittpacker.

Hängegleiterschlepp

Arno Gröbner, Helmut Großklaus (Beiräte).

Der Schleppstart beim Drachenfliegen hat sich weiter etabliert. Zum ersten Mal wurden mit Windschlepp große Strecken im Flachland geflogen. Damit besteht eine echte Perspektive für Flachland-Drachenflieger. Der DULV hat die UL-Erprobung weitergeführt und den DHV zum Abschlußbericht beigezogen. Das Erprobungsprogramm für vorgezogene Schleppausbildung kam mit Erfolg zum Abschluß.

Im einzelnen:

- Fachlehrerausbildung.
- Windenfahrerausbildung und -prüfung.
- Zahlreiche Schlepp-Prüftermine und Ausstellung der Befähigungsnachweise.
- Anerkennung von Schleppausbildungsstätten.
- Fortführung des Anfänger-Schlepp-erprobungsprogramms.
- Zusammenarbeit mit dem DAeC in Schleppangelegenheiten.
- Zusammenarbeit mit dem DULV bei der UL-Schlepperprobung.

Gleitsegeln

Dieses jüngste Kind des Flugsports wird vom DHV großgezogen. Das Bundesverkehrsministerium verordnete zunächst eine zweijährige Erprobungsphase, von der das erste Jahr abgeschlossen ist. Die bei dieser Erprobung gewonnenen Erkenntnisse in Verbindung mit der ausländischen Gleitsegelpraxis vermitteln ein so vollständiges Bild über das Gleitsegeln, daß beim Bundesverkehrsministerium Antrag auf vorzeitige Zulassung dieser Sportart gestellt wird.

Im einzelnen:

- Zentrale Einweisungsveranstaltung für die Teilnehmer am Erprobungsprogramm.
- Gemeinsamer Ausbildungslehrgang in der Schweiz.
- Dezentrale Erprobung an verschiedenen Geländen.
- Sammlung der in- und ausländischen Publikationen über Gleitsegeln.

- Vorbereitung des Erprobungsberichts.
- Vorläufige Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Gleitsegelpiloten.
- Vorläufige Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Gleitsegellehrer.
- Vorläufige Gleitsegelbetriebsordnung.
- Vorbereitung der Gütesiegelforderungen für Gleitsegel.
- Vorbereitung der Anerkennungsordnung für Gleitsegelausbildungsstätten.
- Verhandlung mit dem Gerling Konzern wegen Gleitsegelversicherungen.

Kontakte zu Behörden

Während zu den Bundesbehörden und den meisten Landesbehörden die Zusammenarbeit auf der Basis gegenseitigen Vertrauens sich weiter stabilisiert hat, gab es in Baden-Württemberg einen Einbruch für die Freiheit des Drachenflugsports. Zu hoffen ist, daß dieser »Crash« sich nicht ausweitete und daß Reparaturlösungen gefunden werden.

Im einzelnen:

- Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium.
- Besprechungen mit dem Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig und Beratung durch das Luftfahrt-Bundesamt.
- Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt.
- Geländegutachten für die Behörden.
- gemeinsame Lösung von Rechts- und Sicherheitsproblemen.
- Gespräche mit der Bundesanstalt für Flugsicherung.
- Auseinandersetzungen mit dem Baden-Württembergischen Innen-

ministerium und dem Regierungspräsidium Freiburg.

- Rettung der ADIZ-Gelände.

Versicherungen

Mit dem Gerling Konzern als Gruppenversicherer kann der DHV seit Beginn seines Bestehens den Mitgliedern ein umfassendes Versicherungskonzept bieten. In turnusmäßigen Verhandlungen werden die Versicherungsverträge den zurückliegenden Schadensverläufen und den neuen Bedürfnissen angepaßt.

Im einzelnen:

- Erhöhung der Haftpflichtversicherungssumme für Gerätehalter auf 1,5 Mio DM.
- Erhöhung der übrigen Haftpflichtversicherungssummen auf 500000/50000 DM.
- Neue Schirmpackerhaftpflichtversicherung.
- Neue Haftpflichtversicherung für Seilrückholfahrzeuge.
- Erweiterung des Haftpflichtversicherungsschutzes für Startwinden auf alle Winden desselben Halters.
- Neue Bergungskostenversicherung kostenlos für alle DHV-Mitglieder.
- Haftpflicht- und Unfallversicherung für Gleitsegelerprobung.
- Vorbereitung des Versicherungsschutzes allgemein für Gleitsegeln.

Öffentlichkeitsarbeit

Der Platz des Drachenfliegens in der öffentlichen Meinung konnte weiter gefestigt und Vorbehalte abgebaut werden. Die Informationsarbeit für die Piloten hatte das Ziel, durch schnelle offene Mitteilungen die Flugsicherung zu fördern und das Interesse an den Rahmenbedingungen des Drachenfliegens zu wecken.

Im einzelnen:

- DHV-Info, bisher 37 Ausgaben; kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder.
- Verteilung des DHV-Info an die österreichischen, schweizerischen und deutschen Vereine, an die Luftämter und andere interessierte Behörden sowie im Austausch an zahlreiche in- und ausländische Luftfahrtzeitschriften.
- Verleih der DHV-Filme an Vereine, Schulen, Behörden und andere Interessierte.
- Vorführung der DHV-Filme bei Vereinen, Schulen, Universitäten und anderen Interessierten.
- Beteiligung an Podiumsdiskussion in Freiburg.
- Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge.
- Mitwirkung beim Berblinger-Wettbewerb in Ulm.

Zusammenfassung und Vorschau

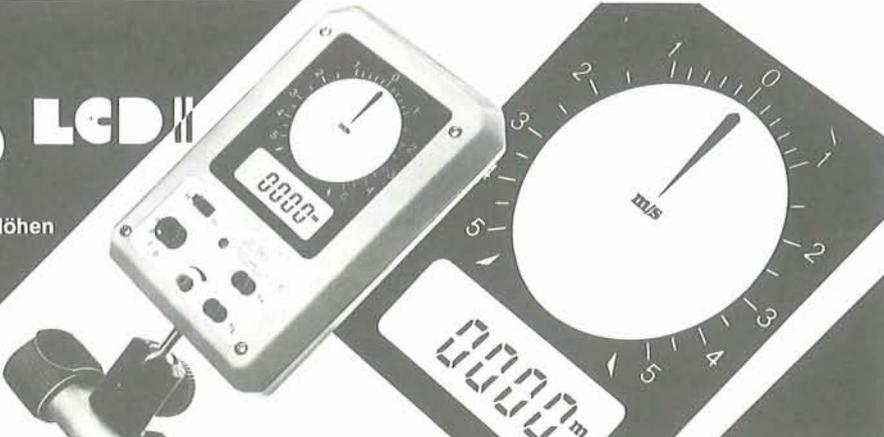
Im DHV haben sich die meisten deutschen Drachenflieger vereinigt. Dies ist ein starkes Argument für alle Verhandlungen und Auseinandersetzungen. Umgekehrt wissen die für die Flugsicherheit verantwortlichen Behörden die Vorteile eines starken Verbandes zu schätzen. Der Zusammenhalt aller Beteiligten im Drachenflugbereich – und dazu gehören nicht nur die Drachenflieger, sondern auch die Luftfahrtbehörden – ist notwendig, um die Freiheit des Drachenfliegens vor fremden Eingriffen zu schützen. Dabei müssen Mitglieder und Verband bereit sein, sich mit den Interessen und Forderungen anderer Gruppen und Behörden auseinanderzusetzen und, wo es einen gemeinsamen Nenner gibt, sich zu arrangieren. ▽



Alto Vario LCD II

Doppeltonakustik
wahlweise QNH / QFE oder 2 Höhen
Option HF - Schirm, ft. - Skala
4 - stellige Höhenanzeige
Groß - LCD (ges. gesch.)

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



Der neue Flugmechanik- Meßwagen des DHV

von Prof. Karl Nickel und Klaus Rostan



Foto: Rostan

Im Frühjahr 1986 wurde der bisherige Flugmechanik-Meßwagen stillgelegt und abgewrackt und durch ein neues und besseres Gerät ersetzt. Rein äußerlich unterscheiden sich der alte und der neue Meßwagen nicht sehr voneinander, wie man aus den nebenstehenden Fotos des neuen Wagens entnehmen kann. Der Grund dafür ist, daß sich die bisherige Konzeption bewährt hatte und daher beibehalten wurde.

Die **Ursachen** für den Systemwechsel waren:

1. Der alte »Bedford« war durch die vielen Meßfahrten in den letzten vier Jahren so stark beansprucht worden, daß er deutliche Ermüdungserscheinungen zeigte. Insbesondere waren es Motor und Getriebe, die bei den Meßfahrten oft überlastet werden mußten und daher dringend erneuerungsbedürftig waren.

2. Mit dem schwachen Motor des »Bedford« konnten – besonders bei großen Drachen (Doppelsitzern etc.) – gerade 80 km/h als Höchstgeschwindigkeit erreicht werden. Moderne Drachen können aber heute viel schneller geflogen werden und geraten dadurch in einen Bereich, der durch den Flugmechanik-Test nicht abgedeckt ist.

Die wesentlichen **Daten** der beiden Meßwagen sind in der unten abgedruckten Tabelle nebeneinander aufgelistet.

Die wesentlichen **Vorteile** des neuen Wagens sind nach den Erfahrungen der letzten Monate die folgenden:

1. Durch den größeren Hubraum des neuen 8-Zylinder-Motors entwickelt er ein erheblich höheres Drehmoment. Dadurch beschleunigt der Meßwagen stärker und kann somit die (nicht allzulange) Piste in Aalen-Elchigen besser ausnützen.

2. Durch das höhere Gewicht und den längeren Achsstand liegt der neue Meßwagen erheblich ruhiger auf der Piste. Diese größere Laufruhe liefert bessere Meßresultate.

3. Durch die größere Leistung des neuen Motors können höhere Meßgeschwindigkeiten ausgefahren werden. Die bisherige maximale Meßgeschwindigkeit von 80 km/h wird dadurch deutlich erhöht werden können.

Der **Wechsel** konnte in wenigen Tagen durchgeführt werden (15. bis 28.4. 1986). Die wesentlichen Entwurfs- und Konstruktionsarbeiten wurden von Klaus Rostan durchgeführt. Beim Bau wirkten außerdem mit: Wolfgang und Rainer Rostan sowie Erwin Steckmeier. Durch diesen raschen Umbau entstand praktisch keine Verzögerung in den auszuführenden Flugmechanik-Testfahrten.

Vom alten Meßwagen **übernommen** wurden:

1. Der Turm mit sämtlichen mechanischen Komponenten der Kippeinrichtung, den Drei-Komponentenwaagen etc., da sich diese Teile bewährt haben und im Augenblick keiner Änderung bedürfen.
2. Alle Bestandteile der Elektronik. Die Elektronik wird – besonders was die Software anbetrifft – wie auch vorher schon laufend weiterentwickelt.

Neu in der Hängegleiterkommission

Bei der Kommissionssitzung am 24. 10. 1986 und tags darauf bei der Deutschen Hängegleitertagung wurden 3 neue Kommissionsmitglieder zu Fachbeiräten ernannt und zum Fachreferenten gewählt.

Tabelle Flugmechanik-Meßwagen

	neu	alt
Inbetriebstellung	Mai 1986	Juli 1982
benutzter Wagentyp	Dodge »Sportsman«	Bedford »Blitz«
Länge (m)	4,85	4,3
Achsstand (m)	3,3	2,4
Masse (t)	2,6	1,9
Höhe mit Turm (m)	6,0	5,5
Motor	GM V8	4-Zylinder Reihe
Hubraum (l)	5,21	2,254
Leistung (kW)	110	59
(PS)	150	80



Gudrun Merkle, 39, gehört zu den wenigen deutschen Wettbewerbspilotinnen und hat bei der Europameisterschaft 1986 der Damen trotz Versäumnis des ersten Wettbewerbstages den 26. Rang belegt. Die Gymnasiallehrerin spricht englisch, französisch, spanisch und ein bißchen italienisch und ist in der Kommission als Fachbeirätin für Internationales zuständig.



Hans-Peter Zepf, 30, wurde bei der Hängegleitertagung zum neuen Technikreferenten des DHV gewählt. Er ist Leistungsegelflieger und seit 1982 auch Drachenflieger. Als Student war der heutige Diplomphysiker Mitglied bei der akademischen Fliegergruppe Karlsruhe und dann 1981/82 Vorsitzender der Idaflieg, der Dachorganisation der akademischen Fliegergruppen. Aus dieser Zeit bringt Hans-Peter Zepf für sein neues Amt nicht nur technisches Wissen, sondern auch organisatorisches Know-how mit.



Wolfgang Leng, 39, ist Drachenflieger seit 1977 und gehört zu den drachenfliegerischen Veteranen im Freiburger Raum. Beruflich ist er bei der DEKRA als technischer Prüfer tätig und berufsverwandt fertigt er seit vielen Jahren Geländegutachten in Baden-Württemberg. Seine Erfahrung wird er jetzt als Fachbeirat für Gelände dem ganzen Verband zur Verfügung stellen.



Testofant des Indischen-Hängegleiterverbandes JHV

Zeichnung: Thomas Götz



ST-HILAIRE DU-TOUVET FRANCE

**4^e FESTIVAL INTERNATIONAL
DU FILM DE VOL LIBRE**

13^e COUPE ICARE

3^e MARCHÉ DE L'OCCASION

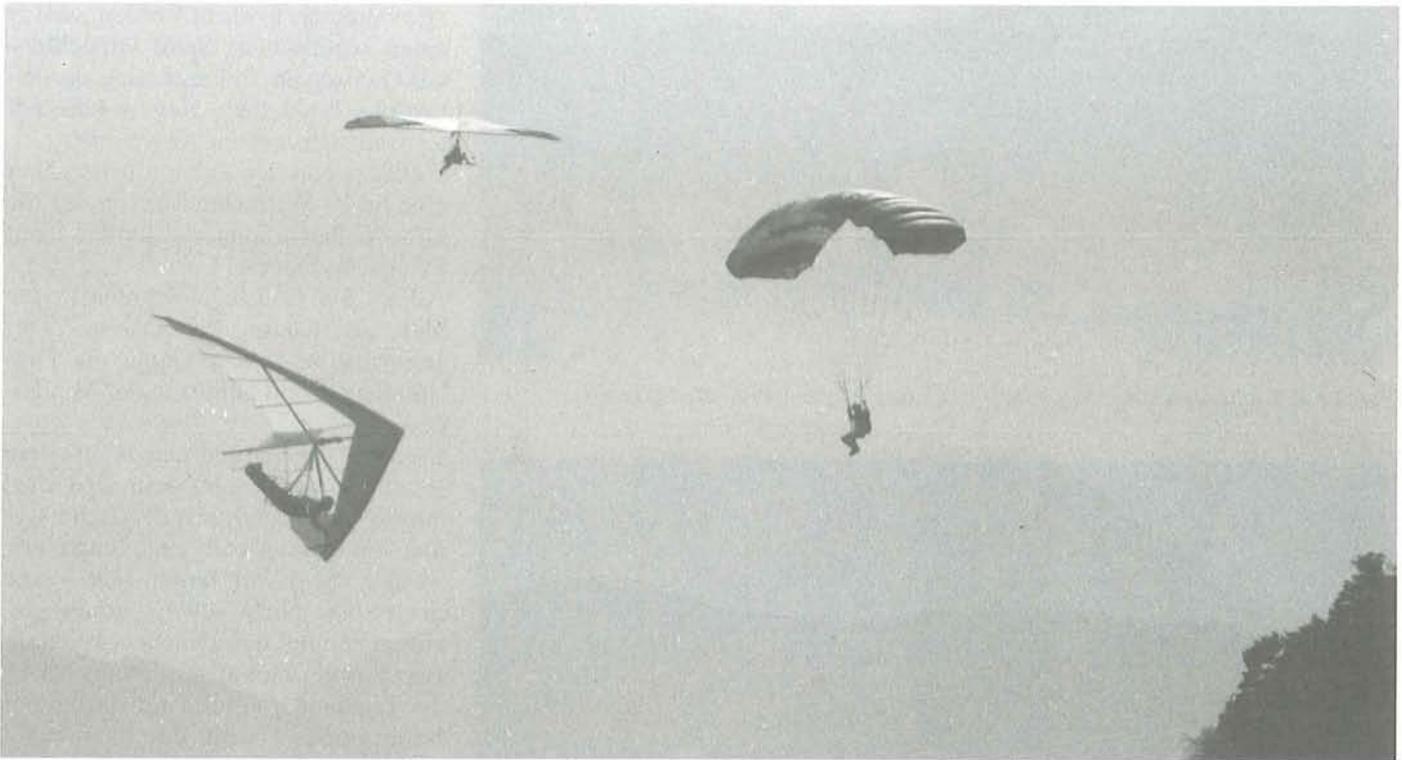
**11 au 14
septembre 86**

AVEC LE PARRAINAGE
DU MAGAZINE

libre
VOL

4. Internationales Filmfestival der Drachenflugfilme in Saint Hilaire

Ein Bericht von Charlie Jöst



In Saint Hilaire kurbeln Drachenflieger und Gleitsegler im gleichen Aufwind.

Das sollte eine neue Erfahrung für mich werden.

Diesmal wurden nicht meine Filme bewertet, sondern ich durfte als Mitglied der Jury über die Leistung anderer Filmemacher mitentscheiden. Eine reizvolle Aufgabe.

Mit von der Partie:

Der französische Filmemacher Georges Morel, bekannt unter anderem für seinen 1984 prämierten Film »Vertiges«, Jean-Jacques Bernard, Redakteur des Französischen Fernsehens, und Jean Letourneau, Präsident des kanadischen Drachenfliegerverbandes.

Damit setzten die Organisatoren des mittlerweile etablierten Filmfestivals von Saint Hilaire ihre Tradition fort, in jedem Jahr eine neue, unabhängige Jury zusammenzustellen. Es versteht sich von selbst, daß keiner der Juroren einen eigenen Beitrag im Wettbewerb haben darf.

Hatten die Veranstalter unter der Leitung von Nicole Raibon und Daniel Raibon-Pernoud im letzten Jahr ein prächtiges »Feuerwerk« internationaler Filme zu bieten – man denke nur

an den Oscar-gekrönten Film »Up« von Mike Hoover –, so waren dieses Jahr eindeutig die französischen Beiträge in der Überzahl. Wo waren die ausländischen Beiträge geblieben? Selbst aus der Bundesrepublik war kein einziger Film gemeldet. Es scheint, als sei das Thema »Drachenfliegen« ausgereizt. Tatsächlich waren die wenigen Beiträge, die ausschließlich den Drachensport zum Inhalt hatten, dünn gesät und bis auf eine einzige Ausnahme nicht geeignet, die Zuschauer vom Sessel zu reißen.

Der schweizerische Filmemacher Daniel Carrard, bekannt für seinen preisgekrönten Film »Sandbird Expedition«, rettete als einziger die filmende Drachenfliegergilde mit seinem Film »Un Pas Dans Les Nuages« (»Ein Schritt in die Wolken«).

Zusammen mit Philip Briod und Philip Bernhard beweist er, daß Filme über das Drachenfliegen immer noch interessant, unterhaltend und lustig sein können. Die fliegende, doppelsitzige Badewanne unter dem Heißluftballon gehört darin noch zu den leichteren Übungen. Mehr wird nicht vertragen. Das Publikum war begeistert

und wählte den Film zum Liebling der Zuschauer. Da der Film leider einige »handwerkliche« Mängel hat und manchmal den »Erzählfaden« vermissen läßt, konnte sich die Jury nicht zu einem Preis entschließen, prämierte ihn jedoch mit einer Sonder-Erwähnung.

Zwei weitere Filme über das Drachenfliegen konnten nicht überzeugen. »A Boy With Wings« (Australien) ist eine neue »Personality-Show« über Bill Moyes, bei der lediglich der historische Aspekt für einen Drachenflieger interessant ist, und »Aoli, Comet Clones And Pod People« von Rick Masters (USA) ist ein ermüdend langweiliger Film über einen Owens-Valley-Wettbewerb.

Die Kameraführung ist derart laienhaft verwackelt, daß manche Zuschauer schon nach der Hälfte des Films wankend das Kino verließen.

Außer zwei weiteren Super-8-Filmen, die weder qualitativ noch inhaltlich überzeugen konnten, gab es nichts mehr über das Drachenfliegen.

Was also zeigten die anderen Filme? Nach der Schweiz ist sie nun auch in



Großer Besucherandrang; Manche Vorstellung war zweimal ausverkauft.



Eine perfekte Landung.

Frankreich ausgebrochen – die Sucht. Nicht weniger als acht Filme – das ist gut die Hälfte der Beiträge – hatten das Gleitsegeln zum Inhalt.

Ich erinnere mich noch genau: Auf demselben Festival war ein Jahr zuvor der gelungene Beitrag einer französischen Fernsehjournalistin mit einer »Erwähnung« bedacht worden, weil er einen »exotischen« Sport vorstellte – das Gleitsegeln, in Frankreich als »Parapente« bezeichnet. Nur ein Jahr später traue ich meinen Augen nicht.

Direkt neben der Zahnradbahn gähnt eine breite Waldschneise, von der die Drachenflierer immer träumten. Saint Hilaire im Fieber.

Allein drei Gleitsegel-Schulen fristen hier problemlos ihr Dasein. Der Boom ist in vollem Gang, die Drachenflierer sind bereits in der Minderheit.

Die Gleitsegelpiloten steigen, mit dem losen Schirmpaket im Arm, den Gurt bereits angezogen, aus der Bahn, gehen ein paar Meter zum Startplatz, werfen das Paket hinter sich – und fliegen los. Nicht selten kurbeln sie, zusammen mit den Drachen, beachtliche Startüberhöhungen heraus. Nach der Landung – natürlich dicht bei der Bahnstation – wird das lose Paket einfach in die Arme genommen und schon geht's wieder hoch, zum nächsten Flug.

Wen wundert's dann noch, daß die meisten Filme das Gleitsegeln zum Inhalt hatten.

»Chow Effroi«, ein Wortspiel, das phonetisch »Heiß und Kalt« oder »Sensationsshow« bedeutet, läßt einem wirklich Schauer über den Rücken rieseln. Dieser 7minütige, im 35-mm-Format und Dolby-Stereo gedrehte Kinofilm besticht durch seine videoclipartige Aufnahme- und Montagetechnik. Über den Inhalt läßt sich streiten.

Dieser Film war mit Sicherheit der am meisten diskutierte Beitrag des Festivals, nicht nur innerhalb der Jury.

Der Inhalt:

Ein »stahlharter« Macho-Typ, Bürstenhaarschnitt, äußerlich zwischen Frankensteins Monster und Arnold Schwarzenegger anzusiedeln, stapft zu einer genau angepaßten, aufgepowernten Synthi-Musik mit geschulterten Skiern und Rucksack auf einen Berg. Extreme Groß- und Detailaufnahmen zeigen seine Vorbereitung. Der Reißverschluß seines Handschuhs reicht über die ganze Leinwand, und beim Schließen desselben wackeln die Kinostühle.

Nach einem kraftvollen Start in extremer Zeitlupe und aufwirbelnden Schneemassen folgen unter die Haut gehende Flugmanöver, die ich noch nie von einem Gleitsegler gesehen und auch nicht für möglich gehalten hatte. Natürlich alles in Bodennähe, zwischen steilen Felsen und Eisabbrüchen.

Sinnigerweise trägt der Gleitschirm die französischen Nationalfarben, und Ähnlichkeiten mit französischen Elitetruppen oder gar der Fremdenlegion sind rein zufällig.

Es ist schwer, ein solches »Kunstwerk« einzuschätzen. Der Film entstand im Auftrag des französischen Fallschirmspringer-Verbandes – einer zivilen Organisation also. Zum Teil lassen sich die Übertreibungen durchaus als Selbstkritik oder Selber-auf-den-Arm-Nehmen deuten. Aber halt nicht alles. Daß der Film dennoch den »Großen Preis« des Festivals erhielt, liegt an seiner cineastischen Qualität – und die ist bestechend.

Es bleibt die berechtigte Frage, was ist für eine Beurteilung entscheidender: Botschaft oder filmerische Qualität. In diesem Fall tatsächlich ein unlösbares Problem.

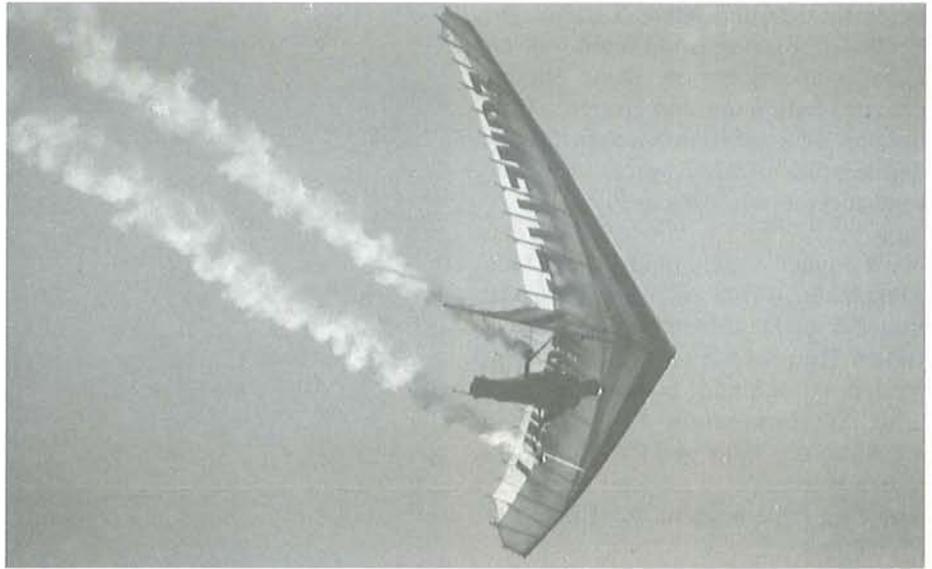
Der bekannte französische Filmemacher Jean-Luc Godard, einer der Begründer der »Nouvelle Vague« (Neue Welle) des französischen Films – Regisseur von Filmen wie z.B. »Außer Atem« – sagte einmal sinngemäß: »Ein Film, über den nicht diskutiert wird, ist kein guter Film.«

Über »Chow Effroi« wird viel diskutiert.

Wer einen wirklich schönen und informativen Film über das Gleitsegeln sehen möchte, der ist mit »A Moi Le Ciel, La Terre Se Dérobe« (Mir gehört der Himmel, die Erde bleibt unter mir) von Guy Mauchamp (Frankreich) hervorragend bedient.

Diesem Film sieht man an, daß er mit viel Liebe zu diesem Sport und filmerischem Können gedreht wurde. Man erfährt alles Wissenswerte über die Anfänge bis zum heutigen Stand des Gleitsegelns. Den Höhepunkt bildet der perfekt gefilmte Flug einer Gruppe von Alpinisten vom Montblanc mit traumhaft schönen Aufnahmen.

Der Filmemacher war wohl selbst so verliebt in seine Aufnahmen, daß einige Szenen leider etwas zu lang wurden. Daher ging dieser Beitrag knapp am »Großen Preis« des Festivals vorbei, erhielt aber immer noch den ebenfalls begehrten »Sonderpreis der Jury«.



Kunstflugdarbietungen beim »Cuope Icare«.



In Saint Hilaire gibt es mittlerweile mehr Gleitsegler als Drachenflieger.



Die Siegerehrung des Filmfestivals.

Peter Janssen und Klaus Tänzler, die beide – fast schon traditionell – ihren Kurzurlaub wieder in Saint Hilaire gemacht hatten und mit großem »Hallo« von unseren französischen Freunden begrüßt wurden, waren, wie ich, sehr angetan von diesem Film.

Nach einigen Verhandlungen mit Guy Mauchamp wurde man handelseinig, und der DHV erhielt die Erlaubnis, diesen Film als Super-8-Kopie in den Verleih zu nehmen. Sobald die deutsche Synchronisation abgeschlossen ist, kann der Film beim DHV ausgeliehen werden.

Ein Film fehlt noch in der Reihe der Preisträger.

»Un Rêve D'Enfant« (Ein Kindertraum) erhielt eine »Sondererwähnung« für Buch und Regie.

