

## Lockerung der 150-Meter-Grenze in Sicht

Die Argumente des DHV, wonach die Flughöhe von 150 m über Grund dem heutigen Stand der Hängegleitertechnik nicht mehr gerecht wird und in möglichst unbürokratischer Weise gelockert werden sollte, sind beim Bundesverkehrsministerium auf Verständnis gestoßen. Bei einer Besprechung über dieses Thema am 17.3.1981 zwischen den drachenflugfreundlichen Herren Ministerialrat Huck und Witte und den DHV-Vertretern Janssen und Tänzler erklärte das Ministerium seine Bereitschaft,

im Alpen- und Voralpengebiet zwischen der Staatsgrenze und der südlichen Begrenzungslinie des militärischen Tiefflughereichs Hängegleiterflüge oberhalb 150 m und damit Streckenflüge zuzulassen.

Dieses Gebiet zählt zu den Regionen mit "ausgedünntem" Luftverkehr. In solchen Regionen hält das Ministerium die Beteiligung von Hängegleitern am allgemeinen Luftverkehr auch ohne staatlichen Luftfahrerschein für vertretbar, zumal bereits heute an zahlreichen zugelassenen Hängegleitergeländen entlang der Al-

penkette mit luftamtlichem Einverständnis in größeren Höhen geflogen wird.

Wegen der Teilnahme am allgemeinen Luftverkehr wird man freilich von den Piloten zusätzliche Kenntnisse verlangen, vor allem im Luftrecht und in der Navigation. Es ist beabsichtigt, den Ausbildungsstand insoweit dem der Segelflieger anzugleichen. Nach erfolgreicher Prüfung und einer zweijährigen Flugerfahrung – beginnend mit dem Erwerb des B-Scheins – soll dann ein weiterer Befähigungsnachweis erteilt werden.

Einzelheiten über Lehrstoff, Lehrpersonal, Prüfverfahren etc. müssen noch mit dem Bundesverkehrsministerium abgeklärt werden. Mit einem positiven Ergebnis ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

## Fluglehrer hatten Hauptversammlung

In unmittelbarem Anschluß an den jährlichen Fortbildungslehrgang trafen sich die Mitglieder des Verbandes Deutscher Drachenfluglehrer (VDDL) zu ihrer Jahreshauptversammlung 1981.

Die bisherige Vorstandschaft – bestehend aus Walter Heinrich 1. Vorstand, Wolfgang Mende 2. Vorstand, Klaus Tänzler Ausbildungsreferent und Babsi Heinrich Kassiererin – wurde bei der Neuwahl in ihren Ämtern bestätigt.

In seinem Bericht wies Walter Heinrich auf die gute Zusammenarbeit mit dem DHV hin, der mit seiner Geschäftsstelle dem VDDL die Verwaltungsarbeit erleichtert und vor allem mit dem Info die notwendigen Informationen an die Drachenfluglehrer heranträgt. Trotzdem war man sich mit dem DHV-Vorsitzenden Janssen darüber einig, daß der VDDL

als älteste deutsche Drachenfliegerorganisation weiterhin bestehen soll; man weiß ja nie...

Hinsichtlich der praktischen Ausbildung stellte man übereinstimmend fest, daß man aus Sicherheitsgründen dem Drachenflugschüler keinen Gefallen damit erweist, ihn so rasch wie möglich in die Luft zu bringen und ihn ohne absolut sichere Beherrschung des Fluggerätes aus der Ausbildung zu entlassen. Als Richtwerte für den Erwerb des Lernausweises, des A-Scheins und des B-Scheins wurden jeweils sechs Tage Flugausbildung als Minimum festgelegt. Vorher sollen die Schüler weder den Lernausweis noch das Ausbildungszeugnis als Zulassungsvoraussetzung für die A- bzw. B-Prüfung erhalten.