In diesem, vom französischen Fernsehen produzierten Spielfilm wird in zauberhaften, verträumten Bildern dargestellt, wie der Hauptdarsteller fast alle Luftsportarten nacheinander ausprobiert, um am Ende das Gleitsegeln als schönsten Luftsport zu entdecken.

Die Idee wurde sehr gut umgesetzt, die Bilder weisen eine perfekte Qualität auf, und die schauspielerische Leistung ist beeindruckend.

Den echten Drachenflieger stört natürlich die Aussage, daß es noch etwas Schöneres als Drachenfliegen geben soll. Wir sollten uns jedoch davor hüten, Drachenfliegen und Gleitsegeln gegeneinander auszuspielen. Beides hat seine Reize, und nur gemeinsam werden wir unsere Freiheit bewahren können. In Frankreich ist es selbstverständlich, daß Drachenflieger und Gleitsegler an denselben Fluggeländen im gleichen Aufwind kurbeln. Und so sollte es auch bei uns zur Selbstverständlichkeit werden.

Daß das Filmfestival von Jahr zu Jahr wachsenden Zuspruch erfährt und schon jetzt Vorstellungen wegen des großen Besucherandranges wiederholt werden müssen, liegt aber auch an dem gleichzeitig stattfindenden Gebrauchtdrachenmarkt und dem traditionellen Gaudi-Wettbewerb »Coupe Icare«, der schon zum 13ten Male ausgetragen wurde.

Es ist immer wieder beeindruckend, wie das eigentlich eher provinzielle Saint Hilaire für einige Tage zum bunten Zentrum der Drachenflieger und Gleitsegler wird. Alles, was »Rang und Namen« oder etwas zu verkaufen hat, ist hier versammelt.



Hubert Aupetit, Chefredakteur des französischen Drachenfliegermagazins »Vol Libre«, ist auch von dem neuen Fieber »Gleitsegeln« angesteckt. Alle Fotos: Charlie Jöst

Wir wunderten uns, daß kein einziger deutscher Hersteller oder Händler seinen Stand aufgebaut hatte. Er hätte wahrscheinlich gute Geschäfte machen können. Kunden gab es jede Menge.

Nachfolgend die prämierten Filme:
 Großer Preis des Festivals und Pressepreis
 »Chow Effroi« von Sébastien Chantrel (Frankreich), Format: 35 mm/Länge: 7 Min.

Sonderpreis der Jury
 »A Moi Le Ciel, La Terre Se Dérobe« von Guy Mauchamp (Frankreich), Format: 16 mm/Länge: 29 Min.
 Publikumspreis und Sondererwähnung

»Un Pas Dans Les Nuages« von Jean Daniel Carrard (Schweiz), Format: 16 mm/Länge: 24 Min.
 Sondererwähnung der Jury
 »Un Rêve D'Enfant« von Jean François Cuisine (Frankreich), Format: 16 mm/Länge: 26 Min.

Harvey und der Esel

von Raimund Rud



Zeichnung: Thomas Götz

Da sitze ich nun im hohen Gras, schaue hinunter zum Bauernhof, warte, daß jemand schimpfend mich begrüßt, und weiß nicht, ob ich gleich heulen werde.

»Was bist Du bloß für ein Esel.« Ich erschrecke, obwohl die Stimme dem, was sie sagt, jede Schärfe nimmt; sie ist weich, freundlich. Er steht plötzlich vor mir.

»Hi, Harvey«, meine Stimme ist mir fremd. Ich schaue ihn an und muß fast lachen, denn er sieht etwas komisch aus mit seinem zerzausten Fell. Normalerweise ist sein glänzend weißes Fell absolut makellos, wie sich das für einen Hasen, der mich um gut eine Hauptlänge überragt, auch gehört. »Warum hast Du das nicht verhindert?« Was ich sage klingt weinerlich, vorwurfsvoll-anklagend.

»Ich habe alles versucht, aber der Pilot bist Du«, sagt er und lächelt. »Schon den ganzen Rückweg habe ich Dir gesagt, wo's langgeht, aber als Du dann über Fieberbrunn die Wolke an den Loferer Steinbergen gesehen hast, war Dein Hirn vernebelt.« Ich schaue ihn an und seine braunen, glasklaren Augen funkeln ein bißchen spöttisch. Spott ist aber das letzte, was ich nach einem solchen Schicksalsschlag – so empfinde ich es – ertragen kann. Wütend will ich losbrüllen, da sehe ich, daß er am rechten Ohr leicht blutet. »Was ist denn mit Deinem Ohr?«

»Ach, nicht der Rede wert«, sagt er, »ich war so damit beschäftigt, Dich davon abzuhalten, mit dem linken Flächenende dem Bauer einen Firstziegel von seinem Dach zu klauen, daß ich dabei mit dem Löffel in Deine Connection geraten bin. Du hast ja auch ganz schön herumgefuhrt.« Ein schwerer Verdacht keimt in mir auf. »Machst Du das öfters? Ich meine, an der Connection herumturnen?« Er lacht, und mir wird klar, welchen Blödsinn ich da im Ärger von mir gebe. »Entschuldige«, murmle ich. »Unten in St. Ulrich gibt es herrliche, ebene, gemähte Wiesen, warum hast Du Dir nicht dort eine zum Landen ausgesucht? Wolltest Du noch etwas die Aussicht genießen?« fragt er unschuldig.

Jetzt platzt mir der Kragen: »Was ich vorhatte, weißt Du ganz genau. Da drüben die Kirche von Waidring, wie weit schätzt Du, ist es noch?«

»Ich kann so schlecht schätzen, sag's mir«, antwortet er.

»Harvey, daß sind noch zwei Kilometer, wenn überhaupt, und die fehlen mir jetzt zu einem 105-km-Dreieck.« Ich starre ihn wütend an. »Ich hatte keine Chance gegen diesen N-Wind. Unten im Tal ist eine Schlucht, ich mußte hier am Berg runter, denn der Gleitwinkel reichte gegen den Wind nicht aus. N-Wind bei einer SO-Lage, warum hast Du das nicht verhindert?« Er schaut mich verständnislos an und in seine Augen tritt ein verträumter

Ausdruck als er sagt: »Es war ein wunderschöner, ein herrlicher Flug. Vor über sieben Stunden sind wir am Rauschberg gestartet – und beinahe abgessoffen. Von tief unten an der Südseite des Unternberges ging es dann wieder hoch – wir haben eine Adrenalinspur über die Winkelmoosalm gelegt – die Steinplatte war gut und wir hatten zum ersten Mal eine akzeptable Höhe.«

Ich schaue auf die mächtigen Felstürme hinter mir und sagte: »Oh ja, Harvey, an den Loferern waren wir ein bißchen im Lee bei dem SO-Wind, ging aber gut.«

Harvey lacht und sagt: »Am Birnhorn sind wir in dem Leebart ganz schön herumgeturnt, da habe ich den Reißverschluß vom Doppelsegel einfach ganz zugemacht, ich mag die Felsen nicht aus solcher Nähe sehen.«

»Harvey, weißt Du noch, wann wir das erste Mal über 3000 waren?« frage ich.

»Nein, sag's mir.«

»An der Sausteige.«

»Schade«, grinst er, »da hatte ich wohl vor lauter Angst noch den Reißverschluß zu, waren auch Schweine in dem Bart?« Er lacht sich krumm über seinen Witz.

»Auf dem Weg von der Schmittenhöhe zum Gerlos kam uns dann ein ganzer Pulk Drachenfieger, die im Zillertal gestartet sind, entgegen. Was hast Du denn da gedacht?« fragte Harvey.

Ich werde ein bißchen verlegen.
»Na?« hakt er nach.

»Nun, ehm... wenn's nicht so kalt
gewesen wäre...« »fast auf 3700«,
unterbrach er mich; »...also ich fühlte
mich wie der Größte.«

Harvey lacht und sagt: »Und auf dem
Heimweg waren wir wieder allein,
keine Hangflugregeln, keine Ampeln,
nur die Sonne, die Berge und wir. Bei
diesem Flug haben wir mehr Neues
und Schönes gesehen als sonst in einer
ganzen Saison.« Er schaut mich traurig
an und sagt: »Da sitzt Du nun und
machst in die Hosen, wegen zwei
Kilometern; was bist Du bloß für ein
Esel.«

»Aber ich möchte den Cup...«

Doch Harvey war nicht mehr da, an
seiner Stelle sah ich Kinder und Er-
wachsene vom Bauernhof auf mich
zukommen. Ich legte mir schon eine
möglichst akzeptable Entschuldigung
zurecht, doch die wurde weggefegt
von der Frage, ob ich Durst oder
Hunger hätte. Ja, Durst schon – und
ich mußte erzählen, es wurde eine
lange, aber nicht unendliche Ge-



Loferer Steinberge: »Ich mag die Felsen nicht aus der Nähe sehen.« Foto: Raimund Rud

schichte, denn ich mußte heim. Ohne
daß ich danach fragte, hatte man mir
angeboten, mich nach Ruhpolding zu
fahren. Ich war sprachlos und mir war
wieder fast zum Heulen. Harvey
macht manchmal wirklich komische
Scherze. ▽

** Für diejenigen, die Harvey noch
nicht kennen sollten: Harvey wurde
leider nicht aus meiner Phantasie gebo-
ren (worauf ich sehr stolz wäre), son-
dern er war der berühmte Partner von
James Stewart in dem Film »Mein
Freund Harvey«.*



Winterstart im Doppelsitzer.

Foto: Marinus Fischer

Die 5-Jahres-Überprüfung in der Praxis

Die Überprüfung der 5 Jahre alten Drachen ist angelaufen. Die Überprüfungspraxis hat manches Fragezeichen buchstäblich aufgelöst. Bezeichnend dafür ist ein Telefonanrufer in der Geschäftsstelle, der entsetzt darüber berichtete, daß von einer Innenmuffe am fünfjährigen Drachen nur noch korrosionszerfressene Bruchstücke zu finden waren. Das Überprüfungsverfahren läuft nach den Spielregeln im hier abgedruckten Herstellerrundschreiben ab. Kernstück ist der im »Prüfprotokoll« festgelegte Mindeststandard, ohne den die Überprüfung ihren Sicherheitszweck nicht erfüllen könnte.

Lieber Hersteller!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Die 5-Jahres-Überprüfungen müssen, um den Sicherheitszweck zu erfüllen und um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, nach einem Mindestprüf- und -dokumentationsstandard durchgeführt werden. Dieser Mindeststandard ist im beigefügten »Prüfprotokoll« dargestellt. Es steht jeder Firma frei, dieses Protokoll auf Firmenpapier zu übertragen und es zu erweitern.
Zur Erläuterung: Die linksseitigen Zeichen sind anzukreuzen, wenn die entsprechende Prüfposition erledigt ist, gleich ob mit positivem oder mit negativem Befund. Dieser Befund wird beim Ankreuzen von einem der beiden mittelspaltigen gekennzeichnet, und zwar in der positiven oder in der negativen Spalte. Für die stichwortartige Beschreibung der negativen Befunde (Beanstandungen) und der Abhilfeschläge ist der rechtsseitige Freiraum vorgesehen.

Das Prüfprotokoll sollte in zwei Exemplaren angefertigt werden. Das eine Exemplar wird an den Auftraggeber ausgehändigt. Das andere Exemplar bitten wir aufzubewahren und bei sicherheitsrelevanter Auffälligkeit oder auf Anforderung dem DHV zur Verfügung zu stellen.

Der beiliegende Stempel dient zur Kennzeichnung der überprüften Geräte. Die Verantwortlichkeit für diesen Stempel und den bestimmungsmäßigen Gebrauch liegt bei Ihnen. Der Stempelaufdruck darf nur an solchen Geräten aufgebracht werden, die sich in gütesiegelmäßigem Zustand befinden, also nicht bereits im Vorgriff auf anschließend durchzuführende Reparaturarbeiten. Die Stempelfarbe muß wasserunlöslich sein. Aufzubringen ist der Stempelaufdruck neben der ursprünglichen Gütesiegelplakette oder – falls am Segel nicht vorhanden wie bei HGMA-geprüften Geräten – an der Nase des Segels oder an der Kiertasche.

Der Stempel darf nicht vervielfältigt werden. Mehr-Exemplare können bei Bedarf von der DHV-Geschäftsstelle gegen pauschalen Unkostensatz von DM 70,- incl. MwSt. bezogen werden. Abschließend: Die Übertragung der 5-Jahres-Überprüfung auf die Gerätehersteller hat Kritik ausgelöst. Die Kritiker befürchten hauptsächlich, daß für

Überprüfung und Instandsetzung unangemessen hohe Kosten anfallen. Diese Befürchtung darf sich nicht bewahrheiten.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Janssen
Vorsitzender

Prüfprotokoll

Hersteller		
Gerätetyp	Seriennummer	
Betriebstüchtigkeitsnachweis Art	Nr.	Jahr
Auftraggeber Name		
Anschrift		

Vorbereitung des Geräts

- Gerät ausgetucht
- Alle Schraub- und Steckverbindungen gelöst
- Alle Rohrverschlüsse entfernt
- Mind. 1 Rohrmuffe abgezogen
- Bei Korrosionsverdacht alle Rohrmuffen abgezogen
- _____

Beanstandungen und Abhilfen

Rohre

- Verbiegung, Längsrichtung, Verformung, Querschnitt, Korrosion außen, Korrosion innen, ausgeschlagene Bohrlöcher, Delen, Kerben, Haarrisse
- | | |
|---|---|
| | + - |
| <input type="checkbox"/> linkes Flügelrohr | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> rechtes Flügelrohr | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Kielrohr | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Querrohr | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Steuerbügel | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Nasenrohr | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Spannseile

- Korrosion, Knicke, Faserrisse, gestreckte Kauschen, lockere Preßstellen
- | | |
|---|---|
| | + - |
| <input type="checkbox"/> Oberverspannung | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Unterverspannung | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Spannvorrichtung | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Segel

- | | |
|---|---|
| | + - |
| <input type="checkbox"/> Material, Nähte, Lattentaschen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Ösen, Befestigungsbänder | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Segellatten, Lattenprofil | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Segelabspannleinen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Reparaturstellen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Sonstige Teile

- | | |
|--|---|
| | + - |
| <input type="checkbox"/> Outrigger | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Swivels | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Gelenke | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Bolzen, Schrauben | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Aufhängeseile | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Segeleinstellung

- | | |
|--|---|
| | + - |
| <input type="checkbox"/> Einstellhöhen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Ort, Datum _____

Prüfername _____

Unterschrift _____



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.

Wintertips für Windenhalter

Die Schleppseason ist vorbei. Die Winde hat bis zuletzt ohne große Probleme mitgemacht. – Gewiß – einige Kleinigkeiten müßten vor Beginn der neuen Saison gemacht werden, aber nicht gleich, der Winter ist ja lang!

Wirklich? Meist kommt der erste Schlepptag im Frühjahr doch vor der durchgeführten Inspektion. Für diejenigen, die keine böse Überraschung erleben wollen, hier einige Tips, die Ärger vermeiden helfen:

Wir beginnen mit einer gründlichen Reinigung, am besten mit einem in »Mo« getränkten Lappen. Satt einsprühen und anschließend mit dem Putzlappen sauberwischen ist auch eine Methode.

Wer ein Dampfstrahlgerät benutzt, hält den Strahl nicht direkt auf die offenen Lager und die Elektronik! Gründliches Abtrocknen und anschließendes Einsprühen sei hier dringend angeraten.

Und nun geht's an die Wartung: Ist das Rollsystem noch in Ordnung? Abstände, Leichtgängigkeit, Schmierzustand, Verschleiß! Wer vergessen hat, wie's gemacht wird, schaut in die Betriebsanleitung oder fragt den Hersteller.

Der Kappvorrichtung – unserer »Lebensversicherung« – widmen wir besondere Aufmerksamkeit! Zunächst wird sie entspannt, die Federn werden ausgehängt und die Leichtgängigkeit und genaue Einstellung überprüft. Sind die Messer an der Schneide kantig, müssen sie geschliffen werden. Nachdem sie neu justiert wurden und alles satt gefettet ist, machen wir eine Probekappung. Nach positivem Ergebnis entspannen wir sie wieder, um Ermüdung der Federn vorzubeugen und um Unfälle beim Hantieren zu vermeiden.

Als nächstes kommen die Bowdenzüge an die Reihe. Sie werden jeweils in die Endstellungen bewegt und auf durchgeschauerte Stellen untersucht.

Sollten sie erneuert werden müssen, nehmen wir dazu Schleppseil, es hat genau die richtigen Abmessungen. Zum Schluß folgt eine genaue Einstellung mit den Stellschrauben, danach deren Sicherung. Zum Schmieren ist hier Graphitfett am besten geeignet. Öl würde zu schnell ablaufen.

Ein weiteres Augenmerk richten wir auf die Antriebskette. Stimmt die Spannung? Ist sie gut gefettet?

Nun etwas ganz wichtiges! Wer nicht erleben will, daß die Kupplung im Frühjahr nicht mehr löst (im Herbst tat sie es doch einwandfrei!), der läßt die Winde in ausgekuppeltem Zustand überwintern! Wie das? Ein Holzstück zwischen Kupplungsausrückhebel und Getriebemittelrippe geklemmt besorgt dies auf einfache Weise. Wen der Hintergrund interessiert, dem sei gesagt: Bei längerer Lagerung rostet die Kupplungsmittlerscheibe an der blankgeschauerten Gegenseite fest. Oft hilft dann nur noch das Zerlegen des Getriebes!

War das alles? Leider noch nicht. Einen Blick riskieren wir auch noch in den Wandlerölbehälter. Ist noch genug Öl drin? Ist es noch rötlich und nicht etwa schon braun, nicht verbrannt? Wenn ja, muß es erneuert werden. Ebenfalls erneuern wir das Motoröl mindestens einmal im Jahr, am besten jetzt. Eine Überprüfung der Motoreinstellaten schließt sich gleich an. Hier ist jedoch der ausgebildete Fachmann gefragt, denn ein einwandfreier Motorlauf ist unabdingbare Voraussetzung für störungsfreien Betrieb.

Kann nun der »Winterschlaf« beginnen?

Halt! Stop! Wie sieht's denn mit der Werkzeugkiste aus? Enthält sie Reservesollbruchstellen? Preßnippel? Das vorgeschriebene Seilreparaturwerkzeug? Eine Reservefeder für die Kappvorrichtung? Nein? Dann jetzt bestellen! *Helmut Großklaus*

Schutz für Drachen beim Transport mit Bergbahnen

In der Vergangenheit hat sich immer wieder gezeigt, daß durch den Transport von Hängegleitern auf Bergbahnen Dellen oder Knicke in den empfindlichen Aluminiumrohren entstehen können. Vorschäden können beim flüchtigen Vorflugcheck leicht übersehen werden und können bei Belastung in der Luft einen Bruch zur Folge haben, dessen Ursache schwer nachvollziehbar ist.

Peter Urban, der neue Sicherheitsreferent des DHV, empfiehlt daher denjenigen Vereinen und Flugschulen, die an einem Berg mit Bergbahntransport ansässig sind, sich geeignete »Polster« zuzulegen. Da das ganze natürlich nicht zu kostenintensiv sein sollte, hat er sich auf dem einschlägigen Markt umgesehen und kostengünstiges Polstermaterial entdeckt.

Es handelt sich hierbei um sogenannte »Bodenplatten« von Schaumstoffquadern, also die Unterseite von Blocks, die später abgeschnitten wird. Im Grunde ein Abfallprodukt. Die Bodenplatten sind ca. 2 cm dick und werden in verschiedenen Schichten übereinander geklebt. Dabei sollten die harten Seiten nach außen zeigen, um den Schaumstoff widerstandsfähiger zu machen. Die Gesamtdicke beträgt ca. 8 cm und gewährleistet damit eine ausreichende Polsterung.

Die Polster können in jeder Größe hergestellt werden. Die Kosten für ein Polster der Größe 100 × 30 cm belaufen sich auf einen Preis von DM 8,- plus Versandkosten. Bei geänderter Lagenanzahl oder einer anderen Größe ändert sich der Preis entsprechend. Bezugsadresse: Firma Schaumstoff Lübke, Blücherstraße 7-9, 2000 Hamburg 50, Telefon 040/388841, oder der einschlägige Fachhandel.

Sicherheitsjournal

Sicherheitsmitteilung Scout

Betrifft: Montage der Scout-Oberverspannung längs.

Die Oberverspannung des Scout verbleibt normalerweise beim Auf- und Abbau im Segel (bei allen Packversionen). Sie wird dabei nicht demontiert, ein Verdrehen des Turmes ist im normalen Betrieb nicht möglich.

Wird die Oberverspannung – aus welchen Gründen auch immer – dem Segel entnommen und vom schwarzen Textilband am Kielende gelöst, so ist beim Wiedereinbau in jedem Falle auf den richtigen Einbau des Turmes und der Verspannung zu achten:

Das hintere Stück der Oberverspannung ist länger! (siehe auch Markierung »h« auf der Turmoberseite und auf dem Putting des längeren Seilstückes, siehe auch Betriebsanleitung!)

Bei falschem Einbau – einer Drehung des Turmes um 180 Grad – sinkt das Höhenleitwerk automatisch und deutlich erkennbar um ca. 10 cm ab. **Die aerodynamische Stabilität ist dann nicht mehr unter allen Umständen gegeben!**

Schmidtler & Schmidtler
Hängegleiterbau GmbH

Sicherheitsmitteilung Firebird

Alle Piloten, die Firebird-Geräte mit French Connection fliegen, werden ersucht, die VA-Hülsen an den 4 Drehpunkten der Schere zusätzlich mit Schrauben zu sichern.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte direkt an uns.



Foto: Marinus Fischer

Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel und DHV-Klassifizierung

Stand: 30. 11. 1986

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-001-79	Taifun	Zetka	3
01-002-79	AAR	Zetka	2
01-003-79	Stratos B	Schmidtler + Schmidtler	3
01-004-79	Superfex II Nylon/II Mod. 81	Finsterwalder	1-2
01-005-79	Cloud Flamingo	Thalhofer	1-2
01-006-79	Junior Flamingo	Thalhofer	1-2
01-007-79	Superfex II Dacron/II Mod. 81	Finsterwalder	1-2
01-008-79	Super-Scorpion C/C+	Hiway/Bader	2
01-009-79	Super-Scorpion B	Hiway/Bader	2
01-010-79	Jet-Atlas 14/16/18	La Mouette/Kaspeitzer	2
01-011-79	Firebird II	Firebird	1-2
01-013-79	Ranger A	Schmidtler + Schmidtler	2
01-014-79	Bergstar II maxi	Bichlmeier	1-2
01-015-79	Ikarus 700	Ikarus Comco	2
01-016-79	Concord	Steger/Seyferle	3
01-017-79	Concord SC	Steger/Seyferle	0
01-018-79	Fledgling IIb	Manta/Olschewski	4
01-019-79	Iser Futura Compact	Iser	2
01-020-79	Jetfex	Finsterwalder	3
01-021-79	Lady Hot	Schmidtler + Schmidtler	2
01-022-79	Bergfalke	Hanggliding Products/Bader	1-2
01-023-80	Falcon 5	Wasp/Steffl	1-2
01-024-80	Gryphon 160 DS	Wasp/Steffl	3
01-025-80	Windspiel	Schäfer	4
01-026-80	Ranger HS	Schmidtler + Schmidtler	2
01-027-80	Firebird C 11	Firebird	2
01-028-80	Firebird C 12	Firebird	2
01-029-80	Cyclone DÖST	Steger/Seyferle	3
01-030-80	Worldcup	Firebird	1-2
01-031-80	Gryphon 180 DS	Wasp/Steffl	3
01-032-80	Laser	Wasp/Steffl	2
01-033-80	Super-Gryphon	Wasp/Steffl	3
01-034-80	Ikarus 800	Ikarus Comeo	3
01-035-80	Super-Wing	Guggenmos	3
01-036-80	Gryphon-Sierra	Wasp/Steffl	3
01-038-81	Falke 5 (incl. Speedbar)	Hanggliding Products/Bader	3
01-040-81	Moyes Mega	Moyes/Förster	3
01-041-81	Fuga AC 5	Agur/Kaspeitzer	1-2
01-042-81	Ladas	Baumgartner	2
01-043-81	Windfex	Finsterwalder	2-3
01-044-81	Helios	Schmidtler + Schmidtler	4
01-045-81	GS Concord II	Steger/Seyferle	0
01-046-79	Wings/Wings C 17,0	Guggenmos	2
01-047-79	Wings/Wings C 15,6	Guggenmos	2
01-048-81	Fafnir	Bautek	3
01-049-81	X-Ray	La Mouette/Kaspeitzer	3
01-050-81	Euro III	Steinbach/Bunz	2
01-051-79	Wings/Wings C 17,2	Guggenmos	2
01-052-82	Dream III	Engel	2-3
01-053-82	Super-Dream	Engel	2
01-054-82	Cloud III	Thalhofer	2-3
01-055-82	Puma	Agur/Kaspeitzer	3
01-056-82	Firebird CX 15	Firebird	3
01-057-82	Bullet 16,8 (incl. Speedbar und Darlet)	Guggenmos	3
01-058-82	Piranha	Rithner/Zipfel	3
01-059-82	Libre II	Hauser	3
01-060-82	Moyes MK III	Moyes/Förster	2
01-061-82	Hornet 150	Steger/Seyferle	3
01-062-82	Arrow	Bichlmeier	3
01-063-82	Firebird CX 17 (incl. Piffpaff)	Firebird	3
01-064-82	Ranger Spezial	Schmidtler + Schmidtler	2
01-065-82	Scout A	Schmidtler + Schmidtler	1-2
01-066-82	Vampir II 14,2 (incl. Speedbar)	Pacific Wings/Wittenauer	3
01-067-82	Bullet Racing 14,4 (incl. Speedbar)	Guggenmos	3
01-068-82	Bullet Racing 15,2 (incl. Speedbar und Darlet)	Guggenmos	3

Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel und DHV-Klassifizierung



DHV-Gütesiegelplakette



Stempel der DHV-Gütesiegelstelle

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-069-82	Azur 17 (incl. Speedbar)	La Mouette/Kaspeitzer	3
01-070-82	Spot	Steinbach/Bunz	3
01-071-82	Fun-D	Meyer/Seibold	3
01-073-84	Vampir I	Eichhammer/Schönleber	3
01-073-83	Saphir	Bautek	3
01-074-83	Hi-Dream (incl. Speedbar)	Engel	2-3
01-075-83	Ikarus 900	Ikarus Comco	3
01-076-83	Hornet 170 (incl. Speedbar)	Steger/Seyferle	3
01-077-83	Focus 17	Eichhammer/Schönleber	3
01-078-83	Vampir II 15,7 (incl. Speedbar)	Pacific Wings/Wittenauer	3
01-079-83	Sierra 175 (incl. Harricot)	Firebird	3
01-080-83	Milan	Gerlich	2
01-081-83	Profil 17	La Mouette/Kaspeitzer	3
01-082-83	Vega 84	Wierzbowski	3
01-083-83	Probe (incl. Speedbar)	Skytrek Europe	2-3
01-084-83	Profil 15	La Mouette/Kaspeitzer	3
01-085-83	Explorer 155	Hiway/Bader	4
01-086-83	Rival	Fulmar	3
01-087-84	Bullet C	Guggenmos	3
01-088-84	Cloud IV	Thalhofer	3
01-089-84	Minifex	Finsterwalder	3
01-090-84	Sierra 155 (incl. Harricot)	Firebird	3
01-091-84	Spirale 23	Mallinoud/Holzner	3
01-092-84	Spider	Bichlmeier	3
01-093-84	Focus 18	Schönleber	3
01-094-84	Delta 16	Polaris/Olschewski	1-2
01-095-84	Uno mit starrem Gelenk	Firebird	1-2
01-095-84	Uno mit schwimmender Querstange	Firebird	2
01-096-84	Nimbus 62 mit starrem Gelenk	Lauk	1-2
01-096-84	Nimbus 62 mit schwimmender Querstange	Lauk	2
01-097-84	VK 3 Rebell	Wujasin	2
01-098-84	Libre I	Hauser	1-2
01-099-84	Master	Rithner/Zipfel	2
01-100-84	Gamma 177	Polaris/Olschewski	3
01-101-84	Gamma 167	Polaris/Olschewski	3
01-102-84	Bullet E	Guggenmos	3
01-103-85	Quattro	Firebird	2
01-104-85	Bullet C 85	Guggenmos	3
01-105-85	Minifex 2	Finsterwalder	2
01-106-85	Impuls	WM-Drachenbau GmbH	2
01-107-85	Saturn 165	Steger/Seyferle	3
01-108-85	Saturn 180	Steger/Seyferle	3
01-109-85	Express Senior	Pacific Wings/Zimmermann	3
01-110-85	Express Moyen	Pacific Wings/Zimmermann	3
01-111-85	Feder	Pacific Wings/Zimmermann	2
01-112-85	Top	Thalhofer	2-3
01-113-85	Focus 16	Schönleber	2-3
01-114-85	Lift	Bichlmeier	1-2
01-115-85	Probe III	Hölzenbein	2-3
01-116-85	Spirit	Firebird	3
01-117-85	Hermes 15	La Mouette/Kaspeitzer	3
01-118-85	Hermes 16	La Mouette/Kaspeitzer	3
01-119-86	Select 16	Pacific Diffusion/Ebert	3
01-120-86	Tango	Pacific Diffusion/Ebert	2
01-121-86	Euro III 85	Steinbach/Bunz	1
01-122-86	Bullet C 86	Guggenmos	2-3
01-123-86	Express Racing	Pacific Wings/Zimmermann	3
01-124-86	Uno piccolo	Firebird	1-2
01-125-86	Quattro S	Firebird	2-3
01-126-86	Gyro 180	Skytrek Europe	1-2
01-127-86	Jet-Dream	Engel	2-3
01-128-86	Quattro Eagle	Firebird	2-3
01-129-86	Topfex	Finsterwalder	2-3
01-130-86	Delta 13	Polaris/Olschewski	1
01-131-86	Top-Swing	Thalhofer	2-3
01-132-86	Swing	Thalhofer	1-2
01-133-86	Sirius 15	AFRO-Sirio	3
01-135-86	Delta Super	Polaris	1-2

Diverse Einzelstücke und Prototypen (Genehmigungsschreiben)
Diverse abwurfgeprüfte Geräte gemäß Übergangsregelung (Stempel)

DHV-Klassifizierung

- 1 für Drachenfluganfänger und für Drachenflieger, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen.
- 2 für Durchschnittspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und das genußvolle Fliegen dem leistungsorientierten Fliegen vorziehen.
- 3 für Leistungspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben, regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen sowie fliegerisch talentiert und leistungsorientiert sind.
- 4 für Leistungspiloten mit spezieller Einweisung, z. B. wegen aerodynamischer Steuerung.

Pilotenaufhängesysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 30. 11. 1986

03-001-80	Liegeschürze Kniehänger »Super«	Fa. Prieler
03-002-80	Liegeschürze Liegegurt LG 1 mod. 1	Fa. Kosteletzky
03-003-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Hanggliding Products
03-004-80	Liegeschürze Kniehänger »Parasail«	Fa. Parasail
03-005-80	Liegeschürze Schlafsack »Parasail«	Fa. Parasail
03-006-80	Hängegurt	Fa. Steffl
03-007-80	Liegeschürze Kniehänger »Super«	Fa. Steffl
03-008-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Steffl
03-009-80	Liegeschürze Schlafsack »Cross Country«	Fa. Steffl
03-010-80	Liegeschürze Kniehänger »Fex«	Fa. Finsterwalder
03-011-80	Supinegurt »Fex«	Fa. Finsterwalder
03-012-80	Liegeschürze Schlafsack »Cross Country«	Fa. Prieler
03-013-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Prieler
03-014-80	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Madreiter
03-015-81	Liegeschürze	Fa. Matthias
03-016-81	Liegeschürze Streamlight Safety Belt	Fa. Rademacher
03-017-81	Liegeschürze Kniehänger P/N 9-1145/11	Fa. Brüggemann
03-018-81	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Lechner
03-019-81	Liegeschürze Schlafsack	Fa. La Mouette
03-020-81	Liegeschürze Beinstrecker und Kniehänger	Fa. La Mouette
03-021-81	Liegeschürze Kniehänger »UP-System«	Fa. La Mouette
03-022-81	Liegeschürze Beinstrecker »Concord«	Fa. Keltjens
03-023-81	Liegeschürze Kniehänger »Dutch Spezial«	Fa. Keltjens
03-024-81	Liegeschürze Schlafsack »Relax«	Fa. Keltjens
03-025-81	Liegeschürze Zero Cocoon	Fa. Andrie
03-026-81	Liegeschürze Kniehänger »Universal«	Fa. Fritz
03-027-81	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Steinbach
03-028-81	Liegeschürze Liegematte	Fa. Steinbach
03-029-81	Liegeschürze Kniehänger Delta Sport Stand.	Fa. Prieler
03-030-82	Liegeschürze Delta-Stop L	Fa. Deuter
03-031-82	Liegeschürze Beinstrecker 1)	Fa. Hetzenauer
03-032-82	Sitzgurt SG 4	Fa. Kosteletzky
03-033-82	Liegeschürze Schlafsack »Delphin« 1)	Fa. Steffl
03-034-82	Liegeschürze Schlafsack 1)	Fa. Madreiter
03-038-82	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Nova-Air
03-039-82	Liegeschürze Schlafsack	Fa. Kosteletzky
03-040-82	Liegeschürze Schlafsack »Cross Country«	Fa. Bennett
03-041-82	Liegeschürze Schlafsack »Flipper«	Fa. Rademacher
03-042-84	Liegeschürze Schlafsack »Karpfen«	Fa. Steinbach
03-043-84	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Parasail
03-044-84	Liegeschürze »MAN«	Fa. Hauser
03-045-84	Liegeschürze »Komfort Liegematte«	Fa. Prieler
03-046-84	Liegeschürze Streamlight PSR Integral	Fa. Rademacher
03-047-84	Liegeschürze REMA	Fa. Madreiter
03-048-84	Liegeschürze Keltjens Integral	Fa. Keltjens
03-049-85	Liegeschürze Integralgurt	Fa. Fritz
03-050-85	Liegeschürze Eric Raymond XC Schlafsack	Fa. Charly-Produkte
03-051-85	Liegeschürze Libre Man II	Fa. Hauser
03-052-85	Liegeschürze Integralgurt	Fa. Lauk
03-053-85	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Lauk+
03-054-86	Liegeschürze Eric Raymond XC Kniehänger	Fa. Charly-Produkte
03-055-86	Liegeschürze Karpfen HAS 40	Fa. Stöllinger
03-056-86	Liegeschürze Delta-Fly Integral I	Fa. Madreiter
03-057-86	Liegeschürze Charly Hot Potato	Fa. Charly-Produkte
03-058-86	Liegeschürze Delta-Fly Integral II	Fa. Madreiter
03-059-86	Liegeschürze Sirius	Fa. Frommwieser
03-060-86	Liegeschürze Holzner Integral	Fa. Holzner
03-061-86	Liegeschürze Kniehänger Komfort	Fa. Holzner
03-062-86	Liegeschürze Integral PRO-CAD	Fa. Pro-Design/Sommer
03-063-86	Liegeschürze Racer-Integral	Fa. Prieler



NR. 1 im Verhältnis Leistung — Qualität — Preis

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



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



VVk Das kleine Variometer mit großer Anzeige 335,— DM



WHd Höhenmesser mit Variaakkustik 498,— DM



WV Variometer mit Akkustik, lieferbar mit analogem Höhenmesser und Kugelkopfhalterung 360,— DM



VVd Das Kombi-Instr. Variometer und Höhenmesser. Auf Wunsch: Geschwindigkeitsanzeige und TEK. Auch mit Kugelkopfhalterung lieferbar (s. Abb.) ab 760,— DM
Kugelkopfhalterung 38,— DM

Fragen Sie Ihren Fachhändler oder fordern Sie Informationsmaterial an.

7808 Waldkirch
Lärchenweg 10
Tel. 07681/8187

**DELTA
INSTRUMENTS**

Wassmer

Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 30. 11. 1986

Gütesiegelstempel des DAeC, die vor dem 31. 12. 1980 auf diesen Geräten angebracht wurden, sind gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel.

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller
02-001-77	HG-Rettungssystem	Fa. Brüggemann
02-002-78	HGF-1	Fa. Kosteletzky
02-003-78	Delta-Stop	Fa. Deuter
02-004-78	Parasail (bis Juli 1979; 4 Gaze-Fehlbahnen)	Fa. Parasail
02-005-78	Help	Fa. Schwarze
02-006-78	Le + Be	Fa. Le und Be
02-007-80	Parasail 2 (ab August 1979)	Fa. Parasail
02-008-81	RFH I	Fa. Rademacher
02-011-82	HGS-I	Fa. Steinbach
02-012-82	HGS-II	Fa. Steinbach
02-013-82	Streamlight PSR II	Fa. Rademacher
02-015-83	HRS	Fa. Stöllinger
02-016-84	FDS-2	Fa. Autoflug
02-017-84	Parasail IV	Fa. Parasail
02-018-84	Parasail V	Fa. Parasail
02-019-84	Streamlight PSR DC 350	Fa. Rademacher
02-020-84	HRS 10	Fa. Stöllinger
02-021-85	HRS 20	Fa. Stöllinger
02-022-85	Charly	Fa. Rademacher
02-023-86	AS/HG 1	Fa. Aeronautic Sails
02-024-86	Rettungsgerät Kurrle	Fa. Charly-Produkte
02-025-86	Metamorfoosi	Fa. Crapanzano/Lix

Diverse Einzelstücke (Kennzeichnung durch Stempel der Gütesiegelstelle)

Schleppgeschirre mit DHV-Gütesiegel

Stand: 30. 11. 1986

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller
06-002-83	Gurtzeugsystem »Fluck«	Fa. Fluck
06-003-83	Gurtzeugsystem HG-SGS Gabelseil	Fa. Treumann
06-004-83	Gurtzeugsystem HG-SGS 2 P	Fa. Treumann
06-005-83	Gurtzeugsystem DSG-1 N/K	Fa. Deininger
06-006-84	Gurtzeugsystem HG-SGS Gabelseil AS	Fa. Treumann
06-007-84	Gurtzeugsystem Doppelklinke	Fa. Treumann
06-008-84	Gurtzeugsystem DSG 22 S	Fa. Deininger

Anmerkung

Die »Voraussetzungen, Hinweise und Empfehlungen für Gurtzeugschlepp« sind zu beachten.

Hängegleiter-Startwinden mit DHV-Gütesiegel

Stand: 30. 11. 1986

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller
05-001-82	Startwinde HGW 2	Fa. Großklaus
05-002-83	Startwinde KE-HY	Fa. Engesser

Hängegleiter-Startwinden mit Einzelstückzulassung

Stand: 30. 11. 1986

Stück-Nr.	Gerätetyp	Hersteller
05-E 01-82	Startwinde HGE Serien Nr. 001	Fa. Engesser
05-E 02-83	Startwinde DSG I	Fa. Frank
05-E 03-84	Startwinde TP 1288518 K	Fa. IG Drachenschlepp
05-E 04-84	Startwinde HGE Serien Nr. 002	Fa. Engesser
05-E 05-84	Startwinde HGS DR 01	Fa. Diederichs
05-E 06-84	Startwinde	Fa. Wendeler
05-E 07-85	Startwinde HGW-CP-01	Fa. Conzelmann
05-E 08-85	Startwinde HGL 01	DC Ith Dielmissen
05-E 09-86	Startwinde Hydro 90	Fa. Werkshagen



SHV-Aufnäher



BHGA-Stempel

Hängegleiter mit SHV-Typenprüfung und DHV-Klassifizierung

Stand: 30. 11. 1986

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

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller	Klasse
006-79	Super-Scorpion	Fa. Meyer	2
007-79	Euro II/IIIs	Fa. Steinbach	2
030-80	Atlanta 1)	Fa. Rithner	2
033-80	800 Aero 1/1 S	Fa. Ikarus Comco	3
034-80	Euro III	Fa. Steinbach	2
035-80	Flash SC	Fa. Scherer	4
036-81	Vampir 2), 3)	Fa. Schönleber	3
047-82	Azur 17 (incl. Speedbar) 3)	Fa. La Mouette	3
049-82	Azur 15 (incl. Speedbar)	Fa. La Mouette	3
068-85	Saphir 17	Fa. Bautek	3
071-85	Moyes GTR 162	Fa. Moyes Italia	3
072-85	Moyes GTR 175	Fa. Moyes Italia	3
075-86	Moyes GTR 148	Fa. Moyes Italia	3
079-86	UP Glidezilla	Fa. UP	3

Anmerkung

- 1) Modifikation des früheren Swisstatlas
 2) Mit doppelwandigem Querrohr
 3) Mit modifizierter Segelaufhängung

Pilotenaufhängesysteme mit anerkannter SHV-Typenprüfung

Stand: 30. 11. 1986

Der SHV-Aufnäher »Gurten-Harnais SHV FSVL« ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt.

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller
001-80	Kniehänger AS-OK	Fa. W. Keller
002-80	Kombigurte OK	Fa. W. Keller
003-81	Concoon (Schlafsack) ZL-203	Fa. Zuberbühler
004-81	Concoon (Schlafsack) BL	Fa. Bohren
004-81	Concoon (Stirrup) BL	Fa. Bohren
005-81	Kniehänger BK	Fa. Bohren
006-81	Kniehänger SK 1	Fa. Suter
007-81	Concoon (Schlafsack) SCI	Fa. Suter
008-81	Kniehänger Z-103	Fa. Zuberbühler
009-81	Concoon (Schlafsack) UP-Jet	Fa. Sportimex

Hängegleiter mit BHGA-Airworthiness Certification und DHV-Klassifizierung

Stand: 30. 11. 1986

Der spezielle Stempel der BHGA ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt. Zur Klarstellung: Geräte ohne die spezielle Kennzeichnung besitzen – auch wenn sie typengleich erscheinen – keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

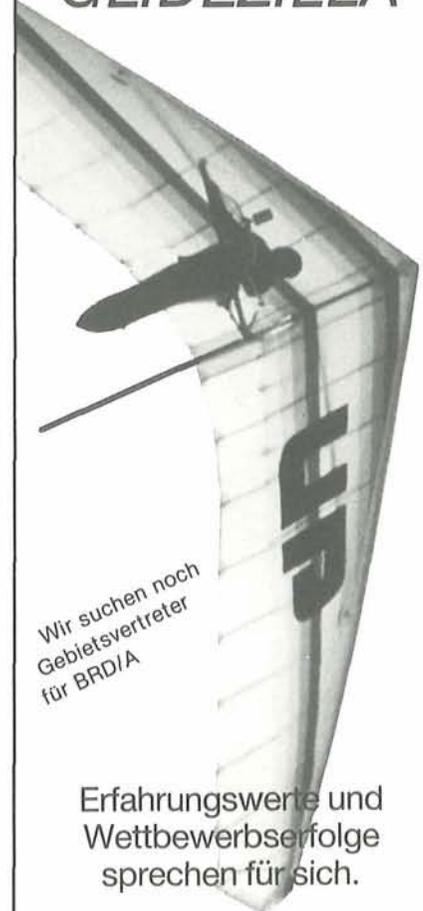
GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller	Klasse
817001	Typhoon Medium/Typhoon S4/ Typhoon S4 plus	Fa. Solar Wings	3
817002	Typhoon large/Typhoon S4/ Typhoon S4 plus	Fa. Solar Wings	3
8205007	Demon 14 qm	Fa. Hiway	3
817003	Demon 175 (medium)	Fa. Hiway	3
817004	Demon 195 (large)	Fa. Hiway	3
	Magic 150	Fa. Airwave Gliders	3
8307011	Magic 155	Fa. Airwave Gliders	3
819005	Magic 165	Fa. Airwave Gliders	3
8305012	Magic 166	Fa. Airwave Gliders	3
8305013	Magic 177	Fa. Airwave Gliders	3
819006	Magic 185	Fa. Airwave Gliders	3
8211009	Magic 135	Fa. Airwave Gliders	3
0781-001	Typhoon S4 plus small	Fa. Solar Wings	3

UP

FLIEGEN

eine Klasse besser fliegen

GLIDEZILLA



Erfahrungswerte und
Wettbewerbserfolge
sprechen für sich.

Gütesiegelzulassung
CH/D/A 079.86

Generalvertrieb
Deutschland
Österreich

Walter Klötzer
Boschetsrieder Straße 132
8000 München 70

☎ (089) 7854387 ☎

Hängegleiter mit HGMA-Airworthiness Certification und DHV-Klassifizierung

Stand: 30. 11. 1986

Das spezielle Typenschild »HGMA (DHV)« ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt. Zur Klarstellung: Geräte ohne die spezielle Kennzeichnung – auch wenn sie typengleich erscheinen – besitzen keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller	Klasse
11-3280-R8	Comet 165	Fa. UP	3
825	Harrier 147, 177, 187	Fa. Wills Wing	2-3
828	Duck 160-1/160-2, 180-1/180-2, 200-1	Fa. Wills Wing	3
8112	Moyes Meteor	Fa. Moyes Italia	3
8213	Moyes Missile	Fa. Moyes Italia	3
8215	Streak 160	Fa. Moyes Italia	3
823	X 200	Fa. Bennett	3
824	X 180	Fa. Bennett	3
825	X 160	Fa. Bennet	3
826	X 140	Fa. Bennet	3
8120	Pro Air 180	Fa. Progr. Aircraft	3
837	Moyes Missile GT 170	Fa. Moyes Italia	3
838	Moyes Mars 170	Fa. Moyes Italia	3
8310	Moyes Missile GT 190	Fa. Moyes Italia	3
831	Streak 180	Fa. Bennett	3
832	Streak 130	Fa. Bennet	3
8407	HP 170	Fa. Wills Wing	3-4
8601	Sport 167	Fa. Wills Wing	3

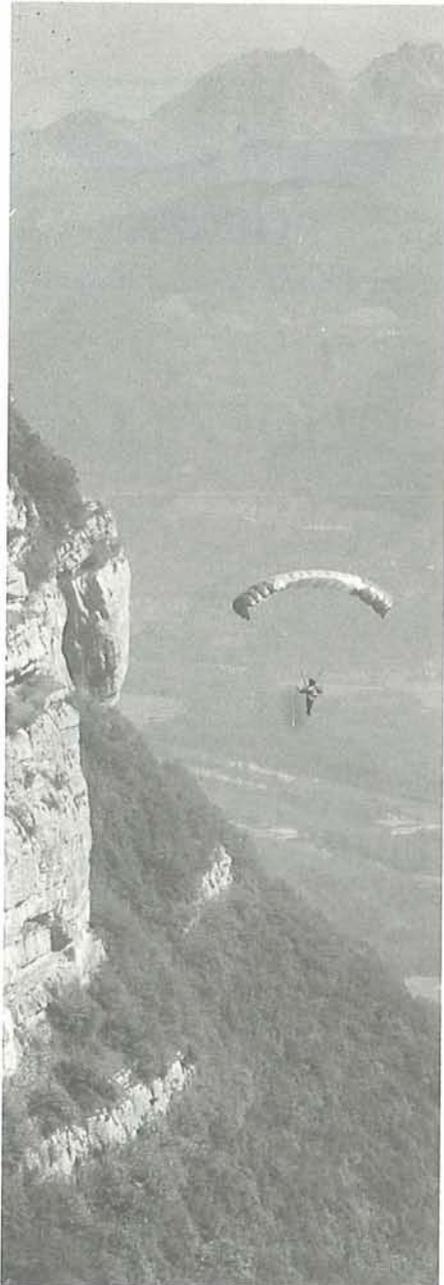


Foto: Charlie Jöst

HGMA-(DHV) HGMA NR./

Typenbezeichnung Werk-NR.

Hersteller Baujahr

Leermasse kg. Max. Zuladung kg. Min. Zuladung kg.

Max. Geschw. km./hr. StallGeschw. km./hr.

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

Die Benutzung dieses geraetes erfolgt auf eigene Gefahr.

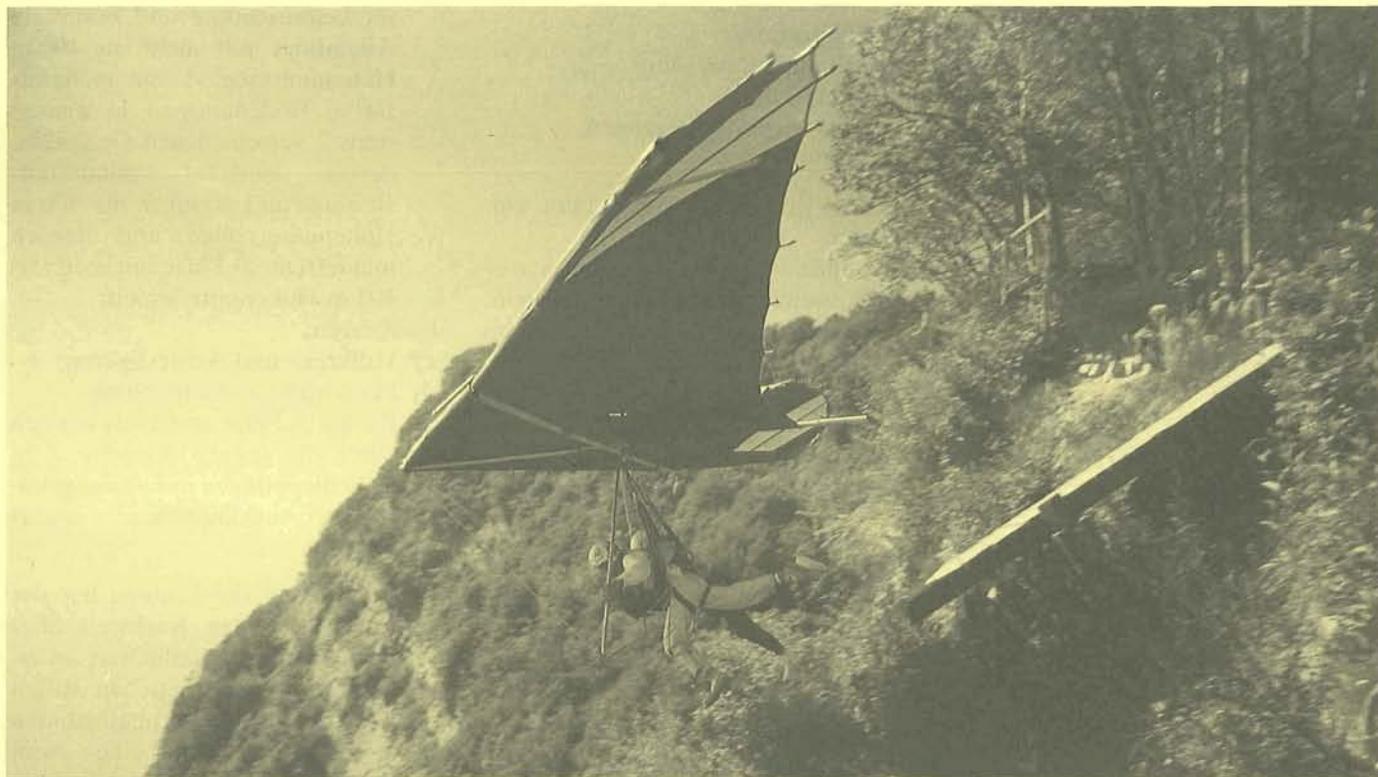
HGMA-(DHV-)Typenschild



Foto: Marinus Fischer

Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DHV und des DAeC für Hängegleiterpiloten

aufgrund des Abschnitts IV Nr. 1.1 der Allgemeinverfügung vom 15. 5. 1982 des Bundesministers für Verkehr für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland.



Erster Höhenflug im Doppelsitzer, gemeinsam mit dem Fluglehrer.

Foto: Charlie Jöst

Abschnitt I: Allgemeines

1. Begriffe

- 1.1 »Fluglehrer« im Sinne dieser Ausbildungs- und Prüfungsordnung sind DHV- oder DAeC-geprüfte Drachenfluglehrer und Drachenfluglehrerassistenten gemäß der Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DHV und des DAeC für Drachenfluglehrer.
- 1.2 »Aufsicht« heißt, daß der Aufsichtführende den Flugschüler am Startplatz zu betreuen hat.
- 1.3 »Schulungsgelände« ist ein für die Anfängerausbildung geeignetes Hängegleiterfluggelände bis zu 100 m Höhenunterschied zwischen Start- und Landeplatz. Anfängerausbildung bis zum Erwerb des Lernausweises darf nur im Schulungsgelände erfolgen.
- 1.4 »Ausbildungsstätten« sind vom DHV oder DAeC anerkannte Drachenflugschulen und vom

DHV oder DAeC für die Ausbildung anerkannte Drachenflugvereine. Die Anerkennung ist insbesondere in der Anerkennungsordnung des DHV für Drachenflugausbildungsstätten geregelt.

- 1.5 »Ausbildungszeugnis« oder »Ausbildungsnachweis« ist der Nachweis über die erfolgreich abgeschlossene Ausbildung für den jeweiligen theoretischen oder praktischen Ausbildungsabschnitt, ausgenommen Lernausweisausbildung. Das Ausbildungszeugnis gemäß Formblatt ist Prüfungsvoraussetzung und muß vom Ausbildungsleiter eigenhändig unterschrieben werden.
- 1.6 »Befähigungsnachweise« sind der Befähigungsnachweis A, der Befähigungsnachweis B, die Schlepptartberechtigung, die Windenfahrerberechtigung und der Befähigungsnachweis für Pakker von Hängegleiter-Rettungssystemen zum Drittgebrauch. Der Lernausweis gilt als Befähigungs-

nachweis. Bei Anfängern ohne Lernausweis wird dieser ersetzt durch die Lehrberechtigung des Fluglehrers, wenn die Ausbildung im Schulungsgelände unter Aufsicht eines Fluglehrers erfolgt.

2. Ausbildung

- 2.1 Die Ausbildung wird von den Ausbildungsstätten gemäß dieser Ausbildungs- und Prüfungsordnung und gemäß dem DHV-/DAeC-Lehrplan durchgeführt, die Windenfahrerausbildung und die Packerausbildung von DHV und DAeC. Zu beachten sind insbesondere die Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr, die Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Drachenfluglehrer, die Hängegleiterbetriebsordnung und die gerätetechnischen Bestimmungen des DHV und des DAeC sowie eventuelle Geländeaufgaben der zuständigen Luftfahrtbehörde.

- 2.2. Verantwortlich für den gesamten Ausbildungsbetrieb ist der Ausbildungsleiter der Ausbildungsstätte. Er darf Ausbildungsaufgaben nur an Fluglehrer und Referenten gemäß Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DHV und des DAeC für Drachenfluglehrer delegieren.
- 2.3 Als Mindestflüge gelten nur solche Flüge, die ordnungsgemäß durchgeführt und bestätigt sind. Die in einem Ausbildungsabschnitt absolvierten Mindestflüge können nicht auf die Mindestflugzahl eines späteren Ausbildungsabschnittes angerechnet werden.

3. Prüfungen

- 3.1 Die Prüfungen für den Lernausweis werden von den Ausbildungsstätten durchgeführt, alle anderen Prüfungen vom DHV oder DAeC.
- 3.2 Jeder Prüfer muß DHV- oder DAeC-geprüfter Drachenfluglehrer sein. Der Prüfungsleiter darf nicht Fluglehrer an der Ausbildungsstätte sein, wo der Bewerber ausgebildet wurde.
- 3.3 Prüfungen werden von mindestens zwei Prüfern abgenommen. Den Prüfungsleiter bestimmt die prüfende Stelle. Die weiteren Prüfer werden vom Prüfungsleiter beigezogen, soweit nicht die prüfende Stelle diese weiteren Prüfer bestimmt.
- 3.4 Die Prüfungen bestehen aus theoretischem und praktischem Teil. Das Bestehen des theoretischen Teils ist Prüfungsvoraussetzung für den praktischen Teil.
- 3.5 Soweit kein längerer Zeitraum bestimmt ist, muß zwischen den Prüfungen für die einzelnen Befähigungsnachweise ein zeitlicher Mindestabstand von 1 Woche liegen. Dies gilt auch für die Prüfungswiederholung im Falle des Nichtbestehens. Bei Prüfungswiederholung ist der gesamte theoretische oder praktische Teil erneut abzulegen.
- 3.6 Einzelheiten zum Prüfverfahren sind in den Ausführungsbestimmungen geregelt, insbesondere in der DHV-/DAeC-Prüferanweisung. Im übrigen gelten die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals entsprechend.