## Neues Super-Hochleistungsgerät

Für den nächsten Gleitwinkel-Vergleichstest wurde ein erfolversprechender Prototyp entwickelt: Ein bekannter Hersteller stellte einem kleinen Kreis von interessierten Piloten – ansonsten jedoch unter Ausschluß der Öffentlichkeit – sein neuestes Streckenfluggerät vor. Bei dieser internen Veranstaltung am 1.4.1981 zeigt das Gerät, bei dem außer der Flügelspannung keine widerstandbildenden Teile sichtbar sind, eine fantastische Gleitleistung, die mit 1:22

an die Gleitzahlen der Motorsegler heranreichte. Es wird also nur noch eine Frage weniger Monate sein, bis die Lücke zum Segelflugzeug geschlossen ist. Noch nicht ganz gelöst ist das Problem des Kurvenfliegens; bisher fliegt das Gerät nur geradeaus. Wir haben jedoch keine Zweifel daran, daß sich genügend Testpiloten finden lassen, die das Gerät zureiten. Über die weitere Entwicklung werden wir berichten, und sei es in Form einer Unfallmeldung.

## Geräte-Nachbau – ein leidiges Problem

Weitverbreitet ist die irrije Meinung, daß Nachbauten mit dem Originalgerät identisch sind und ihnen daher auch das Gütesiegel des Originals zusteht. Dies ist nicht richtig. Vielmehr muß jeder Hersteller für "sein" Produkt eigenständig das Gütesiegel erwerben und manch ein nachgebautes Produkt vermag die Gütesiegelefordernungen nicht zu erfüllen.

Grund dafür sind Materialunterschiede, die beispielsweise zu anderen Verformungen des Drachengestells und damit zu abweichenden Segelprofilen führen. Aber auch die Fertigungstechniken der einzelnen Segelmachereien weichen voneinander ab und ergeben gerade bei den straffgespannten Flügeln neuerer Bauart unterschiedliche Flugeigenschaften und pitch-up-Werte. Dies ist z.B. der Fall beim Atlas-D der Firma Baumgartner: der Atlas-D besitzt wegen zu geringem pitch-up kein Gütesiegel.

Weitere Einzelheiten, wie die nachteiligen Auswirkungen auf die Geräteentwicklung sowie die rechtlichen Möglichkeiten gegen das Kopieren sind in der April-Ausgabe des DRACHENFLIEGERS in einem Artikel von Peter Janssen dargestellt.

# DHV-Mitgliedsvereine in ganz Deutschland

Seit der Verbandsgründung Ende 1979 sind 53 Drachenfliegerclubs dem DHV beigetreten und wir hoffen, daß alle Clubs und deren Mitglieder diesen seinerzeit sehr mutigen Schritt nicht bereuen. Jedenfalls hat bisher kein einziger Club den DHV wieder verlassen.

Diese Verbundenheit hat bereits zahlreiche Früchte getragen: Das Bundesverkehrsministerium und die nachgeordneten Luftverkehrsbehörden einschließlich Luftfahrtbundesamt, der Gerling Konzern als Gruppenversicherer des DHV, die Presse und überhaupt die Öffentlichkeit haben diese neue Vereinigung als vollwertigen und vor allem auch kompetenten An-

## Fotowettbewerb aus Info 7

Das Foto ist anlässlich der Bayerischen Meisterschaft vom 17. - 19.10.1975 im Olympiastadion Garmisch-Partenkirchen entstanden. Fotografiert hat Fritz Kurz, damals Redakteur des Drachenfliegermagazins und heute wieder als redaktioneller Mitarbeiter beim DRACHENFLIEGER für die Qualität dieser Fachzeitschrift mitverantwortlich.

Dreizehn richtige Lösungen sind bei uns eingegangen, und zwar von Anton Fröstl, Walter Höpfinger, Achim Meyer, Dieter Herfurth, Bernd Stiebeling, Jürgen Zimmer, Ivivy Arnold, Julius Novak, Lothar Cornely, Josef Niess, Jörg Meesmann und Bernd Ziegloser.

Gewonnen hat durch Losentscheid Bernd Stiebeling aus Waldbüttelbrunn. Der Geldpreis von DM 50,- ist bereits an ihn unterwegs. Herzlichen Glückwunsch!

## DHV-Abzeichen in Vorbereitung

Jedes Mitglied des DHV hat demnächst die Möglichkeit, durch einen attraktiven Aufnäher sich als Drachenflieger kenntlich zu machen und seine Verbundenheit mit der DHV-Drachenfliegerfamilie auch äußerlich zu zeigen.