Abschnitt II: Lernausweis

1. Fachliche Voraussetzungen

- 1.1 Die theoretische Ausbildung erstreckt sich auf die Grundkenntnisse in den Sachgebieten
- Gerätekunde
 - Aerodynamik
 - Flugtechnik
 - Gefahrenanweisung
 - Wetterkunde
 - Sicherheitsvorkehrungen
 - Luftrecht
- 1.2 Die praktische Ausbildung umfaßt
- mindestens 50 Allein-Fuß-Starts/-Landungen im Schulungsgelände, davon mindestens 20 mit 40 bis 100 m Höhenunterschied, sämtlich beaufsichtigt und bestätigt von einem Fluglehrer;
 - Geradeaus- und Kurvenflug;
 - Umstellung auf Liegendposition.

2. Prüfung

- 2.1 Die theoretische Prüfung erstreckt sich auf die in 1.1 genannten Sachgebiete.
- 2.2 Die praktische Prüfung besteht aus einem Prüfungsflug mit Fußstart, S-Kurve und sturzfreier Landung in einem Zielkreis von 100 m Durchmesser bei mindestens 40 m Höhenunterschied.

3. Berechtigung

Der Lernausweis berechtigt zu Flügen mit Hängegleitern

- im Schulungsgelände, wenn ein Fluglehrer einen geländebezogenen Flugauftrag erteilt hat;
- in Geländen mit mehr als 100 m Höhenunterschied unter Aufsicht eines Fluglehrers;
- doppelsitzig zusammen mit einem Fachlehrer für Doppelsitzer.

Abschnitt III: Befähigungsnachweis A

1. Fachliche Voraussetzungen

- 1.1 Es dürfen nur Inhaber des Lernausweises ausgebildet werden.

1.2 Die theoretische Ausbildung erstreckt sich auf die weitere Vervollständigung und Vertiefung der in Abschnitt II, 1.1 genannten Sachgebiete. Die Mindestdauer beträgt 20 Unterrichtsstunden zu je 45 Minuten.

1.3 Die praktische Ausbildung umfaßt

- mindestens 30 von einem Fluglehrer beaufsichtigte und bestätigte Alleinflüge mit mehr als 100 m Höhenunterschied und mehr als 100 m Bodenabstand in mindestens 2 verschiedenen Geländen, davon zunächst mindestens 10 Flüge mit weniger als 400 m Höhenunterschied und danach mindestens 10 Flüge mit mehr als 400 m Höhenunterschied;
- Kehren;
- Vollkreis- und Achterfiguren;
- Flug- und Landeeinteilung. Bis zu 15 Flüge gemäß a) können durch die jeweils doppelte Zahl an Schleppflügen mit den zugehörigen Ausklinkhöhen ersetzt werden.

1.4 Vor Beginn der Prüfung hat der Bewerber einen Nachweis über die erfolgreiche Teilnahme an einem Kurs des Deutschen Roten Kreuzes über Sofortmaßnahmen am Unfallort oder einen vom DHV bzw. DAeC als gleichwertig anerkannten Nachweis vorzulegen.

1.5 Zwischen Erteilung des Lernausweises und praktischer Prüfung für den Befähigungsnachweis A muß ein zeitlicher Mindestabstand von 1 Monat liegen.

2. Prüfung

2.1 Die theoretische Prüfung erfolgt grundsätzlich schriftlich nach dem »multiple choice system« und erstreckt sich auf die in 1.2 genannten Sachgebiete, jedoch ohne Beschränkung auf die Grundzüge.

2.2 Die praktische Prüfung besteht aus einem Prüfungsflug in Liegendposition mit Fuß- oder Schleppstart, Vollkreis, Achter, Landeeinteilung und sicherer Landung in einem Zielkreis von 80 m Durchmesser.

2.3 Die Prüfung darf nur mit Schleppstart abgelegt werden, wenn die

Voraussetzungen für die Schlepp-Prüfung erfüllt sind. Als zusätzliche Prüfungsaufgabe hat der Bewerber einen Fußstart am Hang auszuführen.

3. Berechtigung

Der Befähigungsnachweis A berechtigt zum Freien Fliegen ohne Überlandflug.

Abschnitt IV: Befähigungsnachweis B

1. Fachliche Voraussetzungen

- 1.1 Den Befähigungsnachweis B können nur Inhaber des Befähigungsnachweises A erwerben.
- 1.2 Die theoretische Ausbildung erstreckt sich ergänzend auf die Sachgebiete
 - a) Luftrecht
 - b) Wetterkunde
 - c) Navigation.
Die Mindestdauer beträgt 20 Unterrichtsstunden zu je 45 Minuten.
- 1.3 Die praktische Ausbildung umfaßt
 - a) mindestens 10 von einem Fluglehrer bestätigte Alleinflüge mit mehr als 30 Minuten Flugdauer in mindestens 2 verschiedenen Geländen, davon höchstens 5 Flüge mit Schleppstart;
 - b) Langsamflug;
 - c) Schnellflug;
 - d) enge Kehren;
 - e) enge Vollkreis- und Achterfiguren;
 - f) Flug- und Landeeinteilung.

2. Prüfung

- 2.1 Die theoretische Prüfung erfolgt grundsätzlich schriftlich nach dem »multiple choice system« und erstreckt sich auf die in 1.2 genannten Sachgebiete.
- 2.2 Die praktische Prüfung besteht aus einem Prüfungsflug in Liegend- oder Supineposition mit Kehre, Vollkreis rechts und links, Achter, sämtlich mit mindestens 45 Grad Querneigung, sowie Landeeinteilung und sicherer Landung in einem Zielkreis von 60 m Durchmesser.

- 2.3 Die Prüfung darf nur mit Schleppstart abgelegt werden, wenn der Bewerber alle Voraussetzungen für die Schlepp-Prüfung erfüllt.

3. Anrechnung

- 3.1 Inhaber eines gültigen deutschen Luftfahrerscheins oder UL-Befähigungsnachweises und Anwärter mit bestandener Theorieprüfung sind von der theoretischen Ausbildung und Prüfung für den Befähigungsnachweis B befreit.
- 3.2 Inhaber eines abgelaufenen deutschen Luftfahrerscheins oder UL-Befähigungsnachweises und Anwärter mit verfallener Theorieprüfung sind von der theoretischen Ausbildung für den Befähigungsnachweis B befreit, nicht von der theoretischen Prüfung.
- 3.3 Bei Anrechnung einer hängegleiterfremden Theorieprüfung (z. B. Luftfahrerschein, UL-Befähigungsnachweis) hat sich der Bewerber mit den besonderen Bestimmungen für Hängegleiter vertraut zu machen.
- 3.4 Die übrigen Voraussetzungen dieser Ausbildungs- und Prüfungsordnung bleiben unberührt.

4. Erteilungsfrist

Bei Erteilung des Befähigungsnachweises B muß ein Jahr seit Erteilung des Befähigungsnachweises A abgelaufen sein, bei Inhabern eines gültigen PPL Bleiblatt B oder C sechs Monate.

5. Berechtigung

Der Befähigungsnachweis B berechtigt zum Freien Fliegen mit Überlandflug.

Abschnitt V: Schleppstartberechtigung

1. Fachliche Voraussetzungen

- 1.1 Es dürfen nur Inhaber des Lernausweises ausgebildet werden.
- 1.2 Die theoretische Ausbildung erstreckt sich ergänzend auf die Sachgebiete

- a) Luftrecht
- b) Gerätekunde
- c) Flugtechnik
- d) Gefahreneinweisung
- e) betriebliche Regeln.

- 1.3 Die praktische Ausbildung umfaßt mindestens 30 Schleppstarts als Pilot und 10 als Flugleiter, sämtlich beaufsichtigt und bestätigt von einem Fachlehrer für Hängegleiterschlepp.

2. Ausbildungsbetrieb

- 2.1 Der Windenfahrer muß die Windenfahrerberechtigung gemäß Abschnitt VI besitzen.
- 2.2 Jeder Schleppvorgang ist von einem Fachlehrer für Hängegleiterschlepp persönlich zu leiten.

3. Prüfung

- 3.1 Die theoretische Prüfung erfolgt grundsätzlich schriftlich nach dem »multiple choice system« und erstreckt sich auf die in 1.2 genannten Sachgebiete.
- 3.2 Die praktische Prüfung besteht aus je einem Schleppstart als Pilot und als Flugleiter.

4. Anrechnung

Ein Schleppstart bei der Prüfung für den Befähigungsnachweis A oder B gilt zugleich als praktische Pilotenprüfung für die Schleppstartberechtigung.

5. Berechtigung

Die Schleppstartberechtigung berechtigt zu Schleppstarts als Pilot und als Flugleiter.

Abschnitt VI: Windenfahrerberechtigung

1. Fachliche Voraussetzungen

- 1.1 Die Windenfahrerberechtigung können grundsätzlich nur Inhaber der Schleppstartberechtigung erwerben. DHV und DAeC können Ausnahmen zulassen. Die Zulassung kann mit Auflagen und Bedingungen verbunden sein.
- 1.2 Die theoretische Ausbildung erstreckt sich ergänzend auf die in

Abschnitt V, 1.2 genannten Sachgebiete mit besonderem Bezug auf die Tätigkeit des Windenfahrers.

- 1.3 Die praktische Ausbildung umfaßt mindestens 60 Windenfahrten.
- 1.4 DHV und DAeC können die praktische Ausbildung der Windenfahrer auf Fachlehrer für Hängegleiterschlepp übertragen. Der Fachlehrer kann die Ausbildung von Personen mit Windenfahrerberechtigung durchführen lassen, die
 - a) über besondere Erfahrung als Windenfahrer verfügen;
 - b) vom Fachlehrer in die Ausbildungstätigkeit eingewiesen sind;
 - c) vom Fachlehrer dem DHV oder DAeC schriftlich benannt sind. Bei Übertragung der Ausbildung liegt die verantwortliche Leitung der Ausbildung stets beim Fachlehrer.

2. Prüfung

- 2.1 Die theoretische Prüfung erstreckt sich auf die in 1.2 genannten Sachgebiete.
- 2.2 Die praktische Prüfung besteht aus mindestens einem Schleppvorgang als Windenfahrer.

3. Berechtigung

Die Windenfahrerberechtigung berechtigt zur Bedienung von Hängegleiterschleppwinden, für die ein Mustervermerk in den Befähigungsnachweis eingetragen ist.

4. Mustereinweisung und Mustervermerk

- 4.1 Die Mustereinweisung umfaßt alle technischen und betrieblichen Bedingungen des Windentypmusters, die von den beim Piloten bereits bekannten Bedingungen abweichen. Für die Einweisung gilt Abschnitt I, Ziffer 1.9 entsprechend.
- 4.2 Die Einweisung wird von der einweisungsberechtigten Person im Befähigungsnachweis vermerkt (Mustervermerk).
- 4.3 Die Berechtigung zur Mustereinweisung ist in gesonderten Bestimmungen geregelt, insbesondere in der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Drachenfluglehrer.

Abschnitt VII: Befähigungsnachweis für Packer von Hängegleiter- Rettungssystemen

1. Fachliche Voraussetzungen

- 1.1 Die theoretische Ausbildung erfolgt in einem Lehrgang und erstreckt sich auf die Sachgebiete
 - a) Fallschirmkunde
 - b) Werkstoffkunde
 - c) Wartung und Betriebsaufzeichnungen.
- 1.2 Die praktische Ausbildung umfaßt
 - a) Einweisung in einem Lehrgang;
 - b) Vertiefung durch eigene Übung ohne Drittgebrauch der gepackten Rettungssysteme.

2. Prüfung

- 2.1 Die theoretische Prüfung erfolgt grundsätzlich schriftlich und erstreckt sich auf die in 1.1 genannten Sachgebiete.
- 2.2 Die praktische Prüfung erfolgt durch Packen des/der einzutragenden Baumuster.

3. Anrechnung

Inhaber einer gültigen Packerberechtigung für Personenfallschirme oder UL-Rettungssysteme zum Drittgebrauch erhalten den Befähigungsnachweis für Hängegleiter-Rettungssysteme nach Ablegen der Prüfung gemäß 2.2. Von der übrigen Ausbildung und Prüfung sind sie befreit.

4. Berechtigung

- 4.1 Der Befähigungsnachweis berechtigt zum Packen der eingetragenen Baumuster von Hängegleiter-Rettungssystemen zum Drittgebrauch. Die Eintragung erfolgt durch die erteilende Stelle.
- 4.2 Die Gültigkeitsdauer beträgt 2 Jahre und wird von der erteilenden Stelle um jeweils weitere 2 Jahre verlängert, wenn im letzten Gültigkeitsjahr mindestens 6 Packungen pro eingetragendem Baumuster durchgeführt wurden und anhand Formblatt des DHV und DAeC belegt sind.

- 4.3 Ein abgelaufener Befähigungsnachweis kann innerhalb 2 Jahren seit Ablaufdatum durch nochmalige praktische Prüfung gemäß 2.2 erneuert werden.
- 4.4 Die Erweiterung auf weitere Baumuster erfolgt durch die den Befähigungsnachweis erteilende Stelle nach ergänzender Prüfung gemäß 2.2.

Abschnitt VIII: Entzug und Bindungswirkung

1. Jeder Befähigungsnachweis kann von der erteilenden Stelle auf Zeit oder Dauer entzogen werden, wenn der Inhaber sich durch sein Verhalten als nichtgeeignet erweist oder wenn er aus gesundheitlichen Gründen fluguntauglich wird. Aus denselben Gründen kann die prüfende Stelle die Erteilung des Befähigungsnachweises verweigern. Die Stelle kann die Entscheidung über den Entzug oder die Verweigerung von speziellen Unterlagen und Gutachten abhängig machen. Dem Betroffenen ist die Möglichkeit zu vorheriger Stellungnahme zu geben.
2. Die Entscheidungen der einen zuständigen Stelle binden die andere.

Abschnitt IX: Schlußbestimmungen

1. Es gelten
 - a) der Lernausweis (alt) als Lernausweis (neu);
 - b) der Befähigungsnachweis A (alt) im früheren Umfang weiter;
 - c) die theoretische A-Prüfung (alt) als theoretische A-Prüfung (neu);
 - d) der Befähigungsnachweis B (alt) als Befähigungsnachweis A (neu);
 - e) die Überlandberechtigung (alt) als Befähigungsnachweis B (neu);
 - f) die Überlandprüfung (alt) als theoretische und praktische B-Prüfung (neu);
 - g) die Schleppberechtigung (alt) als Schleppstartberechtigung (neu) und als Windenfahrerberechtigung (neu).
2. Diese Ausbildungs- und Prüfungsordnung löst die früheren Ausbildungs- und Prüfungsordnungen des DHV und des DAeC ab. Sie tritt am 1. 1. 1987 in Kraft.

Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DHV und des DAeC für Drachenfluglehrer

auf Grund des Abschnitts IV, Nr. 1.1 der Allgemeinverfügung vom 15. 5. 1982 des Bundesministers für Verkehr für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland.



Fluglehrer bei der Lehrprobe.

Foto: Charlie Jöst

Abschnitt I: Allgemeines

1. Zuständige Stellen

Die Ausbildung und Prüfung der Drachenfluglehrer erfolgt durch den DHV und den DAeC.

Das Praktikum ist bei einer von DHV oder DAeC anerkannten Drachenflugausbildungsstätte zu absolvieren.

2. Ausbildungsvoraussetzungen

Der Bewerber muß das 18. Lebensjahr vollendet haben, über ausreichende Kenntnisse deutscher Sprache in Wort und Schrift verfügen und den Befähigungsnachweis B mit Überlandberechtigung besitzen.

3. Ausbilder

Die Ausbildung im Rahmen der Lehrgänge erfolgt durch die Lehrausschüsse des DHV und des DAeC oder durch beauftragte Fachleute. Ausbilder und Ausbildungsleiter beim Praktikum sind geprüfte Drachenfluglehrer.

4. Prüfungsausschuß

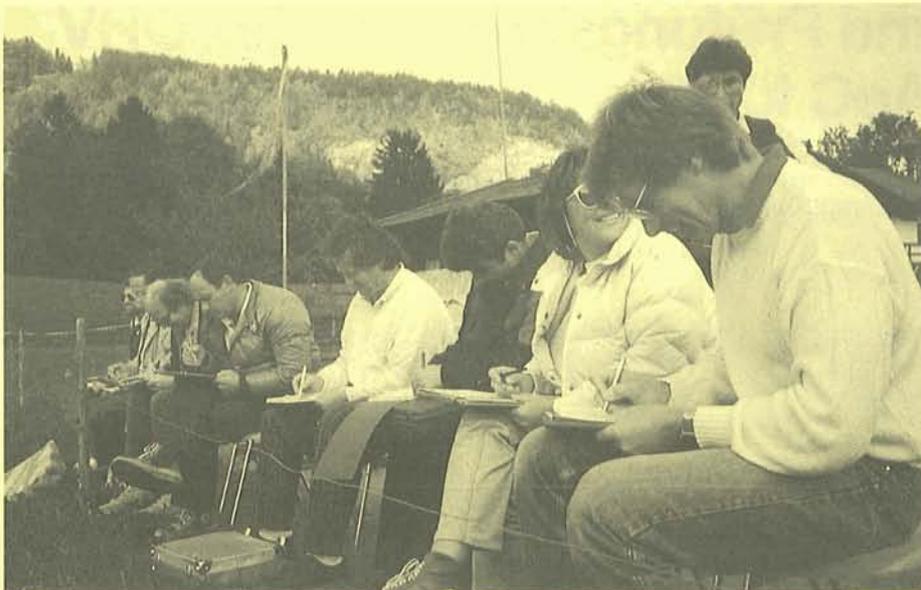
Die Prüfungen werden vom Prüfungsausschuß geleitet und abgenommen. Den Prüfungsausschuß bestimmt die prüfende Stelle (DHV oder DAeC) aus den Mitgliedern des Lehrausschusses.

5. Prüfungsprotokoll

Über jede Prüfung ist ein Protokoll zu erstellen, das von sämtlichen Mitgliedern des Prüfungsausschusses zu unterzeichnen ist und worin Inhalt, Verlauf und Ergebnis der Prüfung festgehalten werden.

6. Prüfungswiederholung

Die Wiederholung einer nicht bestanden Prüfung ist nur nach erneuter Teilnahme am zugehörigen Lehrgang bzw. Seminar zulässig. Lehrgang bzw. Seminar und Prüfung sind vollständig zu wiederholen.



Prüfgremium bei der praktischen Vorauswahl zum Assistentenlehrgang.

Foto: Charlie Jöst

Abschnitt II: Assistentenlehrgang

1. Bewerbungsunterlagen

Der Bewerber hat einzureichen:

- Schreiben des Ausbildungsleiters einer von DHV oder DAeC anerkannten Drachenflugausbildungsstätte, worin die sportliche Leistungsfähigkeit des Bewerbers und seine grundsätzliche Eignung für die pädagogischen Aufgaben als Drachenfluglehrer bestätigt werden.
- Befähigungsnachweis B mit Überlandberechtigung.
- Ausbildungsnachweis für einen Kurs in Erster Hilfe mit mindestens 8 Doppelstunden, der nicht länger als drei Jahre zurückliegt.
- Handgeschriebener Lebenslauf.
- Polizeiliches Führungszeugnis.
- Ein Paßbild.

2. Zulassung

Bei Vollständigkeit der Unterlagen wird der Bewerber zur Vorauswahlprüfung eingeladen, es sei denn, daß ein Ablehnungsgrund vorliegt. Die Bewerbung ist abzulehnen, wenn der Bewerber auf Grund fliegerischen, ausbilderischen oder sonstigen Fehlverhaltens vermuten läßt, daß er nicht die für Drachenflugausbildung erforderliche Eignung besitzt. Wer von den Anmeldeunterlagen Kenntnis erhält, ist zu absolutem Stillschweigen verpflichtet.

3. Vorauswahlprüfung

In einer theoretischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, daß er den Theorieprüfstoff zu den Befähigungsnachweisen A und B für Hängegleiterpiloten überdurchschnittlich beherrscht. Die theoretische Prüfung erfolgt analog den Bestimmungen für die Pilotenprüfung, jedoch ist die Prüfzeit um ein Drittel vermindert. Bei Flügen mit einem Anfängergerät und mit einem Hochleistungsgerät hat der Bewerber überdurchschnittliches fliegerisches Können zu zeigen. Beurteilungsmaßstab sind Flugaufgaben und Bestimmungen für die Praxisprüfung zum Befähigungsnachweis B für Hängegleiterpiloten. Das Bestehen der Vorauswahlprüfung berechtigt den Bewerber zur Teilnahme am Assistentenlehrgang.

4. Lehrziel des Assistentenlehrgangs

Der Bewerber soll die qualifizierte Befähigung zur Lehrtätigkeit als Drachenfluglehrerassistent erwerben.

5. Theoretische Ausbildung

Die theoretische Ausbildung erstreckt sich auf folgende Fachgebiete:

- Aerodynamik
- Meteorologie
- Didaktik, Methodik und Bewegungslehre
- Geräte- und Fallschirmkunde
- Flugtechnik und Gefahreneinweisung
- Sicherheitsvorkehrungen
- Luftrecht

- Organisations- und Rechtsfragen
- Flug- und Sportmedizin
- Fluggeschichte und Wettkampfregelein

6. Praktische Ausbildung

In verschiedenen Übungen wird der Bewerber in theoretischer und praktischer Lehrtätigkeit geschult.

7. Prüfung

Der Bewerber hat zwei Unterrichtseinheiten schriftlich auszuarbeiten und über eine dieser Unterrichtseinheiten eine Lehrprobe zu absolvieren. Zusätzlich können die Theoriefächer in jedem Lehrgangsstadium schriftlich und mündlich geprüft werden.

Die Prüfung ist bestanden, wenn der Bewerber in allen Prüfungsteilen nachgewiesen hat, daß er den Theoriestoff beherrscht und die für einen Drachenfluglehrer notwendigen didaktisch-methodischen Grundfähigkeiten besitzt.

8. Befähigungsnachweis

Hat der Bewerber die Prüfung bestanden, so erhält er von der prüfenden Stelle den Befähigungsnachweis für Drachenfluglehrerassistenten, der ihn zur Lehrtätigkeit unter Anleitung eines DHV- oder DAeC-geprüften Drachenfluglehrers und zur Fortsetzung seiner Fluglehrerausbildung berechtigt.

Die Gültigkeit des Befähigungsnachweises erlischt am 31.12. des dritten Jahres nach Ablegung der Assistentenprüfung, wenn der Assistent zwischenzeitlich an keinem Fluglehrerlehrgang gemäß Abschnitt IV teilgenommen hat.

Abschnitt III: Praktikum

1. Zulassungsverfahren

Der Praktikant hat seinen Assistentenstatus nachzuweisen und einen Ausbildungsvertrag (Formvertrag) mit einer von DHV oder DAeC anerkannten Drachenflugausbildungsstätte abzuschließen.

Der Vertrag ist dem DHV oder dem DAeC zur Genehmigung vorzulegen. Mit Genehmigung des Vertrages ist die Zulassung zum Praktikum erteilt.

2. Lehrziel

Der Praktikant soll befähigt werden, alleinverantwortlich Drachenflugunterricht zu planen und durchzuführen.

3. Dauer und Inhalt

Das Praktikum dauert mindestens ein halbes Jahr, wobei mindestens 30 Unterrichtstage zu absolvieren sind.

Unter Anleitung und Verantwortung des Ausbildungsleiters der Drachenflugausbildungsstätte hat der Praktikant in allen Phasen der Schülersausbildung zu unterrichten.

4. Ausbildungsbuch

Über das Praktikum hat der Praktikant ein Ausbildungsbuch zu führen, das über jeden einzelnen Ausbildungstag folgende Angaben enthält:

- Ort des Unterrichtstages
- Datum des Unterrichtstages
- Uhrzeit des Unterrichtsbeginns und Unterrichtsdauer
- Wind- und Wetterverhältnisse
- Verwendete Fluggeräte
- Anzahl der Schüler
- Könnens- und Wissensstand der Schüler bei Beginn des Unterrichtstages
- Lehrziel des Unterrichtstages, unterteilt nach Unterrichtseinheiten
- Könnens- und Wissensstand der Schüler bei Abschluß des Unterrichtstages
- Schriftliche Bestätigung durch den Ausbildungsleiter.

5. Beurteilung

Nach erfolgreichem Abschluß erhält der Praktikant ein Beurteilungsschreiben des Ausbildungsleiters über seine persönliche, pädagogische und drachenfliegerische Eignung zum Drachenfluglehrer.

Abschnitt IV: Fluglehrerlehrgang

1. Bewerbungsunterlagen

Der Bewerber hat einzureichen:

- Ausbuchungsbuch
- Bestätigung des Ausbildungsleiters über den Abschluß des Praktikums
- Beurteilung des Ausbildungsleiters.

2. Zulassung

Bei Vollständigkeit der Unterlagen wird der Bewerber zum Fluglehrerlehrgang eingeladen, es sei denn, daß ein Ablehnungsgrund vorliegt.

- Die Bewerbung ist abzulehnen, wenn
- der Bewerber während seiner Praktikumszeit nicht in allen Phasen der Schülersausbildung Unterricht erteilt hat oder den Nachweis darüber nicht anhand seines vollständigen Ausbildungsbuches erbringt;
 - die Beurteilung durch den Ausbildungsleiter mangelnde Qualifikation des Bewerbers zum Ausdruck bringt;
 - der Bewerber auf Grund fliegerischen, ausbilderischen oder sonstigen Fehlverhaltens vermuten läßt, daß er nicht die für die Drachenflugausbildung erforderliche Eignung besitzt.

3. Lehrziel des Lehrgangs

Der Bewerber soll die qualifizierte Befähigung zu eigenständiger Lehrfähigkeit als Drachenfluglehrer erwerben.

4. Theoretische Ausbildung

Die theoretische Ausbildung erstreckt sich auf die Vertiefung der in Abschnitt II. Ziffer 4 dargestellten Fachgebiete.

5. Praktische Ausbildung

In verschiedenen Übungen wird die theoretische und praktische Lehrbefähigung des Bewerbers vervollständigt und verfeinert.

6. Prüfung

Der Bewerber hat

- in jedem Theoriefach gemäß Abschnitt II. 3. a) bis k) eine Klausur zu schreiben;
- zwei Lehrproben in je einem Theoriefach zu halten, wobei ihm für die eine Lehrprobe eine Vorbereitungszeit von mindestens 24 Stunden zur Verfügung steht und ihm für die andere Lehrprobe das Thema unmittelbar vor der Prüfungsabnahme gestellt wird;
- eine flugpraktische Lehrprobe zu halten.

Die Prüfung ist bestanden, wenn der Bewerber in allen Prüfungsteilen nachgewiesen hat, daß er in den Theoriefächern über fundierte Kenntnisse verfügt und methodisch-didaktisch zur selbständigen Ausbildung von Drachenflugschülern in der Lage ist.

7. Befähigungsnachweis

Hat der Bewerber die Prüfung bestanden, so erhält er von der prüfenden Stelle den Befähigungsnachweis für geprüfte Drachenfluglehrer, der ihn zur eigenständigen Lehrtätigkeit als Drachenfluglehrer berechtigt.

Abschnitt V: Fortbildung und Rückstufung

1. Fortbildungsseminar

Der Drachenfluglehrer ist verpflichtet, alle zwei Jahre oder bei Bedarf und nach Aufforderung durch den DHV bzw. den DAeC jährlich ein Fortbildungsseminar unter Einschluß einer flugpraktischen Überprüfung erfolgreich zu absolvieren.

2. Rückstufung

Absolviert der Drachenfluglehrer das Fortbildungsseminar nicht oder nicht erfolgreich, so wird er automatisch ab Beginn des folgenden Jahres auf den Assistentenstatus zurückgestuft. Bei erfolgreicher Teilnahme an einem Fortbildungsseminar in diesem folgenden Jahr erhält er seine volle Lehrberechtigung zurück. Versäumt er auch dieses Seminar, so muß er zum Wiedererwerb der Lehrberechtigung den vollen Fluglehrerlehrgang nebst Prüfung absolvieren. Mit Beginn des vierten Jahres nach Ablegung der ursprünglichen Fluglehrerprüfung bzw. nach Teilnahme am letzten Fortbildungsseminar verliert er auch den Assistentenstatus.

Abschnitt VI: Fachlehrer und Referenten

1. Lehrbefugnis

Zur Pilotenausbildung sind nur berechtigt

- in den Theoriefächern Meteorologie und Aerodynamik für den Befähigungsnachweis A die jeweiligen Fachlehrer und Referenten;
- in den Theoriefächern Meteorologie, Navigation und Luftrecht für den Befähigungsnachweis B die jeweiligen Fachlehrer und Referenten;

c) in der theoretischen und praktischen Schleppausbildung die Fachlehrer.

Die Lehrtätigkeit darf nur in solchen Ausbildungsstätten ausgeübt werden, die eine spezielle Anerkennung des DHV oder des DAeC besitzen.

2. Fachlehreranerkennung

DHV und DAeC erteilen auf Antrag den geprüften Drachenfluglehrern die Fachlehreranerkennung, wenn sie die besonderen Fachkenntnisse und die zugehörige Ausbildung nachweisen. Die Anerkennung berechtigt den Fluglehrer, in Verbindung mit der Bezeichnung »geprüfter Drachenfluglehrer« als Zusatzbezeichnung zu führen.

- a) »Fachlehrer für Meteorologie«
- b) »Fachlehrer für Aerodynamik«
- c) »Fachlehrer für Navigation«
- d) »Fachlehrer für Luftrecht«
- e) »Fachlehrer für doppelsitzige Flüge«
- f) »Fachlehrer für Hängegleiterschlepp«

3. Fachlehrer für Hängegleiterschlepp

Die Fachlehrerbefugnis umfaßt die theoretische und praktische Schleppausbildung für Piloten und Windenfahrer, die Windenmustereinweisung sowie die Befugnis, in Befähigungsnachweise für Hängegleiterpiloten unter Beachtung der von DHV/DAeC vorgeschriebenen Bedingungen Mustervermerke einzutragen.

Der Fachlehrer darf nur mit solchen Windenmustern praktische Ausbildung und Mustereinweisung durchführen, für die er die Berechtigung zur Mustereinweisung besitzt. Die Berechtigung wird nach entsprechender Ausbildung von DHV oder DAeC erteilt und in den Befähigungsnachweis des Fachlehrers eingetragen. Drachenfluglehrerassistenten dürfen unbeschadet des Abschnitts III zur Schleppausbildung und Mustereinweisung herangezogen werden, wenn sie die Voraussetzungen eines Fachlehrers für Hängegleiterschlepp erfüllen. Die Ausbildungsberechtigung erhält nur, wer die Schleppberechtigung und die Windenfahrerberechtigung erworben hat, und noch mindestens 20 weitere Windenfahrten nachweisen kann und 4 Themen zur Schleppproblematik schriftlich erfolgreich abgehandelt hat. Es werden 6 Themen zur Wahl gestellt.

4. Referenten

DHV und DAeC können fachlich besonders qualifizierte und didaktisch geeignete Personen, die keine Drachenfluglehrer oder -assistenten sind, auf Antrag als Referenten für die Theoriefächer gemäß Ziffer 1 anerkennen. Die Anerkennung ist jederzeit widerruflich. Sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden. Die Referententätigkeit darf nur in solchen Ausbildungsstätten ausgeübt werden, die eine spezielle Anerkennung des DHV oder des DAeC besitzen.

Abschnitt VII: Sicherheits- und Ordnungsmaßnahmen

1. Fehlverhalten

DHV und DAeC können zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung in der Drachenflugausbildung den Befähigungsnachweis entziehen, wenn der Betroffene auf Grund fliegerischen, ausbilderischen oder sonstigen Fehlverhaltens dringend vermuten läßt, daß er nicht die für Drachenflugausbildung erforderliche Eignung und Befähigung besitzt. Die Maßnahmen können auch getroffen werden, wenn gesundheitliche Gründe der Ausbildertätigkeit entgegenstehen.

2. Rechtliches Gehör

Vor einer jeden Entscheidung ist dem Betroffenen die Möglichkeit zur Stellungnahme zu geben und es können ergänzende Unterlagen und Gutachten angefordert werden.

3. Zuständigkeit

Zuständig für alle Maßnahmen ist die Stelle, die den von der Maßnahme betroffenen Befähigungsnachweis erteilt hat.

Abschnitt VIII: Anrechnung von Vor-Ausbildung

Bewerber, die

- a) eine gültige Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privatflugzeugführern, Motorsegelführern, Segelflugzeugführern oder Berufsflygzeugführern gemäß LuftPersV oder

b) einen gültigen unbeschränkten Befähigungsnachweis des DULV oder des DAeC für geprüfte UL-Fluglehrer

besitzen, sind befreit von

- a) der Teilnahme am Assistentenlehrgang und der Assistentenprüfung gemäß Abschnitt II Ziffer 3 bis 6 und
- b) 15 Unterrichtstagen des Praktikums bei entsprechender Verkürzung der Praktikumsdauer gemäß Abschnitt II Ziffer 3 und
- c) der Teilnahme am Fluglehrerlehrgang gemäß Abschnitt IV Ziffer 3 bis 5. Die übrigen Voraussetzungen und Forderungen bleiben unberührt.

Abschnitt IX: Bindungswirkung

1. Die gemäß dieser Ausbildungs- und Prüfungsordnung von der einen zuständigen Stelle getroffenen Einzelfallentscheidungen binden die andere Stelle.
2. Ist ein Befähigungsnachweis durch Rückstufung, Verfall, Verzicht oder Entzug ungültig geworden, kann die Wiederinkraftsetzung oder die Neuerteilung nur durch dieselbe Stelle erfolgen, die den ungültig gewordenen Befähigungsnachweis erteilt hatte.
3. Ist eine Prüfung im Rahmen dieser Ausbildungs- und Prüfungsordnung nicht bestanden worden, so kann der Bewerber dieselbe Prüfung nur bei derselben Stelle erneut ablegen.

Abschnitt X: Schlußbestimmungen

1. Frühere Ausbildungsabschnitte und Prüfungen

Die bis zum Inkrafttreten nach den bisherigen Bestimmungen des DHV und des DAeC absolvierten Ausbildungsabschnitte und Prüfungen werden so behandelt, wie wenn sie gemäß dieser Ausbildungs- und Prüfungsordnung absolviert wären.

2. Inkrafttreten

Diese Neufassung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung tritt am 1. 12. 1986 in Kraft und löst die frühere Fassung ab.

Rückkehr zur Erde

Teil II

von Greg De Wolf, USA



Zeichnung: Thomas Götz

Im ersten Teil des Artikels beschrieb ich Landetechniken, die ich bei idealen Bedingungen benütze. Zusammengefaßt: Den Drachen mit Überfahrt in Bodennähe bringen. Fläche gerade ausrichten, wobei der Steuerbügel mit entspannten Fingern gehalten wird, nur minimale Steuerausschläge. Man läßt den Bügel in eine neutrale Position wandern, greift in Augenhöhe an die Steuerbügelseitenrohre und bringt durch entschlossenes Drücken kurz vor Strömungsabriß den Drachen zum Aufsetzen.

Obleich sich diese Technik bei laminaren Bedingungen perfekt bewährt, erfordert jede Verschlechterung der Luft- oder Landeplatzverhältnisse auch eine Anpassung der Landetechnik. Zusätzlich ist jede Phase der Landung abhängig von der richtigen Ausführung der vorhergehenden Phase.

Zum Schluß dieses Artikels werden wir uns mit verschiedenen Parametern der Landung bei weniger günstigen Bedingungen beschäftigen. Auch wenn ich versuchen werde, hier die Änderung der Steuertechnik für die unterschiedlichen Bedingungen genau zu definieren, so ist das ganze in Wirklichkeit doch etwas komplexer. Die Techniken, die ich beschreibe, sollen nicht blindlings für bestimmte Situationen übernommen werden, sondern sind nur als Lernhilfe gedacht und sollen zum Nachdenken anregen.

Landen lernt man letzten Endes eben nur durch Übung. Um die zweite Hälfte dieses Artikels ganz zu verstehen, sollte der erste Teil gelesen werden.

Über den fünften Parameter »Thermische Turbulenz« konnte ich am Strand nichts besonderes erfahren, doch begegnete sie mir sonst überall. Ihre Allgegenwärtigkeit macht Turbulenz zum Schrecken eines jeden Landeplatzes, und die ganze Fülle ihrer wechselnden Bedingungen machen sie schwer berechenbar.

Thermik am Landeplatz ist am leichtesten beherrschbar, indem man ihr aus dem Weg geht.

Das klingt wie einer dieser »leichter gesagt als getan«-Sprüche, aber die Technik ist ganz einfach. Du kommst mit ca. 150 m über den Landeplatz und fliegst einen Vollkreis. Wenn sich gerade eine Thermikblase ablöst, nützt Du das Steigen aus, achtest aber darauf, nicht zu weit abzutriften oder zu hoch zu steigen. Wenn das Steigen nachläßt, baust Du die Höhe schnell ab und landest mit ruhigem Sinken. Solltest Du doch einmal gerade während einer Thermikablösung landen müssen, dann lande in den Wind, vom Zentrum der Ablösung weg.

Die folgende Technik ist bei allen turbulenten Bedingungen anwendbar. Der sechste Parameter mit dem ich mich beschäftigte, war die Höhe über Grund während des Anfluges.

Je tiefer über Grund man fliegt, desto weniger Einfluß haben Turbulenzen auf den Drachen und desto sicherer ist auch die Landung.

Turbulenzen haben weniger Einfluß auf ein Gerät in Bodennähe. Die Turbulenz selbst wird vom Boden modifiziert. Vertikale Winde in Bodennähe sind beinahe unmöglich, da die Luft weder aus dem Boden herauskommen noch hindurchdringen kann (schon gewußt?). Dadurch werden alle Böen in horizontale Turbulenzen abgewandelt. Wegen des Gradienten sind auch die Windgeschwindigkeiten niedriger und somit auch die Heftigkeit der Böen. Im Bodeneffekt stalt der Drachen erst bei viel geringerer Geschwindigkeit. Je geringer der Abstand der Fläche zum Grund, desto geringer die Stallgeschwindigkeit, manchmal bis zu 50% vermindert. Dies bedeutet, man kann niedrig über Grund langsamer fliegen, mit geringerem Risiko eines frühzeitigen Stalls. In Bodennähe zu sein bedeutet außerdem, im Falle eines ungewollten Stalls nicht tief zu fallen und verringert das Risiko bei Strömungsabriß an einer Fläche, von einer starken Böe umgedreht zu werden.

Die Geschwindigkeit während des Anflugs war der siebte Parameter, mit dem ich experimentierte.

Bei erhöhter Geschwindigkeit ist es leichter, thermische Turbulenzen auszugleichen.

Die gefährlichste Flughöhe bei Turbulenzen liegt zwischen 3 m und 15 m über Grund.

In dieser Höhe können Turbulenzen extrem stark, der Raum für ein Wiederabfangen jedoch minimal sein. Bei einem gewöhnlichen Stall benötigt man ca. 15 m für das Abfangen. Die Kontrolle um die Hochachse ist minimal. Dies bedeutet, daß bei einem Stall in dieser Höhe die Gefahr besteht, aus dem Wind gedreht zu werden und mit hoher Geschwindigkeit aufzuschlagen. Ich kann mir kaum eine unangenehmere Situation vorstellen und fliege deshalb immer mit genügend Fahrt an.

Nun ist es immer noch nicht unmöglich, die Nase in den Boden zu setzen, aber ein Drachen mit hoher Geschwindigkeit in Bodennähe wird immer dazu tendieren, die Nase hochzunehmen und wegzusteigen. Deshalb ist die Gefahr einer Bodenberührung bei erhöhter Geschwindigkeit geringer und ein Anflug mit gleichbleibend erhöhter Geschwindigkeit der sicherste. Wenn man beim Anflug zu langsam ist, kann man nur versuchen Fahrt aufzuholen und beten, daß alles gut geht.

Im folgenden gehe ich noch einmal auf einen Teil des dritten Parameters aus dem letzten Artikel ein.

Langsames Drücken bei niedriger Fluggeschwindigkeit kann schlechter sein als überhaupt nicht zu drücken.

Ein halbherziges Herausdrücken versetzt den Drachen in eine schiebende Bewegung, wobei Gerät und Pilot immer noch Vorwärtsgeschwindigkeit haben. Der Pilot hat keine Möglichkeit der Roll-Kontrolle und kann auch nicht weiter drücken. Dies ist eine äußerst gefährliche Situation. Ich geriet einmal in diese mißliche Lage, als ich versuchte, eine falsche Angewohnheit – zu früh oder zu spät zu drücken – abzulegen.

Korrekturmöglichkeiten

1. Ich war im Endanflug 3 m über Grund (zu hoch) und flog mit Trimmgeschwindigkeit (zu langsam), als durch eine Böe die Strömung an einem Flügel abriß. Der Drachen begann in Richtung des gestallten Flügels zu drehen, nahm die Nase herunter und schoß auf den Boden zu. Meine natürliche Reaktion war Herauszu drücken, um den Aufschlag zu verhindern. Junge, war das ein Fehler. Der Pitch-Impuls stellte den inneren Flügel noch mehr, legte den



Foto: Andrea Kopp

Drachen noch steiler und trotzdem flog der äußere Flügel. Ich wurde über eine Art Peitscheneffekt beschleunigt. Mein Höhenverlust erfolgte relativ langsam, doch ich flog außer Kontrolle auf eine Zuschaueransammlung zu. Ich hatte mein Gewicht schon ganz außen am Steuerbügel, als ich mich entschloß, lieber auf dem Boden aufzuschlagen als in die Zuschauer zu fliegen, unter denen auch Kinder waren.

Ich zog nicht wirklich, sondern ließ die Flügel eher locker in eine neutrale Position wandern. Zu meiner Überraschung fing der innere Flügel sofort wieder an zu fliegen und richtete den Drachen aus. Die Rotationsbewegung stoppte gerade genug, um ein erneutes Herausdrücken zu ermöglichen. Ich berührte den Boden mit meinen Füßen, der Basis, Nasenplatte und Eintrittskante, aber niemand wurde verletzt und der Schaden am Drachen war minimal. In diesem Moment begriff ich, wie wichtig es ist, den Drachen so viel wie möglich selbst fliegen zu lassen.

Natürlich, wenn ich genügend Überfahrt gehabt hätte und niedriger angeflogen wäre, hätte ich von vorneherein keine Probleme gehabt.

2. Bei sehr böigen Bedingungen versuche ich, überhaupt nicht zu drücken. Dies verbindet Situationen, in denen ich von einer Böe erfaßt werde gerade wenn ich herausdrücke, 3 m hochgehoben und dann fallengelassen werde. Ich vermeide das Herausdrücken mit dem Ziel, meine Füße aufzusetzen und fange an zu laufen, während der Drachen

immer noch in der positiven, d. h. Starkwindzone der Böe ist. Während die Böe nachläßt, hört auch der Drachen auf zu fliegen und sinkt immer noch mit niedrigem Anstellwinkel, auf meine Schulter.

3. Das Herausdrücken kann auch von Vorteil sein. Besonders bei böigen Bedingungen mit leichtem Wind. Das Drücken muß von kurzer Ausdehnung sein und abrupt in dem Moment erfolgen, in dem der Drachen in eine negative Böe (langsamer werdende Windgeschwindigkeit) einfliegt.

Der achte Parameter, so erfuhr ich, war die Körperposition. Die Maximierung der Kontrolle und Sicherheit während einer Landung ist von riesiger Wichtigkeit, und der Angelpunkt ist die richtige Körperposition.

Man kann schneller mit den Füßen rennen als mit den Ohren.

Die beste Möglichkeit, sich mit einem Drachen zu verletzen ist, Kopf voraus zu landen. Ich bin überzeugt, daß die liegende Position während des Anflugs besonders im Bodeneffekt für die Mehrzahl der Verletzungen und Todesfälle verantwortlich ist. Durch die relativ geringe Geschwindigkeit und die Energie absorbierenden Eigenschaften von Aluminiumrohren glaube ich, daß die Todesrate beim Drachenfliegen auf Null gebracht werden könnte, wenn jeder auf den Füßen landen würde.

Landungen in der liegenden Position haben oft zur Folge, daß der Kopf des Piloten als erstes den Boden berührt und wie eine Pfahlschuppe vom eigenen Körpergewicht in den Boden getrieben wird. Das Resultat sind schwere Kopfverletzungen und Genick- und

Wirbelsäulenbrüche. Dies sind die verwundbarsten und wichtigsten Körperteile und sollten von den besten Stoßdämpfern des Körpers, den Beinen, geschützt werden.

Korrekturmöglichkeiten

Mich selbst zu zwingen, während der Landung die Füße unten zu halten, war das schwierigste Drachenflugmanöver, das ich je lernte. Ich empfand es als äußerst schwierig, die unangebrachte Reaktion des Knieabwinkels zu unterdrücken wenn der Boden näher kommt. Ich habe mir inzwischen beweisen können, wie vorteilhaft es ist, die Füße zum niedrigsten Punkt der Einheit Pilot-Drachen zu machen.

1. Der größte Vorteil des ausgefahrenen Fahrgestells ist, daß es in den meisten Fällen sowieso jeden Crash verhindert. Ich wurde schon oft bei einer Toplandung vom Rotor zu Boden gedrückt und berührte mit den Füßen den Untergrund. Nach einigen Schritten hob mich der Drache wieder hoch und ich flog weiter. Hätte die Basis den Boden berührt, wäre zumindest das Gerät schwer beschädigt worden und ich selbst wahrscheinlich verletzt.

2. Weitere Vorteile der ausgestreckten Beine beim Anflug und im Bodeneffekt sind: Bessere Kontrolle um die Rollachse und ein besseres Verspüren der Windgeschwindigkeit. Es ist außerdem einfacher, sich am Horizont zu orientieren als am Boden. Außerdem befinde ich mich näher an der richtigen Position für das Herausdrücken, falls dies plötzlich nötig sein sollte.

Der neunte Parameter, auf den ich eher durch Zufall kam, war der Effekt des Neigungswinkels des Landeplatzes. Der Landeplatz in Crestline liegt auf einer leichten Erhebung. Der Anflug erfolgt bergauf. Am höchsten Punkt liegt ein Landekreuz. Fliegt man zu weit, so bedeutet es, leicht bergab landen zu müssen. Ich fand es beinahe unmöglich, auf dem abwärts geneigten Teil eine gute Landung zu schaffen.

Man landet leichter bergauf als bergab.

Das Problem des Bergablandens ist, daß der Drache so langsam an Geschwindigkeit verliert, daß er längere Zeit direkt am Strömungsabriß fliegt. Hierbei ist die Steuerung schwierig und einseitige Flächenstalls sind häufig. Weitere Probleme machen der erhöhte Aufsetzdruck und Höhenverlust durch den bergauf wehenden Wind.

Korrekturmöglichkeiten

Die einzige effektive Möglichkeit bergab zu landen ist, in den saueren Apfel zu beißen und frühzeitig herauszudrücken, wegzusteigen und eine Fallschirmlandung zu machen, wobei nicht einmal das besonders gut funktioniert. Die beste Methode, die ich gefunden habe, um an einem Hang zu landen, ist bergauf zu landen. Ich kann leichter mit 7 km/h Rückenwind bergauf landen als bei gleicher Geschwindigkeit bergab. Je steiler der Hang, desto stärker kann der Rückenwind sein. Der stärkste Rückenwind, bei dem ich gelandet bin, war 22 km/h auf einem um 25 Grad geneigten Hang, und dies wiederholt, um mir selbst und meinen Schülern die Richtigkeit meiner Theorie zu beweisen.

Zuerst habe ich das Bergauflanden an einem flach geneigten Hang mit leichtem Gegenwind geübt, bevor ich es an steileren Hängen versuchte. Dann verging eine lange Zeit des Übens, bevor ich begann, bei leichtem Abwind bergauf zu landen. Ich glaube fest an das Prinzip, sich nie mehr als einer Veränderung auszusetzen. Auch wenn sich die Lehr- oder Lernzeit möglicherweise verlängert, so verlängert es meiner Meinung auch mein Leben. 

Aus Hanggliding, August 1986, übersetzt von Tilman von Mengershausen und Wolfgang Gerteisen.

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

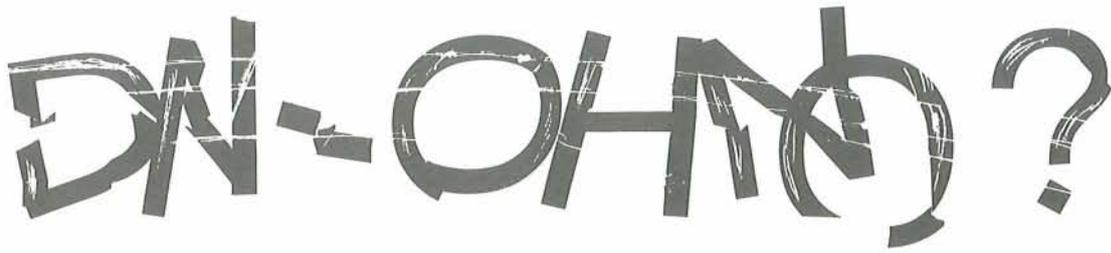
Der Verleih der Filme geht an Vereine, Flugschulen und einzelne Personen. Der Versand erfolgt in speziellen Filmversandkoffern ausschließlich als Eilsendung und Einschreiben. Der Versand ist in den Verleihgebühren bereits enthalten. Die Rücksendungskosten sind vom Entleiher zu tragen.

Die Ausleihdauer darf 5 Werkzeuge (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,-.

Geplatzte Nummern – oder – HÖLARATIRI aus Berchtesgaden

von Raimund Rud



»Wie das Leben manchmal so spielt.« Dieser Satz ist zwar nicht sehr geistreich, aber er muß in Gänsefüßchen stehen. Ich verpasse ihm die Gänsefüßchen gerne, denn er ist ein Zitat, stammt also nicht von mir. Ich würde ihn gerne an den rechtmäßigen Besitzer zurückgeben, aber den kenne ich nicht und deshalb leihe ich mir den Spruch für das triste Thema aus, mit dem ich mich hier beschäftige.

Ende letzten Jahres legte ich mir einen Geist zu – auf gut bayrisch, einen Spirit. Kennt Ihr den Spruch vom Geist, den man gerufen hat und... aber jetzt schweife ich ab – der Spruch müßte dann in Gänsef... – das schöne an Gänsefüßchen ist, daß man sie nicht lesen muß.

Ich kaufte mir also einen Spirit. Wenn man schon so viel Geld ausgibt, dann ist es – so dachte ich – recht, aber eben nicht billig, auch die entsprechende Geisteshaltung zu zeigen und ich beschloß, den Geist mit meinem Überlandkennzeichen zu schmücken, welches ich bereits seit Falke-5-seliger Zeit in der Schublade liegen hatte.

Es war an einem warmen Märztag, als ich daran ging, meinen Entschluß auszuführen. Ort der Handlung war ein bereits trockener Parkplatz am Rande von Germering, dahinter – nur mehr Wald. Da lag er nun ausgebreitet auf dem Rücken (der Spirit), und damit fing der erste Teil des Dramas an. Ich blickte auf meinen Geist hinunter und versuchte mir vorzustellen, wie ich das Kennzeichen aufkleben muß, damit ich es lesen kann, wenn ich zum Geist hinaufschaue...???

Der Parkplatz ist ein beliebter Ausgangspunkt für Spaziergänger. Spaziergänger sind nette Leute, die auch mal was fragen und dann, schön um das Gerät herum, ihren Gang fortset-

zen. Ich mag auch Hunde – normalerweise –, aber nicht an diesem Tag. Ich bin sicher, jeder Hund aus Germering und Umgebung hat mindestens einmal seine Pfotenabdrücke auf meinem Segel hinterlassen – manche Hunde sind solche Hund', daß man... So ist mein Verstand, der sich ja mit dem Kennzeichen beschäftigen sollte, auf den Hund gekommen. Dann aber hatte ich die Lösung, und es begann ein neuer Akt im Drama. Als ich mein Kennzeichen auspackte, entdeckte ich einen Zettel, auf dem etwas von Mindesttemperatur stand, von Haarfön und so... Nun war das ja wirklich ein warmer Märztag, aber warm im März – das kann auch relativ sein. Ob die Temperatur ausreicht? Zuerst verwickelte ich die Spaziergänger in komplizierte Schätzungen der Temperatur, dann fragte ich mutig eine Dame, die sehr frisch frisiert aussah, ob sie einen Fön bei sich hätte? Sie schien meine Frage für die letzte »Anmache« zu halten. Nein, sagte sie, wohl zu Hause, aber sie wohne sehr weit weg von hier. Ob ich denn nicht selbst einen hätte, mit einem Blick auf mein Haupt verbesserte sie sich sofort, oder meine Frau? Ihr zu antworten wäre eine zu lange Story geworden; keine Haare am Kopf, keine Frau, keinen Fön – aber Drachenfliegen –, anstatt wie ein anständiger Mensch zu arbeiten.

Die Sonne ging bereits unter, aber sie (die Sonne) und ich hatten gute Arbeit geleistet. Trotz meiner vier linken Daumen klebte das Kennzeichen.

»Aber wie das Le...« Mitte Juni hatten wir inzwischen, und ich war ein paar Tage nicht zu Hause gewesen, der Briefkasten quoll über. Zwischen dem üblichen Schund fand ich eine Aufforderung der Post, eine Sendung abzuholen – das liebe ich gar nicht. Auf der Post händigte man mir ein schmales Paket, in schlichtes braunes Packpapier geschlagen, aus. Absender

wohnhaft in Berchtesgaden – ich kenne aber niemanden in Berchtesgaden. Zu Hause öffnete ich das Paket und dachte: »Ei gug emol...«, das Paket enthielt mein Kennzeichen. Ganz cool bleiben, sagte ich mir, das hat sicher was zu bedeuten. Aber was??? Dann hatte ich eine Idee; man hört ja so gerüchtweise, daß die Großen auch dieses Sports von den Herstellern ganz schön hofiert werden. Mir ist schon seit Jahren klar, daß ich auch zu diesen Großen gehöre und damit DER Werbeträger bin, nur scheint sich das noch nicht herumgesprochen zu haben, denn es wollte mir bis heute noch keiner was schenken. War das der Durchbruch? Aber ein Kennzeichen? Wau – dachte ich, da muß noch ein Zettel sein; von der Paketzustellung, Expreßgut, DHL, united parcel, was gibt es noch? Ich kroch in meine Mülltonne, weil ich meinen Briefkasteninhalte immer kurzerhand in die Mülltonne kippe – aber nichts. Meine Überlegung war klar und folgerichtig; da muß auch noch ein Vogel geliefert worden sein, auf den ich dieses Kennzeichen kleben kann. Wütend und zittrig wühlte ich nochmals im Paket, da – ein Zettel:

»Kennzeichen DM 54,-, Versandkosten DM 5,-, Gesamtbetrag DM 59,- auf Kto... bis zum 26. 6. 86 überweisen – mit Fliegergruß...«

Fliegergruß? – welches Geschwader? Meinte er vielleicht Pferdekuß? Vorsichtig fragte ich mal bei Bekannten nach, was man in einem solchen Fall tun könnte.

Bei der Gelegenheit hätte ich ein T und den Bindestrich schon verkaufen können. Das T für DM 5,-, den Bindestrich für eine harte deutsche Mark. Was ich da noch so an Ratschlägen hörte. Einer z.B. sagte ...jetzt schweife ich schon wieder ab. Also ich tat einfach garnichts, legte das Päckchen in die Schublade und vergaß es

erst einmal. Am 6. 10. 86 wurde ich wieder zur Post zitiert – ein Einschreibebrief; sagte ich schon, daß ich das nicht liebe? Na egal, ich ging hin. Ich las – Berchtesgaden – und ich sah rot. »Ich fordere Sie hiermit auf, den Rechnungsbetrag von 59,- DM + 3,50 Mahngebühr auf das Kto... zu überweisen. Sollte der geforderte Betrag bis zum 31. 10. 1986 nicht eingetroffen sein, sehe ich mich gezwungen, weitere Schritte einzuleiten.«

Korrekturweise muß an dieser Stelle gesagt werden, daß die Gänsefüßchen im Brief nicht stehen – man muß sie ja auch nicht lesen. Das war ein Hammer. Ich wandte mich nun an einen klugen Menschen, der wissen mußte, was man da machen konnte. Der sagte, ich bräuchte eigentlich nichts tun, aber um mir und dem Lieferanten weiteren Ärger zu ersparen, sollte ich ihm schreiben, per Einschreiben. Sagte ich schon, daß ich es hasse, Briefe zu schreiben? Ach was soll's, ich schrieb folgenden Brief:

»Betreff: Ihr Schreiben vom 3. 10. 86
Sehr geehrter Herr...

Ich habe mit Erstaunen sowohl Ihre Sendung als auch Ihren Brief registriert. Eine Bestellung meinerseits für die Kennzeichen kann Ihnen nicht vorliegen, da ich weder Sie noch Ihre Firma kenne und die Kennzeichen nicht brauche. Ich gehe davon aus, daß Sie, bevor Sie sich zu dieser Art »Verkaufsmethode« entschlossen haben, rechtliche Informationen eingeholt haben und kann deshalb nur die Schritte abwarten, zu denen Sie sich nun »gezwungen« sehen.

In diesem Sinne...«

Am 18. 11. 86 fand ich wieder eine Aufforderung der Post, eine Einschreibsendung abzuholen. Sagte ich schon, daß...? Nun, das Mädchen am Schalter ist wirklich hübsch, inzwischen kennt sie sogar meinen Namen. Ich las: »Berchtesgaden – muß ich den annehmen?« Ihre grauen Augen blitzten: »Nein, geben Sie her, den lassen wir zurückgehen.«

21. 11. 86 Berchtesgaden – im Briefkasten.

Obwohl der ganze Brief lesenswert ist, vor allem in diesem Zusammenhang, will ich ihn wegen Überlänge nicht vollständig zitieren, wobei ich mich bemühen werde, den Zusammenhang nicht unnötig zu strapazieren.

»Ich bin überrascht, mit welcher Kaltblütigkeit Sie die Tatsachen bezüglich Ihrer Bestellung... verdrehen.

Wie Sie und ich wissen, haben Sie Ihre

Bestellung telefonisch aufgegeben. Durch mein Angebot im Drachenfliegermagazin und Ihre telefonische Bestellung ist ein Kaufvertrag zustande gekommen... Deshalb erwarte ich Ihre Zahlung von mittlerweile 66,- DM incl. Mahng... Die Behauptung, daß Sie meine Firma nicht kennen, ist an den Haaren herbeigezogen (an welchen bitte?), da Sie ja telefonisch bestellt haben und nach Auslieferung wieder abbestellen wollten.«

In diesem unserem Lande ist ein Blackout ja keine Schande mehr, aber – bitte nur einen. (Das ist wie mit Frauen, eine ist normal und zwei sind schön... nein... ehm... ich wollte sagen schlimm.) Ich hatte aber bis jetzt gezählt, schon zwei – (Blackouts natürlich). Erst bestellt, dann abbestellt, darf man mit so einem Dachschaden eigentlich noch frei...? »Den Bedarf an Kennzeichen haben Sie, sonst hätten Sie Ihren Hängegleiter nicht beim DHV in Gmund... angemeldet. Diese Tatsache ist vom Gericht mit Hilfe eines Telefonanrufes nachzuprüfen.«

Diese Logik ist allerdings erdrückend. »Da Sie mich einer Verkaufsmethode bezichtigen, die aufgrund der Formulierung in Ihrem Brief als nicht ganz rechtlich dargestellt wird, kann ich nur empfehlen, die Sendung »Nepper, Schlepper, Bauernfänger« von Eduard Zimmermann mit etwas mehr Aufmerksamkeit und Sachverstand zu betrachten... Meine geschäftlichen Aktivitäten bewegen sich auf alle Fälle auf legaler Ebene, was man von der Zahlungsmoral mancher Kunden nicht sagen kann. Wahrscheinlich haben Sie geglaubt, mit Hilfe Ihres Briefes vom 10. 10. 86 die Kennzeichen behalten und die Bezahlung vermeiden zu können.

Ich kann Ihnen versprechen, daß dies nicht der Fall sein wird... Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie uns diese sinnlose Beschäftigung der Gerichte vermeiden helfen könnten...«

Nun, ich denke, präziser kann man den Fall nicht kommentieren. Keine Frage, der Mann hat mich scharf beobachtet. Bei mir hapert es tatsächlich an Aufmerksamkeit und vor allem am diesbezüglichen Sachverstand. Ich bin wahrscheinlich ein recht atypischer Drachenflieger. Ich lese Fachliteratur nur sehr selten, weshalb ich leider seine Anzeige nicht kenne, und Fernseher habe ich auch keinen. Den einzigen illustren Eduard, den ich kenne, ist Eddi Constantin. Das waren noch Zeiten damals im Arrikino:

»Nimm den Hut ab Eddi.« Ich schweife schon wieder... Jetzt wollte ich es genau wissen, denn dieser Mensch kam wie eine Krankheit über mich. Ich rief beim DHV an und Claudia riet mir, mit Peter Janssen zu sprechen. Ich rief ihn an und schilderte ihm die Geschichte. Er kam auch zum selben Schluß; da brauchst Du nichts zu tun, dann aber sagte er: »Doch, schreib.« »Du lieber Himmel, was soll ich ihm denn schreiben?« fragte ich. Es blieb eine Weile still in der Leitung und im Nachhinein konnte ich mir gut sein verschmitztes Lächeln vorstellen: »Schreib eine Story.« Eine Story? Das ist keine Story, das ist Kriegsberichterstattung. Ich dachte eine Weile darüber nach und dann fielen mir so nach und nach einige Stichworte ein, ja und dann...

Schon Ludwig Ganghofer schwärmte von Berchtesgaden: »Wen der Herrgott liebhat, den läßt er fallen in dieses herrliche Land.«

Auf den Herrgott ist also auch kein Verlaß mehr, na, er wird ja auch allmählich alt – oder er läßt gelegentlich den einen oder anderen etwas zu hart aufplumpsen, das soll manchmal unangenehme Spätschäden nach sich ziehen.

Ich überlegte, ob der gute Mann vielleicht Hobbygärtner ist, man könnte ihm eine Fuhre Mist vor die Haustür fahren lassen mit beigelegter Rechnung; incl. Zustellungskosten macht DM...

Kennt Ihr den Spruch: »Kräht der... auf dem Mist... wird's Wetter...« Ich kann diese Alternative zum Segelfluggewitterbericht nur empfehlen, allerdings muß man sich den richtigen aussuchen.

Ich wünsche mir aufrichtig, daß ich keine Fortsetzung zu dieser Story schreiben brauche – es ist mir zu stressig.

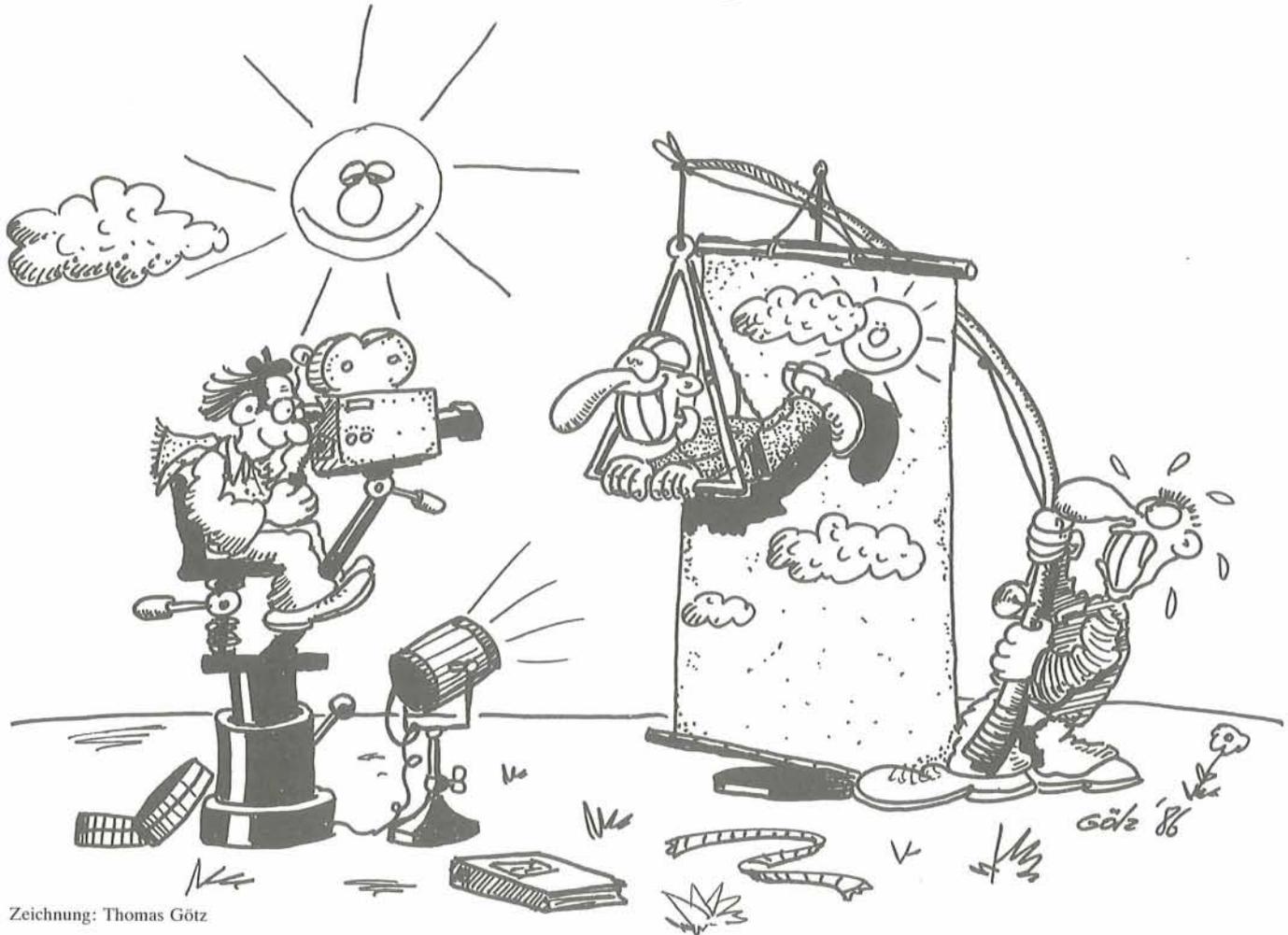
Als ich von der tel. Bestellung las, dachte ich kurz an die Möglichkeit, daß uns jemand einen Streich gespielt hat, der nun allmählich nicht mehr sehr spaßig ist. Aber diese Idee hat der Briefschreiber selbst widerlegt; denn wie soll der Spaßvogel gewußt haben, wann mir die Kennzeichen zugestellt wurden, um sie dann per Anruf wieder abzubestellen?

»Ich warte nur noch bis zum 30. 11. 86«; das war sein letzter Satz. Mein Kennzeichen hängt also drohend über mir, wie ein... wie heißt dieses komische Schwert gleich wieder? Na egal, es hängt – und ich muß darunter leben.

Wie wird man eigentlich »Drachenflieger-Filmmacher?«

Ein Erfahrungsbericht von Charlie Jöst

5. Fortsetzung



Zeichnung: Thomas Götz

Fieberhaft halten wir Ausschau nach einem Landeplatz. Viel Zeit haben wir nicht mehr. Am fast überall bebauten Ufer zu landen, ist unmöglich, und die Wiesen außerhalb der Ortschaft sind unerreichbar fern.

Neben der Kirche entdeckte ich eine kleine Wiese. Elmar ist nicht begeistert. Aber wir haben keine andere Wahl.

Wenn wir erst einmal um den Kirchturm rum sind, ist der Anflug eigentlich fast hindernisfrei.

Ich verhalte mich jetzt ganz ruhig, um Elmar, der voll konzentriert sein ganzes fliegerisches Können aufbietet, nicht zu stören.

Als wir am Kirchturm vorbeifliegen, kann ich es mir nicht verkneifen, auf den Auslöser der Filmkamera zu drücken.

Jetzt nur noch über dieses Scheunendach, aufrichten, Fahrt aufnehmen – gut macht Elmar das – und die Erde hat uns wieder.

Erleichtert vollführen wir ein paar Freudensprünge im Gras. Johlend kommt eine Gruppe von Kindern angerannt. Ein paar Alte schütteln die Köpfe.

Warum haben wir uns bloß überreden lassen, zu der Halbinsel zu fliegen – noch dazu bei diesem Gegenwind!

Natürlich habe ich in der Aufregung vergessen, ein Foto in der Luft zu machen. Schnell machen wir noch ein Selbstporträt mit der anmontierten Kamera, um wenigstens unsere erleichterten Mienen festzuhalten.

Kaum ist alles verpackt, treffen auch die anderen Teams ein. Walter und Wolfi bestätigen, daß wir höchstwahrscheinlich im See gelandet wären,

wenn wir unseren Kurs beibehalten hätten.

Ende gut – alles gut?

Ganz und gar nicht.

Ob ich denn zufrieden sei, will der Regisseur von mir wissen.

Ich schildere ihm die beiden Minifixe als kleine Mücken über dem großen Tegernsee und frage ihn, ob er eine spektakuläre Kirchturmumrundung verwenden könne.

Jetzt ist auch er genausowenig begeistert wie ich.

Ob wir den Flug am nächsten Tag noch einmal machen würden – mit der richtigen Optik natürlich.

Das hört sich schon besser an. Aber bitte nicht mehr unter Streß und nicht mehr in der dicksten Hammerthermik. Und keine Landung auf der Halbinsel!

Tatsächlich steht Punkt sieben Uhr der Bote von »Arriflex-Kameraservice« vor der Tür und übergibt mir ein leichtes 10 bis 100-mm-Zeiss-Objektiv.

Diesen Service müßte man sich auch als Privatfilmer leisten können! Bei einer Million Produktionskosten sind das natürlich kleine Fische.

Um neun Uhr sind wir auf dem Berg, mütterseelenallein.

In aller Ruhe werden die Geräte gecheckt. Sorgfältig messe ich die Belichtung aus und sichere den Blendenring mit Lassoband. Die morgendliche Farbtemperatur läßt sich später im Labor leicht korrigieren: Diesmal muß es einfach klappen.

Für Walter Heinrich, der heute beruflich verhindert ist, wird Walter Feschtschenko den zweiten Miniflex fliegen. Walter kennt die Maschine in- und auswendig. Schließlich hat er sie, als früherer Mitarbeiter von Thomas Finsterwalder, mitkonstruiert und mehrfach testgeflogen.

Diesmal sollen auch die Fotos nicht vergessen werden.

Fotoapparat, Winder, Blitzgerät und Fernbedienung werden montiert. Elmar soll knipsen. Ich komme bestimmt nicht dazu.

Wir starten wieder als erste. Walter und Wolfi wissen, was sie zu tun haben. So dicht wie möglich an uns ran. Bei dieser ruhigen Luft dürfte das kein Problem sein.

Der Start verläuft problemlos – alles wirkt vertrauter.

Nach dem Abheben probiere ich die einzelnen Einstellungen. Endlich habe ich die nötigen Variationsmöglichkeiten.

»Achtung, sie kommen«, höre ich Elmar neben mir.

Gerade, als ich das Okular ans Auge nehme, huscht ein breiter Schatten durchs Bild. Bevor ich mir noch überlegen kann, was das war, wird unser Spiral kräftig durchgeschüttelt.

»Der ist ja wahnsinnig«, brüllt Elmar neben mir, und mir ist schlagartig bewußt, daß soeben Walter keine 5 Meter entfernt vor uns vorbeigedonnert sein muß und wir in seiner Wirbelschleppe hängen.

Der Junge nimmt meine Aufforderung, dicht heranzugehen, aber wirklich wörtlich. »Paß auf«, versuche ich Elmar zu warnen, »er kommt schon wieder«, und mit lauerndem, abwägendem Blick stößt Walter zum zweiten Mal wie ein Geier auf uns zu.

Jetzt ist auch mir die Sache nicht mehr ganz geheuer. Filmen kann ich eh

nicht, da die Miniflex in nur 3 Sekunden an uns vorbeirauscht.

Mit Händen und Füßen geben wir unseren beiden Piloten Zeichen, weiter wegzufiegen.

Endlich haben die beiden unsere Zeichen verstanden.

Sie postieren sich jetzt im Formationsflug neben uns, und endlich kommen ein paar brauchbare Aufnahmen in den Kasten.



Erleichterte Mienen nach geglückter Landung neben der Kirche. Elmar Müller (rechts) und Charlie Jöst.

Foto: Charlie Jöst

Leider stören immer wieder Steuerbügel, Seile und Segelrand – und die darf man ja später nicht sehen.

Als die beiden mal wieder einen Vollkreis um uns fliegen, verfolge ich sie solange wie möglich und »schwupp« hat es mich 180 Grad nach hinten gedreht.

Vorsichtig frage ich Elmar, ob ihm irgend etwas auffalle oder ob der Drachen komisch zu steuern sei.

Nachdem er die neue Situation verdaut hat, meint er, ich solle ruhig hinten bleiben, da könne ich ihm nicht ständig reinschwätzen und außerdem habe er endlich genug Platz zum Steuern.

Tatsächlich ist das die Lösung überhaupt!

Kein Steuerbügel stört mehr, nur noch wenig Verseilung und unsere beiden Piloten haben auch schnell gemerkt, daß sie jetzt von hinten anfliegen müssen.

Ich klammere mich mit den Beinen an Elmars »Bulletman« fest, bin dadurch relativ gut stabilisiert und kann mit beiden Händen die Kamera bedienen.

Walter und Wolfi kommen jetzt abwechselnd von hinten angeschossen und ziehen auf mein Kommando steil hinter uns hoch in einen Turn oder Vollkreis.

Das ergibt die phantastischen Aufnahmen, die später im Fernsehen zu sehen sind.

Leider begrenzt manchmal die Hinterkante unseres Segels manche gute Einstellung beim Hochziehen, und

wenn die beiden deshalb tiefer fliegen, fehlt einfach eine Bemalung auf der Segeloberseite.

Trotzdem wird dieser Flug ein voller Erfolg und ich stelle mir schon die phantastischen Fotos vor, wie wir, um 180 Grad verdreht, im Drachen hängen, die Filmkamera auf der Schulter und die beiden Miniflexe im Formationsflug hinter uns. Das werden Knüllerbilder für diverse Film- und Fotomagazine!

Als ich Elmar nach der Landung davon vorschwärme, antwortet er: »Das wars! Die ganze Zeit hatte ich das unbestimmte Gefühl, irgend etwas Wichtiges vergessen zu haben!«

Ganz ruhig bleiben, nicht aufregen und mit dem zufrieden sein, was man hat. Schließlich sind wenigstens die Filmaufnahmen gut im Kasten.

Wir lassen jetzt in aller Ruhe das Spektakel in zwei Tagen auf uns zukommen. Walter und Wolfi müssen noch einmal fliegen, Walter gar mit einer montierten Kamera.

Unsere Arbeit ist getan.

Fortsetzung folgt.



DHV-Mitgliedsvereine

- | | | | |
|---|--|---|---|
| 1 Hamburger Drachenflieger
Erikastraße 119
2000 Hamburg 20
Peter Urban | 19 Lufthansa Sportverein
Lufthansa Basis
6000 Frankfurt
FRA AD 11/LSV | 37 Die Althofdrachen e. V.
Forlenweg 10
7500 Karlsruhe 31
Walter Kleinknecht | 55 d'Schwoba Drachenflieger
Ziegeleistraße 16
7904 Erbach
Herbert Hillebrand |
| 2 Windengemeinsch. Lohaus
Am Langen Lande
2841 Rehden
Friedrich Lührs | 20 Ski-Club Reifenberg e. V.
Siegfriedstraße 34a
6384 Schmitten
Harald Klappers | 38 Hamberger Delta Krähen
Silcherstraße 11
7531 Neuhausen
Gerhard Drescher | 56 DHC Sektion Heidenheim
Wiederholdstraße 6
7920 Heidenheim
Karl Hain |
| 3 DF SC Weserbergland
Mittelstraße 6
3013 Barsinghausen
Alfred Kuhnert | 21 DC Falke Idar-Oberstein
Haselweg 8
6580 Idar-Oberstein
Hans-Werner v. d. Woude | 39 Drachenflugclub Loffenau
Grünlingstraße 26
7562 Gernsbach
Fritz Weiß | 57 Drachenflieger Alb Donau
Schwarzachstraße 3
7940 Riedlingen
Martin Schlegel |
| 4 DFV Göttingen
Wackenroderweg 10
3400 Göttingen
Martin Odening | 22 Drachenflugclub Saar
Kirchstraße 19
6648 Wadern
Helmut Bonertz | 40 Delta Team Hornisgrinde
Bälgenstraße 41
7591 Sasbach
Ewald Wittenauer | 58 DFC Friedrichshafen
Henry-Dunant-Straße 14
7990 Friedrichshafen
Alois Reischmann jun. |
| 5 DFC Höxter
Hermannstraße 41
3470 Höxter
Detlef Gehrman | 23 1. Pfälzer DFC
Karolinenstraße 30
6700 Ludwigshafen
Günter Wolf | 41 DFC Windeckfalken
Laufbachstraße 59
7598 Lauf
Franz Hollerbaum | 59 MBB-Sportf. Hängegleiten
Münchberger Straße 11
8000 München 90
Harald Günther |
| 6 DFC Ederbergland
Burgbergstraße 14
3559 Battenberg
Ernst Wetter | 24 Bergsträßler Drachenflieger
Entengasse 8
6940 Weinheim
Gunter Cording | 42 Ortenauer Drachenflieger
Fussbach 101
7614 Gengenbach
Peter Klimsch | 60 DFC Kampenwand
Kellerstraße 15
8000 München 80
Andreas Köll |
| 7 DF Insul/Sierscheid
Graf-Recke-Straße 18
4000 Düsseldorf 1
Elmar Schmellenkamp | 25 Delta-Club Mosbach
Schreckhof 24
6950 Mosbach
Jürgen Weber | 43 Delta-Club Hegau
Alemannenstraße 12
7702 Gottmadingen
Ludwig Kasberger | 61 Delta Sport Club e. V.
Neufeldstraße 64a
8000 München 60
Jogi Obermeier |
| 8 DFC Niederrhein
Kenger Weg 31
4173 Kerken
Günter Nebelung | 26 Club f. Drachenflugsport
Silcherstraße
6969 Hardheim
Gerald Katzenmaier | 44 DFV Blumberg-Immendingen
Alpenstraße 5
7712 Blumberg
Herbert Fluck | 62 Drachenflug Altmühltal
Mozartstraße 4
8071 Lenting
Hans Becht |
| 9 DFC Paderborn
Drosselweg 9
4794 Hövelhof
Wolfgang Klois | 27 DHC Aalen e. V.,
Sauerbachstraße 74
7080 Aalen
Hans Jochen Seidel | 45 DFC Döggingen-Fürstenberg
Weiherstraße 11/1
7730 Vill-Schwenn
Hans Vosseler | 63 DFC Ingolstadt
Römmerring 10
8072 Manching
Anton Annaberger |
| 10 DC Teutoburger Wald
Hägerstraße 6
4806 Werther
Udo Wilhelm | 28 DFC Bopfingen
Vohbühlweg 20
7085 Bopfingen
Siegfried Fuchs | 46 DFC Drei-Kreis-Eck
Am Bach 7
7740 Triberg
Cornelia Klausmann | 64 WDCW Garmisch-Partenkirchen
Postfach 17 14
8100 Garmisch-Partenkirchen
Arno Salomon |
| 11 Delta-Club Wiehengebirge
Postfach 2224
4950 Minden
Günther Raap | 29 Drachenflug Unterland
Sülmerstraße 56
7100 Heilbronn
Peter Schließmann | 47 Delta Gleiter Konstanz
Komturweg 2b
7750 Konstanz
Gustav Beuttler | 65 DFC Mittenwald
Am unteren Rain 60
8102 Mittenwald
Miloslav Langer |
| 12 DFC Köln-Düren
Feldhuhnweg 14
5010 Bergheim 3
Heinz Adler | 30 DFV Baiersbronn
Rosenplatz 1
7292 Baiersbronn
Werner Walch | 48 DFC Seeadler
Postfach 96
7762 Bodmann-Ludwigshafen
Albrecht Rothenburger | 66 Ammerg. Drachenflieger
Welfengasse 4
8103 Oberammergau
Stefan Eylert |
| 13 Delta Club Rheinland
Edgoverer Straße 23
5202 Hennesf 1
Theo Neuhalfen | 31 DFC Albsegler
Hohensteinstraße 16
7320 Göppingen
Josef Wenger | 49 DFC Oberes Elztal
Alte Yacher Straße 1
7807 Elzach
Gabriel Mayer | 67 DFC Bayrischzell
Sudelfeldstraße 20
8163 Bayrischzell
Willy Kravanja |
| 14 Delta-Club »Magolwes«
Locherhofer Straße 20
5241 Harbach
Hans-Jürgen Grimm | 32 DFC Staufen-Donzdorf
Lindenrainstraße 6
7340 Geislingen
Walter Moritz | 50 DFC Südschwarzwald
Friedrichstraße 2a
7808 Waldkirch
Dr. Franz Karig | 68 DFC Isarwinkel
Dorfstraße 30
8170 Wackersberg
Josef Willibald |
| 15 DF-Freunde Rhein-Mosel
Josefstraße 26
5403 Mülheim-Kärl
Toni Hommer | 33 DFV Geislingen
Ostmarkstraße 89
7340 Geislingen
Robert Weichsel | 51 d'Wälder Drachenflieger
Friedrich-Ebert-Platz 6
7820 Titisee-Neustadt
Wilhelm Kucharz | 69 Verb. Dt. Drachenfluglehrer
Südl. Hauptstraße 12
8183 Rottach-Egern
Walter Heinrich |
| 16 Drachenfliegerclub Trier
Alte Poststraße 93
5500 Trier
Peter Rother | 34 DFV Pfullingen
Turmstraße 8
7410 Reutlingen 3
Lutz Steffen | 52 Delta Club Condor (Wehr)
Letzbergstraße 6
7869 Schönau
Uli Schwarz | 70 DFC Tegernseer Tal
Südliche Hauptstraße 12
8183 Rottach-Egern
Walter Heinrich |
| 17 Drachenfliegerclub West
Am Bruch 35
5787 Oisberg
Burkhard Schulte | 35 Dt. Drachenfliegerclub
Auf dem Steinenberg 16
7440 Nürtingen
Dr. Reinhart Wolfer | 53 Dt. Hängegleiterclub
Erlenstraße 1
7900 Ulm
Wolfgang Mader | 71 DFC Hochries-Samerberg
Dorfplatz 14, Törwang
8201 Samerberg
Rudel Bürger |
| 18 DFC Kreis Olpe
Hohe Straße 28
5960 Olpe
Artur Otto | 36 DFC Sonnenbühl
Untere Bachstraße 36
7470 Albstadt 2
Jürgen Pfeifer | 54 TSV Seissen Abt. Drachen
Friedenstraße 2
7902 Blaubeuren
Willi Ott | 72 DFC Brannenburg
Degerndorfer Straße 14
8204 Brannenburg
Martin Kaiser |

73 DFC Achenal
Altweg 13
8215 Marquartstein
Toni Liedl

74 Squadra Delta Inzell
Bichlstraße 43
8221 Inzell
Hansjörg Keller

75 DC Bavaria Ruhpolding
Hochfellnstraße 6
8227 Siegsdorf
Robert Jäger

76 Albatros Wartenberg
Wittstraße 12
8300 Landshut
Bernhard Penzkofer

77 DFC Bayerwald
Ruselbergstraße 88
8360 Deggendorf
Hermann Uhrmann

78 DFC Dreiländereck
Kollersberger Straße 44
8395 Hauzenberg
Ludwig Plank

82 Fränk. Drachenflieger
Waldstraße 18
8560 Lauf
Manfred Herrgottshöfer

83 DFC Homburg Gössenheim
Sonnenstraße 4
8781 Gössenheim
Werner Elzinger

84 DFC Hammelburg
Dalbergstraße 9
8783 Hammelburg
Walter Schottorf

85 Augsburg Drachenflieger
Zugspitzstraße 33d
8900 Augsburg
Ernst Köhler

86 DF Bayer. Rigi Hohenpeißenberg
Ammergau Straße 6
8922 Peiting
Hubert Peteranderl

87 1. Delta-Club Memmingen
Benninger Straße 2
8941 Hawangen
Wilfried Rudolf

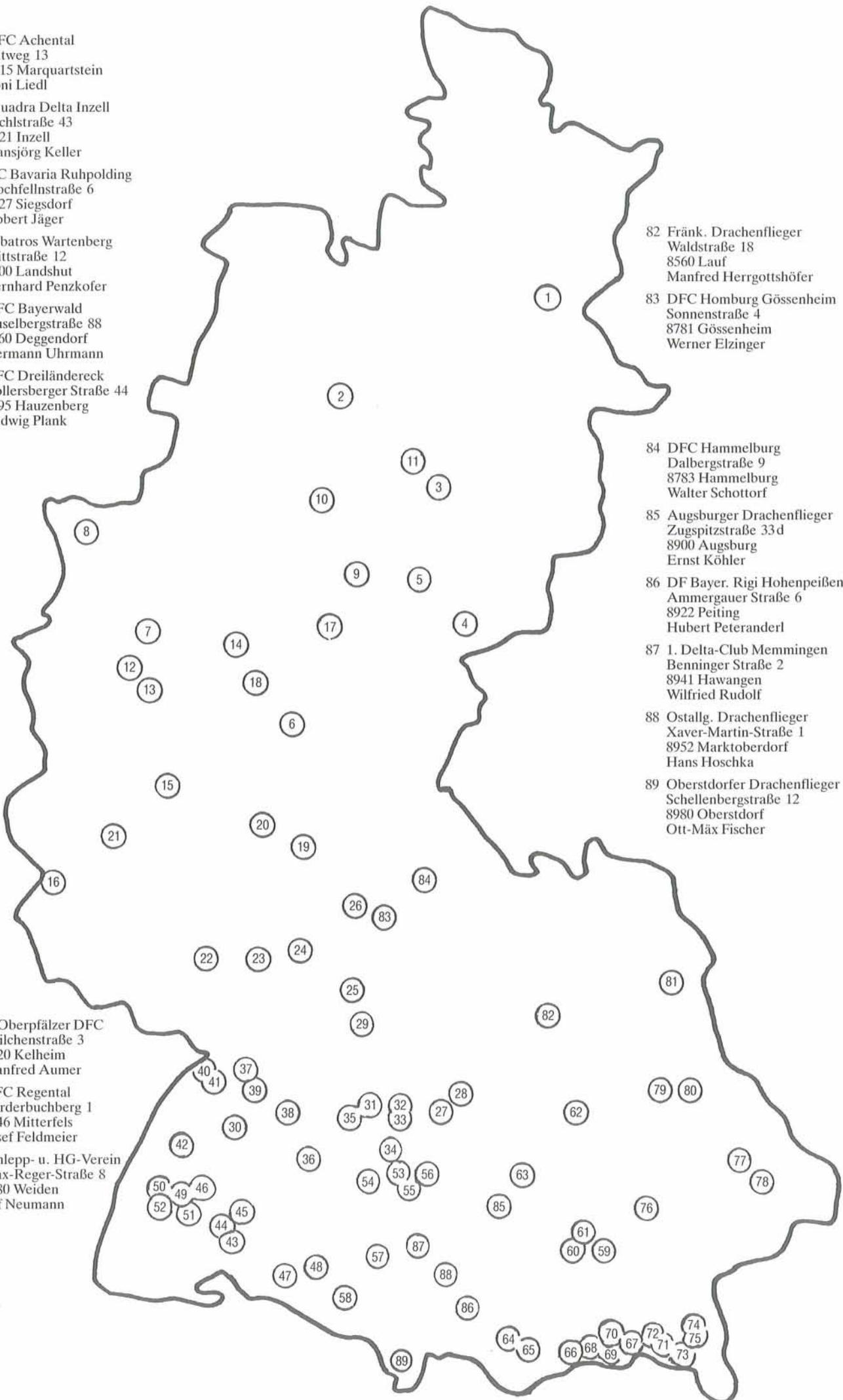
88 Ostallg. Drachenflieger
Xaver-Martin-Straße 1
8952 Marktobendorf
Hans Hoschka

89 Oberstdorfer Drachenflieger
Schellenbergstraße 12
8980 Oberstdorf
Ott-Máx Fischer

79 1. Oberpfälzer DFC
Veilchenstraße 3
8420 Kelheim
Manfred Aumer

80 DFC Regental
Vorderbuchberg 1
8446 Mitterfels
Josef Feldmeier

81 Schlepp- u. HG-Verein
Max-Reger-Straße 8
8480 Weiden
Ulif Neumann



Die Struktur des DHV



Deutsche Hängegleitertagung

Gewählte Kommissionsmitglieder

	Vorsitzender Peter Janssen	stv. Vorsitzender Dr. Reinhart Wolfer		
Sportreferat Hans Kober	Sicherheitsreferat Peter Urban	Technikreferat Hans-Peter Zepf	Finanzreferat Lambert Stäppgens	Ausbildungsreferat Klaus Tänzler

Ernannte Kommissionsmitglieder

Regionalbeiräte

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

Fachbeiräte

Überlandflug Helmut Denz	Luftraum und FS Günter Dorn	Schleppausbildung Arno Gröbner	Schlepptechnik Helmut Großklaus	Medien Karl Jöst	Schirmgleiten Arnold Kummer
Gelände Wolfgang Leng	Internationales Gudrun Merkle	Pilotenprüfung Peter Rieger	Gütesiegel Wilfried Rudolf	Ultraleichtflug Bernd Schmidtler	

Ausführende Stellen

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



top

Unser bewährtes kieltaschenloses
Gerät der obersten Leistungsklasse

– PROBEFLIEGEN –

DIE NEUEN: 1987

top ~ swing

Das Gerät für den fortgeschrittenen
und erfahrenen Piloten. Allrounder mit
super Handling und Landeverhalten
– stressfreies Fliegen

– PROBEFLIEGEN –

swing

Das Gerät für den guten Anfänger
und für den fortgeschrittenen
Piloten. Einstieg nach dem L-Schein

– PROBEFLIEGEN –

thalhofer GmbH
Sudetenstraße 10
7449 Neckartenzlingen
Telefon
07127/18795

• Gebrauchtmärkte • Gebrauchtmärkte •

Wegen Aufgabe des Flugsports zu verkaufen: **Atlas 16**, 2 m Packmaß, Baujahr 3/86, Regenbogenfarben, wurde vom Fluglehrer einmal eingeflogen, ansonsten nie gebraucht, Neupreis DM 3760,-, VB DM 3400,-, Telefon 0571/44816.

Magic 166, rotes Obersegel, Untersegel blau-gestreift, Trimmer, Springtips, Speedbar, sehr guter Zustand, 2 Jahre alt, VB DM 3500,-, Telefon 02242/6114 ab 17 Uhr, 02243/2820 bis 17 Uhr.

Magic III 166, Baujahr 2/85, Untersegel blau-weiß-gestreift, hellblaue Anströmkante, Speedbar, VB DM 3800,-, Telefon 07534/7558.

Superfex, Baujahr 82, sehr wenig geflogen, guter Zustand, Unterverspannung neu, crashfrei; Vario, VB DM 1900,-, Telefon 08106/6164.

Cloud II mit Kniehänger und Rädern, aus beruflichen Gründen leider nie geflogen, zu verkaufen. Preis VS. Telefon 0711/472826 abends.

Saphir 16, Baujahr 83, technisch hervorragender Zustand, optisch eher mittelmäßig, ideales Pilotengewicht 67-75 kg, aus Gewichtsgründen leider zu verkaufen, VB DM 2700,-, Telefon 0761/77207, Nachricht hinterlassen.

Typhoon medium, Solar Wings, weißes Obersegel, sonst gelb, 3½ Jahre alt, Speedbar, Ersatztrapez, VB DM 1500,-, Telefon 02243/2820.

Magic III 166, Baujahr 11/83, zu verkaufen; technisch sehr guter Zustand, (fast) keine Crashes, hellblau, Untersegel rot, VB DM 2950,-, Telefon 0991/22055.

Vampir II, Baujahr 7/83, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, guter Zustand, VB DM 2200,-; Schlafsackgurt Prieler, für Pilot(innen) bis ca. 1,70 m, VB DM 180,-, Telefon 08157/8153.

Magic III 177, Baujahr 4/85, Sandwichsegel, Mylarkante, Speedbar, Trimmer, Multicolor, besonders gute Leistung, nur DM 3500,-, Telefon 0571/52641.

Saphir 17, neuwertig, weiß-blau, DM 4300,-, Telefon 07544/4124.

Focus 16, 1 Jahr alt, Top-Zustand, Speedbar, Profilturm, Spektralsegel, DM 3900,-, Telefon 09402/1383 abends.

Akustik-**Variometer** und **Höhenmesser**, beide von Fa. Winter, neu ca. DM 770,-, VB DM 400,-, Telefon 08265/1590.

Magic 155, Baujahr 3/85, Mylarvorderkante, 220-gr-Segel, Bestzustand, DM 3700,-, Telefon 089/31834033 von 8 bis 16 Uhr, oder 08028/2131.

Falke V, neuwertig, 10mal geflogen, DM 2000,-; B+B-**Fallschirm**, DM 400,-, Telefon 07162/21318.

Scout 84, VB DM 2500,-, Telefon 0511/817824.

Doppelsegelgerät **Libre II Comp.**, Baujahr 5/83, wie Demon, zu verkaufen, VB DM 1600,-, Telefon 0521/440782 nach 16 Uhr.

Atlas 14 SC, 2½ Jahre alt, guter Zustand, DM 2300,-, Telefon 0761/64400.

Typhoon S4 medium, Baujahr 12/84, weißes Obersegel, Untersegel orange, Anströmkante Mylar, einwandfreier Zustand, VB DM 3400,-, Telefon 07236/8047.

Cloud II, gut erhalten, DM 1100,-, Telefon 0711/3481759.

Lift, Baujahr 9/85, ca. 30 Flüge, guter Zustand, und Parasail-Kniehänger, VB DM 2300,-, Telefon 08102/1790.

Feder, neu, Baujahr 7/86, 2 Flüge, sehr schöne Farben (gelb-blau-multicolor), wegen Aufgabe des Sports für DM 2950,- zu verkaufen. Telefon 06131/509667 privat, 069/3005258 geschäftlich.

Keller-**Integralschlafsack**, rot, ca. 1 Jahr alt, kaum benutzt, zum Preis von DM 400,- zu verkaufen, Gütesiegel vorhanden. Nachfrage unter 06781/42609 (Idar-Oberstein) nach 17 Uhr.

Vega PR, blau-türkis-weiß, einwandfrei, ½ Jahr alt, DM 1000,- unter Neupreis; Vega 16, April 85, guter Zustand, DM 3800,-, Telefon 07081/8172.

Bergfalke, Baujahr 80, kaum geflogen, guter Zustand, DM 900,-, Telefon 07531/78265 ab 17 Uhr.

Alternative für kleine und/oder leichte Piloten! **Fafnir** (15,7 m², 29 kg), Sieger im Gleitwinkeltest 81, gut erhalten, Kennzeichen, Ersatztrapez, VB DM 1500,-, Telefon 040/7644759 ab 18 Uhr, 040/3573994 bis 16 Uhr.

Ikarus 800 S, für Piloten über 80 kg, sowie La Mouette **Kniehänger**, für DM 650,-/100,- abzugeben. Telefon 07041/43796.

Windfex mit Turmaufhängung, neue Unterverspannung, wenig geflogen, Baujahr 11/81, DM 2400,-; Kosteletzky-**Kniehänger** mit frisch gepacktem **Fallschirm**, DM 500,-, Telefon 07453/1707 abends.

Duck 160, Baujahr 83, weniger als 10mal geflogen, DM 2500,-, Telefon 07452/66992 abends.

Fafnir, Baujahr 82, asymmetrische Segelfarben, wenig geflogen, sehr gepflegt, mit Kennzeichen, VB DM 1400,-, Telefon 07661/1525.

Feder, Baujahr 11/85, guter Zustand, Speedbasis, profilierte Trapezrohre, Obersegel weiß, Anströmkante dunkelblau, Untersegel orange, mit Ersatzteilen zu verkaufen. Telefon 07151/28976 abends.

Spirit, D-NHRT, zu verkaufen, 1 Jahr alt. Telefon 0231/637396.

UP-Comet 165, weiß-schwarz-rot, D-NKDR, gut erhalten; **Kniehänger** Parasail, neuwertig, und Pritzel-**Vario** MV-1 mit aufgeklebtem **Höhenmesser**, VB DM 2300,-; auch einzeln abzugeben oder Tausch gegen Atlas 16. Klaus Raidel, Odenwaldstraße 5, 7460 Balingen 14.

Gesucht – gesucht – gesucht

Duck II, Vega, Typhoon o.ä. und **Fallschirm** Rademacher »Charly«. Telefon 089/583781, öfter probieren, auch am späten Abend.

Suche defektes **Vario/Höhenmesser**. Telefon 0571/52641.

Suche preisgünstigen **Schlafsack** mit **Fallschirm** sowie (Akustik-) **Vario** mit **Höhenmesser**, möglichst im Raum Aalen/Stuttgart oder Saarbrücken. Telefon 07363/5401.

Gefunden – gefunden

Gefunden wurde am Freitag, 22. August 1986, am Neunerköpfl/Tannheim ein **Wasmer-Analog-Geschwindigkeitsanzeiger**. Verlierer: Pilot eines Cloud III, violett, aus dem schwäbischen Raum (ES, S, BB)“. Finder Hans Becht, Telefon 08456/5541.

DHV-Prüfungskalender 1987

(wird laufend ergänzt)

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
25. 01.	T B	Minden	Peter Bork, Portastraße 32 4950 Minden, 0571/5 1032
15. 02.	T A	Minden	Peter Bork
22. 02.	T A + B	Stuttgart	Matthias Betsch, Hermannstr. 11, 7000 Stuttgart 1, 0711/617579
09. 05.	P A + B	Porta Westfalica	Peter Bork
09. 05.	P A + B	Messelberg	Matthias Betsch
17. 05.	T A + B	Stuttgart	Matthias Betsch
05. 07.	T A + B	Stuttgart	Matthias Betsch
11. 07.	P A + B	Messelberg	Matthias Betsch
20. 09.	T A + B	Stuttgart	Matthias Betsch
26. 09.	P A + B	Messelberg	Matthias Betsch
06. 12.	T A + B	Stuttgart	Matthias Betsch
12. 12.	P A + B	Messelberg	Matthias Betsch

Steckbrief: 1986 gestohlene Hängegleiter und Zubehör

Gerätetyp	Farben	Werk- nummer	Kenn- zeichen	Besonderheiten	Eigentümer oder zu Benachrichtigender
Atlas 16	gold-gelb				Reinhold Bublies, Heckenweg 37, 4330 Müllheim/Ruhr 13, 0208/482474
Arrow	rot-orange-weiß	A-097	D- NMMN		Bernd Hashagen, Guerickestraße 19, Zimmer 302, 8000 München 40
Kellerschürze Kosteletzky- Rettungs- system	blau			Rote Öffnungsbänder	Peter Janssen, c/o DHV, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund

Bärenpokalfliegen 1986 in Althof

Die »Althofdrachen« veranstalteten Ende August das traditionelle Bärenpokalfliegen. Obwohl der Verein glaubte, die Wetterverhältnisse würden viele Piloten an der Teilnahme hindern, gingen dennoch 37 Hängegleiter an den Start. Das hat freilich seine Gründe.

Längst ist in Drachenfliegerkreisen bekannt, daß nicht nur der Kameradschaftsgeist der Althofdrachen und das gemeinsame Drachenfliegerfrühstück eine Reise wert ist, sondern alljährlich herrliche Pokale zu gewinnen sind; Pokale, die selbst Uli Blumenthal aus Wildbad ins Auge ste-

chen. Er war es auch, der seinen Erfolg von 1985 wiederholen konnte und damit Bärenpokalsieger 1986 und Clubmeister der Althofdrachen ist.

Bei dieser starken Konkurrenz einen hervorragenden zweiten Platz belegte der Neubulacher Werner Fleck, dem selbst Uli Blumenthal eine erfolgreiche Drachenfliegerzeit voraussagt. Mit geringem Punktunterschied liegt auf Platz 3 Peter Friedemann aus Neuenbürg. Er gewann aber auch gleichzeitig den Sonderpokal »Strecke«. Der aus Bad Herrenalb stammende Bärenpokalsieger 1984, Peter Voigt, konnte immerhin noch einen

guten 4. Platz belegen, gefolgt von dem Schriftführer der Althofdrachen, Walter Kleinknecht aus Karlsruhe auf Platz 5.

Für Überraschung gesorgt hat Karl Lapinski. Die ruhige und bescheidene Art des Pforzheimer Zahnarztes und die Tatsache, daß er den Drachenflugsport erst seit kurzer Zeit ausübt, trug wohl dazu bei, daß man in ihm keine Konkurrenz sah. Mit einem 6. Platz bei 37 Teilnehmern hat er bei seinem ersten Wettbewerb überhaupt alle Klasse bewiesen.

Ellen Weißenburger

Deutscher Streckenflugpokal 1986

Jo Bathmann gewinnt mit großem Vorsprung

Michael Weingartner und Klaus Tänzler auf den Plätzen zwei und drei

Das Streckenfliegen ist im Aufwind. Die Statistik bringt beeindruckende Leistungssteigerungen zu Tage: Mit 10880 zurückgelegten und gewerteten Streckenkilometern wurde erstmals die »Schallgrenze« von 10000 km überboten. Zum Vergleich 1985: 7841 km.

171 eingereichte und 129 gewertete Flüge dokumentieren den wachsenden Zuspruch unter den Piloten. Allerdings zeigen die 42 nicht gewerteten Flüge aber immer noch Mängel in der Dokumentation auf.

Am deutlichsten wird die Leistungssteigerung beim Vergleich der durchschnittlich zurückgelegten Kilometer pro Flug.

Waren es 1985 noch 75 km pro gewerteten Flug, so sind es 1986 schon 84,3 Kilometer! Dabei sollte man auch berücksichtigen, daß mittlerweile die Mehrzahl der Flüge als Ziel-, Zielrückkehr- oder Dreiecksflüge gestartet werden. Nur 13 Flüge wurden von vornherein als »Freie Strecke« begonnen!

Die Piloten werden immer besser, die Technik immer ausgefeilter und die Aufgaben immer anspruchsvoller. Im Gesamtüberblick ist deutlich zu sehen, daß bis Rang 20 kein Pilot »nur« einen freien Streckenflug geplant hatte. Alle hatten sich Aufgaben gestellt. Und das ist gut so.

Eine Aufgabe setzt Planung voraus. Und Planung bedeutet Sicherheit – nicht nur im Hinblick auf Wettereinschätzung, Flugweg, Außenlandeplätze und Rücktransport, sondern auch im Hinblick auf luftrechtliche Bestimmungen. Daß konsequente Planung zum Erfolg führt, hat Jo Bathmann bewiesen, und wer vorne dabei sein will, der sollte nicht nur erfolgversprechende Aufgaben planen, sondern sie auch vollenden.

Die Dreiecksaufgabe wurde endlich aus ihrem »Dornröschenschlaf« erweckt und erfreut sich wachsender Beliebtheit. Auch das sogenannte



Der Pokal

Foto: Kopp/Jöst

»flache« Dreieck (kleiner 28%) eröffnet neue Möglichkeiten. Da diese Form offiziell nicht als Rekordflug möglich ist (laut FAI), gab es bisher keine Bestimmungen über den Foto-sektor, bzw. bei Anwendung der bekannten Regelung für FAI-Dreiecke (z. B. Winkelhalbierende als Bezugslinie) kann es Probleme geben.

Um dieser Unsicherheit abzuweichen, wurden neue, praxisgerechte Verfahren entworfen (vgl. neue Ausschreibung).

Bei der Siegerehrung am 11. 10. 86 – anlässlich der Fliegerbörse des Drachenflieger-Magazins am Tegelberg – kam Stimmung auf.

Erleichterung bei den Piloten, daß beide Verbände im Sportbereich endlich an einem Strang zogen. Die Zusammenarbeit ging reibungslos über die Bühne, Unstimmigkeiten wurden zwar manchmal leidenschaftlich disku-

tiert, aber doch immer im beiderseitigen Einverständnis bereinigt. Und so soll es bleiben.

So kam es, daß man dichtgedrängt im kleinen »Drama«-Festzelt erst die Sieger gebührend feierte, um dann in heimeliger Atmosphäre über den vergangenen und den zukünftigen Streckenflugpokal zu diskutieren. Viele waren der Einladung gefolgt, und endlich hatte man auch Gelegenheit, die Mitkonkurrenten persönlich kennenzulernen. Sogar einige »Nordlichter« hatten den weiten Weg nicht gescheut. Vielleicht wirken Gerd Langwalds Flüge im »flachen« Norddeutschland als Auslöser, um im nächsten Jahr den Windenstart verstärkt auch zum Streckenfliegen einzusetzen. Gerd Langwald erhielt den Sonderpokal des Drachenflieger-Magazins für den weitesten Flug (120 km) aus der Winde. Für die Preisträger des Streckenflugpokals gab es, neben Pokalen, die von Weltmeister John Pendry überreicht wurden, Preisgelder aus dem DHV-Spenden- und Preisgeldfonds, der wiederum mit rund 10000 DM Gesamtsumme folgendermaßen verteilt wurde: 30% für Platz 1, 25% für Platz 2, 20% für Platz 3, 15% für Platz 4 und 10% für Platz 5. Außerdem hatten einige Firmen z. T. beachtliche Sachpreise gestiftet. So erhielt Jo Bathmann einen nagelneuen Magic der Fa. Airwave, der zweitplatzierte Michael Weingartner DM 1500,- bei Kauf eines neuen Wills Wing-Gerätes angerechnet und der Dritte, Klaus Tänzler, DM 1500,- von der Fa. Airwave. Spontan wurden von der Fa. Parasail noch Sachpreise zur Verfügung gestellt.

Bis zum Ende der Protestfrist waren einige Einsprüche eingegangen, die fast alle positiv beschieden werden konnten. In der Einzelwertung ergaben sich dadurch nur geringfügige Änderungen. In der Mannschafts- und Juniorenwertung gab es jedoch größere Verschiebungen:

Die Mannschaft des DFC Chiemgau konnte leider nicht gewertet werden, da Markus Hanfstängl erst nach dem 1. Januar 1986 dem Club beigetreten war (vgl. Ausschreibung 86).

Bei den Junioren meldeten Reinhard Jurk und Henning Kettler berechnete Ansprüche an.

Bei der Siegerehrung bestand – wie bereits erwähnt – nicht nur Gelegenheit zum persönlichen Kennenlernen, sondern auch die Gelegenheit, Kritik und Meinungen zum Streckenflugpokal zu äußern. Nach längerer Diskussion standen drei Grundmodelle zur Fortführung des Pokals im Raum:

1. Modell, vorgeschlagen von Jo Bathmann: Der Pilot legt nicht, wie bisher, die Flugaufgabe vor dem Start fest, sondern entscheidet sich während des Fluges für eine Aufga-

fiel nicht leicht. Schließlich entschloß man sich, Altbewährtes zu behalten und gegebenenfalls in Details zu verbessern.

Da noch keine oder nur sehr wenig Erfahrung mit den Modellen von Jo Bathmann und Til Matschoss besteht, geht die Anregung an die Vereine, diese Modelle regional im Wettbewerb zu testen und uns die Erfahrungen mitzuteilen.

Bleibt 1987 also alles beim alten? Nicht ganz. Hier die wichtigsten Ergänzungen bzw. Änderungen:

– Die Teilnehmer der Mannschaft müssen nicht mehr ab 1. Januar dem Verein angehören, sondern spätestens vor dem ersten Wertungsflug des Teilnehmers oder eines Vereinskameraden. Der Verein

einen Startzeugen mit A- bzw. B-Schein haben.

– Unmißverständlich gilt weiterhin die Bestimmung, daß pro Flug nur 1 Aufgabe angemeldet und durchgeführt werden darf. Wer mit mehreren Startmeldungen operiert, wird wegen Unsportlichkeit disqualifiziert!

– Als Maßstab der beigefügten Landkarte mit dem eingezeichneten Flugweg wurde 1:200000 verbindlich festgelegt! Zur näheren Definition – besonders der Wendepunkte – wird zusätzlich die Einreichung von Wanderkarten o.ä. (Maßstab 1:50000 bis 1:10000) empfohlen. (Nicht vergessen: Die Beweislast liegt beim Piloten.)

Es ist selbstverständlich, daß nur die neuen Start- und Landemeldungen



Die Sieger des Deutschen Streckenflugpokals (v.l.n.r.) Manfred Aumer, Lorenz Fritz, Rudi Aumer, Gerd Langwald, Jo Bathmann, Franz Schüller

Foto: Kapp/Jöst

be, die auch entsprechend dokumentiert werden muß, um Betrug zu vermeiden.

2. Modell, vorgeschlagen von Til Matschoss: Eine Synthese aus dem Vorschlag von Jo Bathmann und der bisherigen Ausschreibung in der Form, daß zu den bisherigen Flugaufgaben eine weitere, im Faktor reduzierte (z.B. Faktor 0,8) Aufgabe kommen soll, bei der der Pilot sich erst in der Luft entscheiden muß.

3. Modell: Alles so lassen, wie es ist. Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, wenn alle »Für« und »Wider« hier aufgezählt würden. Piloten und Vertreter der beiden Verbände diskutierten anschließend noch längere Zeit über die Vorschläge. Die Entscheidung

kann mehrere Mannschaften melden.

– Erstmals soll zusätzlich eine Damenwertung durchgeführt werden. Wir hoffen auf rege Beteiligung, schließlich hat die letzte Europameisterschaft der Damen gezeigt, daß bei uns einige Talente »schlummern«.

– Der Start auf einem Schenkel des Dreiecks wurde klarer definiert, und für »flache« Dreiecke wurden die Fotosektoren eindeutig festgelegt.

– Frühaufsteher müssen nicht mehr mühsam zwei Startzeugen suchen, weil die Mehrzahl unserer Mitbürger sich noch in den Betten räkelt, sondern können auch dann in die Luft gehen, wenn sie mindestens

verwendet werden – sie sind Teil der Ausschreibung!

Beim Einreichen der Filmstreifen bitte nicht mehr die Filmkapseln benutzen, sondern den Film flach zusammengelegt beifügen. In der Vergangenheit kam es manchmal vor, daß durch die sperrige Kapsel der Briefumschlag aufgerissen wurde und der Film beinahe verlorenging.

Wir empfehlen allen Interessierten die Ausschreibung genauestens durchzulesen, um Dokumentationsfehler zu vermeiden.

Viel Glück in der neuen Saison!

Nachstehend die Endwertung des Deutschen Streckenflugpokals 1986 sowie die letzten, eingereichten und anerkannten, Flüge.

Deutscher Streckenflugpokal 1986

Stand 2. 10. 1986

Die letzten eingereichten und gewerteten Flüge vor der Endwertung

Pilot	Da- tum	Gerät	Startart	Flugaufgabe		Start	Start- punkt	Ziel	Wende- punkt	Landung	Flug zeit	km	Pkt.
				geplant	gewer- tet								
Hansi Bader	21. 7.	WW Sport	Fuß	Dreieck	Dreieck	Mt. de Bergiès (Sé-deron)	Freibad Séderon		1. Signal de Lure (Sender) 2. Larnagne Brücke D 942	Campingplatz Séderon	3 h 15'	70	140
Hansi Bader	28. 7.	WW Sport	Fuß	ZF	ZF	Mt. de Bergiès (Sé-deron)	Sender Mt. de Bergiès	Mone- stièr de Clermont Eisen- bahntun- nel Nord		St. Martin de La Cluze	?	79	103
Hans-Peter Hübner	1. 8.	GZE	Fuß	Dreieck <28%	FS	Fiesch Kühboden	Landeplatz Fiesch		1. Spitz Gipfel 2. Ladu	Glis (bei Brig)	4 h 45'	105	105
Bernd Weber	7. 8.	Express	Fuß	ZR	FS	Wildkogel	Startplatz		Zell am See	Neukirchen	2 h 45'	78	78
Walter L. Rackl	7. 8.	Saphir	Fuß	FS auf gek. Bahn	FS auf gek. Bahn	Emberger Alm (Greifenburg)	Sattlegger Haus		Radlberger Alm	Gde. Kals (Unterpeischlag)	3 h 30'	68	68
Bernd Gassner	11. 8.	Falke V	Fuß	Dreieck <28%	FS	Fiesch Kühboden	Seilbahn Fiesch, 2. Stütze		1. Grim- sel-Paß- höhe 2. Hoh- tenn Bahnhof	Balt- scheiden (bei Visp)	4 h	71	71
Franz Haugg	15. 8.	Bullet C	Fuß	Dreieck <28%	FS	Laber (Oberammergau)	Talstation Bergbahn		1. Tegel- berg Berg- station Seilbahn 2. Ehr- wald Kirche	Garmisch- Parten- kirchen	5 h 50'	62	62
Werner Kutz	15. 8.	Magic	Fuß	Dreieck <28%	Dreieck <28%	Stoderzinken	Mautstation Stoderzinken		1. Unter- grimming 2. Huner- kogel Lift- Talstation	bei Unter- grimming	4 h 25'	69	117
Jörg Sebald	31. 8.	Comet	Fuß	FS	FS	Türkheim	Spanturm Schreinerei Türkheim			Schalk- stetten Modell- flugplatz	1 h	11	11
Holger Bolz	6. 9.	Spirit	Fuß	ZF	FS	Grünten (Immenstadt)	Grünten Sender	Tannheim (Tirol)		Bichlbach (Tirol)	1 h 30'	38	38
Michael Black	11. 9.	Spirit	Fuß	ZR	FS	Melibokus (Bensheim)	Feuerwehrhaus Alsbach		BAB Kreuz Walldorf	Schriesheim Landeplatz	1 h 40'	31	31

**DRACHENFLIEGER
VIDEOPROGRAMME**
VHS · BETA · VIDEO-2000

Programm 5: PLAYGROUND IN THE SKY
Programm 7: V E R T I G E S
Heute noch Info & Bestellvordruck „DRAF-V“ anfordern!

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

Endstand (komplette Übersicht)

Rang	Pilot	Verein	Flug 1				Flug 2				Flug 3				Flug 4				Flug 5				Pkte Ges.
			Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	
1	Jo Bathmann	DFC Chiemgau	9.6. *	Δ D	121	242	10.6. *	Δ D	142	284	15.7. *	Δ	123	246									772
2	Michael Weingartner	1. Odenwälder DFC	2.5. *	VZ D	96	96	23.5. *	VZR	132	132	26.5. *	ZR	164	279	14.7. *	VZ D	124	124					535
3	Klaus Tänzler	DFC Albatros Kampenwand	13.5. *	Z	177	230	19.5. *	ZR	64	109	23.5. *	ZR	124	211	9.6. *	VΔ D	78	78	10.6. *	VΔ D	84	84	525
4	Manfred Aumer	1. Oberpfälzer DFC	3.5. *	ZR	83	141	26.5. *	ZR	166	282	16.6. *	VΔ D	52	52	12.7. *	VZ D	55	55					478
5	Franz Schüller	DFC Bayrischzell	27.3. *	VZR	94	94	13.5. *	VZ	202	202	23.5. *	ZR	134	228	30.6. *	VZR D	40	40					470
6	Helmut Denz	-	3.5. *	Δ <28%	88	150	30.6. *	VZ D	157	157	16.7. *	VΔ	113	113	3.8. *	VΔ	147	147					454
7	Lorenz Fritz	1. Oberpfälzer DFC	10.6. *	ZR	132	224	28.6. *	VZ D	114	114	29.6. *	VZ D	94	94									432
8	Aido Olivotti	DFC Regental	26.5. *	VZR	115	115	10.6. *	Δ	94	188	15.7. *	VZR D	127	127									430
9	Bernd Gassner	DFC Albatros Kampenwand	26.5. *	ZR	132	224	5.7. *	VZR D	83	83	11.8. *	VΔ	71	71									378
9	Reinhard Jurk	DDC München	23.5. *	VZ	154	154	18.6. *	ZR	132	224													378
11	Michael Black	1. Bergsträßler DFC	23.5. *	ZR	152	258	15.7. *	VΔ	70	70	11.9. *	VZR D	31	31									359
12	Ingo Westerboer	DFC Regental	18.5. *	VZR	75	75	21.5. *	Δ <28%	69	117	27.6. *	ZF	73	95	29.6. *	VZ D	142	142					354
13	Holger Bolz	Mittagteam	13.5. *	VZ	183	183	10.6. *	VZR	111	111	6.9. *	VZ D	38	38									332
14	Walter Schurr	1. Odenwälder DFC	2.4. *	VZ D	95	95	13.4. *	VZR D	89	89	27.5. *	VZR	145	145									329
15	Ludwig Rauch	DFC Chiemgau	10.6. *	ZR	132	224	17.6. *	VZR	104	104													328
16	Hansi Bader	DFC Donzdorf	13.7. *	VZ D	53	53	14.7. *	VZ D	60	60	21.7. *	Δ	70	140	28.7. *	Z	79	103					303
17	Martin Schärtl	Bergdohlen Brannenburg	13.5. *	VZ	178	178	23.5. *	VZ	116	116													294
18	Hans-Peter Hübner	Münchner Alpiner DFC	15.6. *	ZR	58	99	28.6. *	ZR D	36	61	1.8. *	VΔ	105	105									265
19	Henning Kettler	DFC Rhein-Main- Taunus	27.3. *	VZ	54	54	1.5. *	ZR	96	163	9.5. *	VZR	95	95									258
20	Til Matschoss	DFC Regental	9.4. *	VZ D	77	77	23.5. *	VZ	75	75	10.6. *	ZR D	50	85									237
21	Otfried Heinelt	Münchner Alpiner DFC	9.6. *	FS D	121	121	17.6. *	VZR	111	111													232
22	Franz Haugg	DDC München	18.5. *	FS	68	68	16.6. *	FS D	22	22	17.6. *	VΔ	84	84	29.6. *	VΔ D	36	36	15.8. *	VΔ D	62	62	214
23	Gerd Langwald	-	22.6. *	FS D	86	86	30.6. *	FS D	120	120													206
24	Ali Pichler	DFC Bayrischzell	13.5. *	VZ	202	202																	202
25	Detlef Eilers	DFC Oberes Elztal	27.3. *	VZR	49	49	22.5. *	FS D	27	27	26.5. *	VZR	120	120									196
26	Werner Kutz	DFC Bayerwald	18.5. *	VZR	32	32	20.5. *	VΔ	35	35	22.7. *	VZR D	39	39	15.8. *	Δ <28%	69	117					191
27	Gerhard Steinberg	WDCW Garmisch	10.6. *	VZR	148	148	17.6. *	VZR D	27	27													175
28	Uli Blumenthal	-	17.6. *	VZR	105	105	26.6. *	ZR D	36	61													166
29	Walter L. Rackl	DFC Achenal	3.5. *	VZ D	57	57	4.5. *	VΔ D	38	38	7.8. *	FS D	68	68									163
30	Manfred Mokros	DFC Hochries- Samerberg	23.5. *	VZR	148	148																	148
31	Markus von Mallinckrodt	-	2.8. *	VZ	94	94	9.8. *	VZ	46	46													140
32	Rudi Aumer	1. Oberpfälzer DFC	17.6. *	VZR	73	73	5.7. *	VΔ D	66	66													139
33	Jörg Sebold	Fliegergruppe Gingen/Fils	28.6. *	VZR	127	127	31.8. *	FS D	11	11													138
34	Martin Scheible	TSV Seissen	16.6. *	FS D	29	29	29.6. *	VZ D	68	68	14.7. *	VZ D	39	39									136
35	Helmut von Holdt	DFC Ludwigshafen	23.5. *	VZR	35	35	26.5. *	VZR	87	87													122

Rang	Pilot	Verein	Flug 1				Flug 2				Flug 3				Flug 4				Flug 5				Pkte Ges.
			Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	
36	Wolfgang Neuhofer	DCB Ruhpolding	13.5. *	ZR D	64	109																	109
37	Lorenz Dürnegger	DFC Achantal	10.6. *	VZR	105	105																	105
37	Wilhelm Feucht	DFC Unterland	23.5. *	VZ	105	105																	105
39	Wighert Rippert	1. DFC Wasserkuppe	23.5. *	VZ	101	101																	101
40	Paulus Straub	D'Wälder DFC	4.5. *	FS	23	23	1.6. *	FS D	44	44	21.7. *	VZ D	24	24									91
41	Markus Hanfstengl	DFC Chiemgau	18.5. *	VZR	83	83																	83
42	Arnold Kummer	DFC Tegernseer Tal	3.5. *	VZR	40	40	31.5. *	VΔ	41	41													81
43	Siegfried Keller	DFC Seeadler	9.5. *	VZR	50	50	1.6. *	FS D	30	30													80
44	Jörg Peine	DFC Höxter	23.5. *	VZ	79	79																	79
45	Bernd Weber	-	7.8. *	VZR	78	78																	78
46	Werner Pongratz	DFC Bayerwald	2.5. *	VZ D	69	69																	69
47	Hans Kirchberger	DFC Bayrischzell	31.3. *	VZR	66	66																	66
48	Jochen Wohlfarth	-	17.6. *	VZR	65	65																	65
49	Peter Achmüller	-	15.8. *	VΔ	62	62																	62
50	Michael Maly	Jura Airlines	28.6. *	ZR D	36	61																	61
51	Arno Gröbner	DFC Battenberg	28.3. *	VZR	50	50																	50
52	Dirk von Mallinckrodt	-	2.8. *	VZ	44	44																	44
53	Günter Reimann	DFC Achantal	4.5. *	VZ	42	42																	42
54	Peter Friedemann	Die Althofdrachen	31.3. *	VZR	34	34																	34
55	Jost von Schönebeck	DFC Ingolstadt	1.5. *	VZ D	31	31																	31
56	Wolfgang Gerteisen	DFC Tegernseer Tal	1.6. *	FS D	30	30																	30

D = Start in der BRD
Z = Zielflug
FS = Freie Strecke

ZR = Ziel-Rück
Δ = Dreieck
VZ = Ziel-Versuch

VZR = Ziel-Rück-Versuch
VΔ = Dreiecksversuch
* = gewerteter Flug

Mannschaftswertung

Rang	Mannschaft	Piloten	Punkte Einzel	Punkte Gesamt
1	1. Oberpfälzer DFC	Manfred Aumer	478	1049
		Lorenz Fritz	432	
		Rudi Aumer	139	
2	DFC Regental	Aido Olivotti	430	1021
		Ingo Westerboer	354	
		Til Matschoss	237	
3	DFC Bayrischzell	Franz Schüller	470	738
		Ali Pichler	202	
		Hans Kirchberger	66	
4	DFC Achantal	Walter L. Rackl	163	310
		Lorenz Dürnegger	105	
		Günter Reimann	42	

Juniorwertung

Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Franz Schüller	DFC Bayrischzell	470
2	Reinhard Jurk	DDC München	378
3	Holger Bolz	Mittagteam	332
4	Henning Kettler	DFC Rhein-Main - Taunus	258
5	Franz Haugg	DDC München	214



XC-Leistungsabzeichen

Die Flüge für die XC-Leistungsabzeichen sind in derselben Weise zu dokumentieren wie die Flüge zum Deutschen Streckenflugpokal. Die Piloten können dieselben Flüge zur Wertung sowohl beim Deutschen Streckenflugpokal als auch beim Leistungsabzeichen einreichen.

XC-Leistungsabzeichen

Folgenden Piloten wurde auf Antrag und nach Erfüllung der Bedingungen das XC-Abzeichen verliehen bzw. zuerkannt.

XC-Bronze

Nr. 13 Peter Friedemann
Nr. 14 Martin Schärtl
Nr. 15 Wilhelm Feucht

XC-Silber

Nr. 8 Michael Weingartner
Nr. 9 Aido Olivotti
Nr. 10 Reinhard Jurk
Nr. 11 Lorenz Fritz

Weitere Anträge auf Leistungsabzeichen bitte schriftlich an die Geschäftsstelle des DHV richten.

Es können sowohl anerkannte Flüge aus dem XC-Cup 1985, dem Streckenflugpokal 1986 als auch aus dem Streckenflugpokal 1987 herangezogen werden.

Die genaue Ausschreibung ist in diesem Info abgedruckt.

1. Internationale Drachenflugmeisterschaft Mexiko 1987

Der Mexikanische Drachenfliegerverband verfolgt bereits seit mehreren Jahren den Plan, Drachenflieger aus aller Welt nach Mexiko einzuladen, um die dortigen Fluggebiete und -bedingungen vorzustellen. Vor diesem Hintergrund wurde die »1. Internationale Drachenflugmeisterschaft in Mexiko 1987« geplant.

Die Meisterschaft wird vom 12. 3. bis 22. 3. 1987 stattfinden, im Monat mit den besten Flugbedingungen in Mexiko. Einschreibetermin 8. 3. 1987. Einschreibegebühr 100 US Dollar.

Weitere Informationen von der DHV-Geschäftsstelle. Anmeldungen an Miguel Gutierrez, Sierra Ixtlan 150, Lomas, 11000 Mexiko D. F. oder Vico Gutierrez, Agua Caliente 255-B, Naucalpan, 53900 Edo. de Mexiko.

Für die Leistungsabzeichen Silber XC und Gold XC, die jeweils zwei Streckenflüge voraussetzen, kann jeweils ein Flug aus den Vorjahren herangezogen werden. Für diesen Flug gelten die Dokumentationsregeln des betreffenden Jahres, in dem der Flug durchgeführt wurde. Nachstehend sind die vollständigen Bedingungen nochmals abgedruckt.

Zweck: Förderung des Leistungssports.

Veranstalter: DHV

Raum: Europa

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

Einreichung: Jeder zu wertende Flug ist spätestens 4 Wochen nach Durchführung beim Deutschen Hängegleiterverband, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund, mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen.

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

Bronze XC: 30 km Freie Strecke.

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

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

Dokumentation und Protest: Für Flüge früherer Jahre gilt die damals gültige Ausschreibung, für Flüge 1987 die Ausschreibung Deutscher Streckenflugpokal 1987.

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

Alle für das Leistungsabzeichen eingereichten Flüge werden zugleich auch für den Deutschen Streckenflugpokal gewertet.



Start vom El Penon, Mexiko

Deutsche Streckenflugmeisterschaft 1987

Dezentrale offene Meisterschaft des DHV für alle Streckenflugpiloten

– Ausschreibung –

Veranstalter: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV)

Zweck: Förderung des Streckendrachenflugs. Ermittlung des besten deutschen Streckenflugpiloten.

Dauer: 1. Januar 1987 bis 15. September 1987.

Raum: Europa.

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

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

Startverfahren: Fußstart und Windenstart (Ausklinhöhe maximal 1000 m über der Winde).

Wertung: Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei 3 gewerteten Flügen muß für mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der flugrechtlichen Bestimmungen durchzuführen. Die geflogenen Streckenkilometer eines jeden Fluges werden mit dem der Flugaufgabe zugehörigen Faktor multipliziert. Gezählt werden die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, Wendepunkten und Zielpunkt bzw. Landeplatz. Bei Start eines Dreiecks auf einem Schenkel wird die Strecke zwischen den drei Wendepunkten gewertet. Bei Wertung als Freie Strecke ohne Wendepunkt gilt statt Startpunkt der Startplatz.

Mannschaft: Eine Mannschaft besteht aus den 3 besten Teilnehmern eines Mitgliedsvereins des DHV, weitere Vereinsmannschaften aus den jeweils 3 nachfolgenden Teilnehmern des Vereins usw. Die Teilnehmer der Mannschaft müssen spätestens bei Durchführung des ersten angemeldeten Fluges des Vereins vom Verein dem DHV als Vereinsmitglied gemeldet sein. Bei Zugehörigkeit zu mehreren Vereinen muß der Teilnehmer bei Einreichung seines ersten Fluges den Verein angeben, dessen Mannschaft er angehören will.

Gewinner: Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl erhält den Streckenflugpokal. Der bestplatzierte Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 15.9. 1962) erhält den Juniorspokal. Die bestplatzierte Teilnehmerin erhält den Damenspokal. Die bestplatzierte Mannschaft erhält den Mannschaftspokal.

Einreichung: Jeder zu wertende Flug ist innerhalb von 1 Monat nach Durchführung bei der Geschäftsstelle des DHV, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund am Tegernsee, mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge im September ist Einreichungsschluß der 30. September. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden. Sämtliche Flüge eines Teil-

nehmers müssen bei derselben Geschäftsstelle eingereicht werden.

Auswertung: Die Auswertung darf nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

Aufgaben: Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde

Faktor 1,0

Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde

Faktor 1,3

Zielrückkehrflug

Faktor 1,7

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge

Faktor 1,7

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge

Faktor 2,0

Dreiecke können an einem Eckpunkt oder auf einem beliebigen Schenkel gestartet werden. Achtung: Flaches Dreieck und Dreieck mit Start auf einem Schenkel sind keine FAI-Aufgaben.

Jede angemeldete Flugaufgabe kann während des Fluges in Freie Strecke geändert werden. Alle nichterfüllten oder übererfüllten Flugaufgaben können gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Wendepunkte und des Zielpunktes im ganzen als Freie Strecke eingereicht und gewertet werden.

Dokumentation: 1. Startmeldung

Gemäß Formular, das Bestandteil der Ausschreibung ist (vgl. Kopiervorlage). Die Startzeuge müssen volljährig sein. Steht als Startzeuge ein Pilot mit Befähigungsnachweis A (neu) oder B zur Verfügung, ist kein zweiter Startzeuge erforderlich. Es darf nur 1 Aufgabe pro Flug angemeldet und durchgeführt werden.

2. Fotografische Beurkundung

Film schwarzweiß, Farbe oder Diapositiv, Mindestformat 24 × 24, Bilder in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Muß der Film labor-technisch bedingt zerschnitten werden, ist die Notwendigkeit nachzuweisen. Dias dürfen nicht gerahmt sein. Reihenfolge der Bilder

a) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).

b) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.

c) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 20 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.

- d) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke. Bei Landung innerhalb eines Radius von 0,5 km um den angegebenen Zielpunkt entfällt dieses Bild.
- e) Landeplatz mit aufgebautem Hängegleiter und markantem Hintergrund.
- f) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung.

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

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

3. Landemeldung

Gemäß Formular, das Bestandteil der Ausschreibung ist (vgl. Kopiervorlage). Die Landezeugen müssen volljährig sein.

4. Kartenmaterial

Startplatz, Startpunkt, angegebener Zielpunkt, tatsächlicher Landeplatz, Wendepunkte und Flugstrecke sowie Positionen der nummerierten Luftbilder müssen auf Karten mit Maßstab 1 : 200000 eingezeichnet werden. Start-, Ziel- und Wendepunkt müssen in die Karte eingedruckt sein. Das Kartenmaterial ist im Original oder in Kopie zusammen mit den anderen Unterlagen einzureichen.

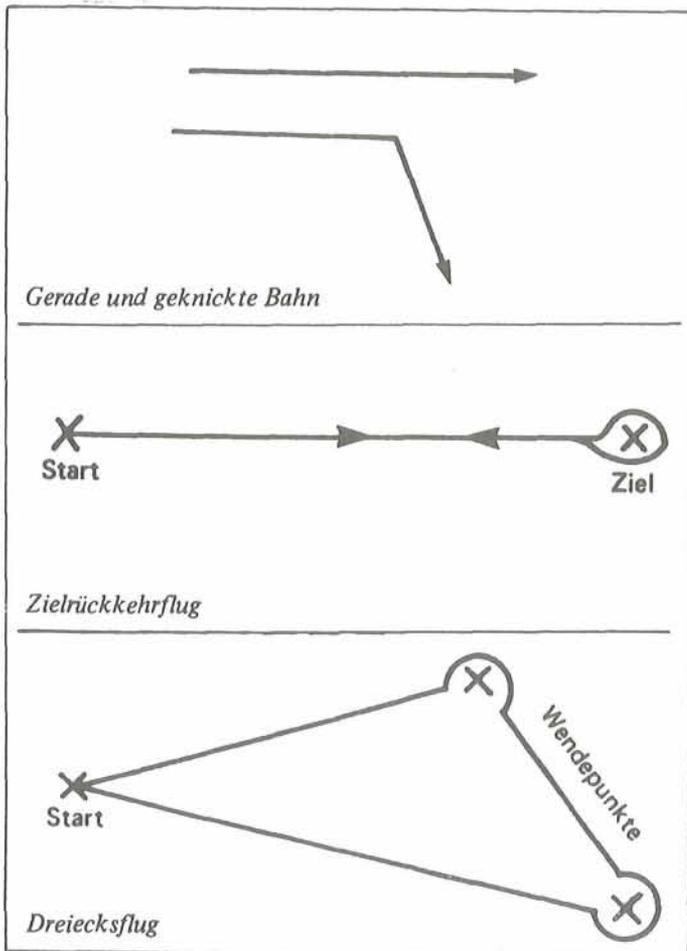
5. Statt der Dokumentation gemäß oben Ziffern 1–4 kann die gesamte Dokumentation gemäß Sporting Code der FAI für Rekordflüge erfolgen.

Protest: Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,- beim DHV schriftlich Protest einlegen. Jeder Protest ist gegen die eigene Bewertung oder die eines einzelnen Mitbewerbers zu richten, dessen Dokumentationsunterlagen nach Einlegung des Protestes vom Protestführer eingesehen werden können. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV zu. Über den Protest entscheidet abschließend die Hängegleiterkommission des DHV. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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

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

DHV, Dezember 1986

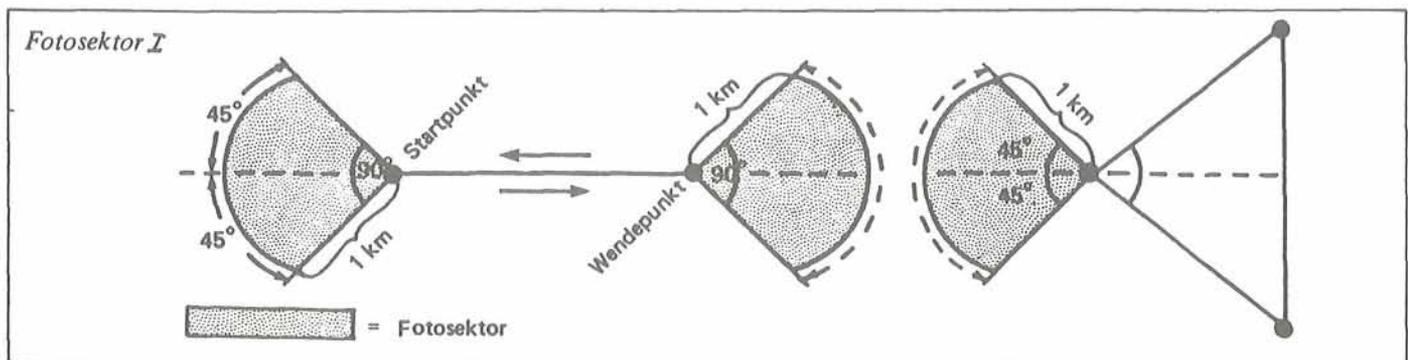


Preisgeld für Deutsche Streckenflugmeisterschaft

Wie in den Vorjahren bei den Streckenflugwettbewerben wird auch für die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 1987 ein Preisgeld von ca. DM 11000,- ausgesetzt. Die Verteilung erfolgt nach folgendem Schlüssel:

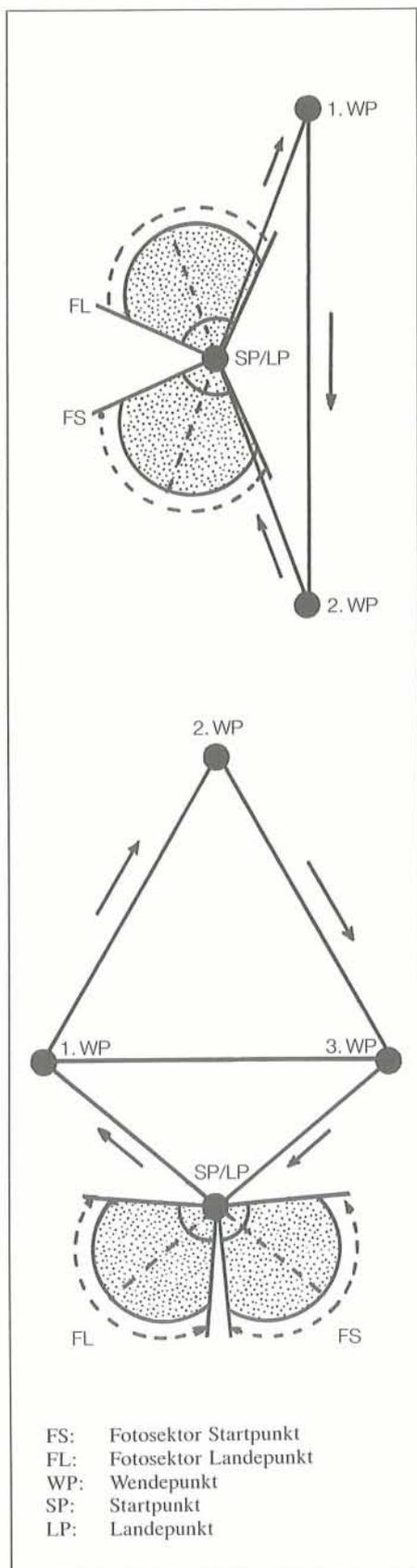
Rang 1	30%	Rang 4	15%
Rang 2	25%	Rang 5	10%
Rang 3	20%		

Geldspenden und Sachpreise sind erwünscht. Bitte an die DHV-Geschäftsstelle wenden.



Achtung Neuer Fotosektor

Beim flachen Dreieck oder bei Start auf einem Dreiecksschenkel (keine FAI-Aufgaben) gilt für den Fotosektor vom Start- und Landepunkt keine winkelhalbierende, sondern der Abflug- bzw. Anflugschenkel:



DHV bietet an:

Drachenfliegen

das neu aufgelegte 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 – Restverkauf

Australia 87, mit Aufdruck »Good luck Germany«, Grundfarbe Weiß, Größe L. Preis DM 15,-, solange Vorrat reicht.

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.

Startmeldung

Datum: _____ Uhrzeit: _____

Pilot: _____

Verein: _____

Fluggerät: _____

Startplatz: _____

Startpunkt: _____

Geplante Flugaufgabe: _____

Unterschrift Pilot: _____

Startzeugen (volljährig):

Ich bestätige hiermit:

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

Erster Startzeuge

Name: _____

Befähigungsnachweis A oder B
(Bei Windenstart: Windenfahrer)

Adresse: _____

Telefon: _____

Unterschrift: _____

Zweiter Startzeuge

Name: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Unterschrift: _____

Landemeldung

Datum: _____ Uhrzeit: _____

Pilot: _____

Fluggerät: _____

Landeplatz: _____

Landezeit: _____ Startzeit: _____

Durchgeführte Flugaufgabe: _____

Unterschrift Pilot: _____

Landenzeugen (volljährig):

Ich bestätige hiermit:

- oben genannte Landung
- vollständig ausgefüllte Landemeldung.

Erster Landenzeuge

Name: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Unterschrift: _____

Zweiter Landenzeuge

Name: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Unterschrift: _____

Drachenflugkalender „DELTA 1987“

Breitformat
30 x 40 cm!

NEU: Mit den
Wettertips von
M. Kreipl!

Bestellschein an **WINDSPORT WILDBAD**

Uhlandstraße 24 a, 7547 Wildbad, Tel. (07081) 8172

Ja, ich bestelle _____ Exemplare des Drachenflugkalenders „DELTA '87“. Preis pro Kalender DM 25,- zuzüglich Versand (Inland DM 3,-, Ausland DM 5,-). Ab 2 Kalendern Versand gratis.

- Ein Verrechnungsscheck über DM _____ liegt bei.
 Per Nachnahme (zuzüglich Nachnahmegebühr!)

NAME	VORNAME
Straße	(PLZ) ORT
TEL.	UNTERSCHRIFT

Peter's
Drachenladen



— jederzeit probefliegen —

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

ZUBEHÖR · BEKLEIDUNG
REPARATUR · ERSATZTEILE

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

Theo Neuhalten

Ihr Partner wenn's um's Drachenfliegen geht!

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



Bitte Katalog anfordern



„Polaris“

Telefon 022 42/61 14

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 898 DM



AFRO Vario Analog 549 DM



AFRO Vario Digital 398 DM



Altimeter Digital mit Akkustik 598 DM
Altimeter Digital ohne Akkustik 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