Der Stoffaufnäher wird in zwei Versionen erhältlich sein, nämlich "DHV-Pilot" in dunkelblauer Schrift auf weißem Grund. Die Aufnäher werden voraussichtlich zusammen mit dem demnächst erscheinenden Info an alle Mitglieder kostenlos versandt.

sprechpartner akzeptiert und unsere fachlichen Vorschläge und Beiträge weitestgehend übernommen.

Die Hängegleiterkommission bedankt sich bei den Vereinen und Vereinsvorständen, aber auch bei den zahlreichen Einzelmitgliedern, für die Solidarität für unseren gemeinsamen Sport. Die vollständige Vereinsliste wird in der Juni-Ausgabe des DRACHENFLIEGERS veröffentlicht. Ganz besonders begrüßen wir die zuletzt beigetretenen Isarwinkler Drachenflieger, die sich nunmehr nach längerem Abwarten und sorgfältiger Abwägung des Für und Wider für den Beitritt zum DHV entschieden haben.

## Übersetzer gesucht

Neni zadnym tajemstvom, ze od 1. dubna 1981 vstupuje v platnost vyhlaska federalniho ministerstva dopravy, jiz se stanoví pravidla letni se zavaznymi kluzaky. Odpovednost za veskerou tuto cinnost prebral Svazarm. Behem uplynuleho roku zpracoval zakladni dokumenty....

So beginnen die Tschechischen Hängegleitervorschriften, die wir gerne übersetzen lassen würden. Denn manch ein deutscher Drachenflieger will in der Tschechoslowakei fliegen und sollte mit den dortigen Bestimmungen vertraut sein. Umgekehrt können wir vielleicht aus diesen Vorschriften für den deutschen Hängegleiterbetrieb Lehren ziehen. Wer also übersetzen kann und will, der möge sich bitte an die Geschäftsstelle wenden. Er erhält den tschechischen Text - der uns übrigens von Walter Zuerl übermittelt wurde - unverzüglich zugesandt.

## Setzfehler im Inserat

*In die Anzeige der Firma Drachenbau Josef Guggenmos, abgedruckt im Info Nr. 7, Seite 5 hat sich ein Setzfehler eingeschlichen. Richtig soll es heißen:*

*Besondere Merkmale*  
*Schwimmende Querstange*  
*Kleine Fläche* 16 m<sup>2</sup>  
*Gleitwinkel* 1:11  
*Gewicht* 19 kg  
*Spannweite* 10,40 m

## Geschäftsstelle über Mittag besetzt

Zahlreiche Mitglieder hatten Schwierigkeiten, die Geschäftsstelle zu erreichen, da sich die Arbeitszeiten gedeckt haben und während der arbeitsfreien Zeit über Mittag die Geschäftsstelle nicht besetzt war.

Dies ist geändert: Ihr könnt die Geschäftsstelle mit der Telefonnummer (08022) 4923 jetzt auch über Mittag erreichen, allerdings nur noch bis 16 Uhr.

Und noch etwas: Unsere Verbandssekretärin Claudia Sträche schuffet "für Zwei" und braucht hin und wieder den ihr zustehenden Urlaub, den sie ohnehin entgegenkommender Weise nur stückweise nimmt. Wenn also Eure Wünsche ausnahmsweise nicht postwendend von ihr erledigt werden, so zeigt bitte Verständnis.

## DHV-Flugbücher bestellen

Der Luftfahrtverlag Walter Zuerl hat keine Flugbücher mehr vorrätig. Wir haben daher eigene Flugbücher drucken lassen.

Der Preis pro Flugbuch beträgt für Nichtmitglieder DM 8,-, für DHV-Mitglieder, Mitgliedsvereine und VDDL-Flugschulen DM 5,-, jeweils inklusive Mehrwertsteuer und Versandkosten. Bitte den Kaufpreis gleichzeitig mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kontonummer 79657, begleichen. Die Versendung erfolgt sofort nach Geldeingang.

## Die nächsten Packerkurse

Die nächsten Lehrgänge für das Packen von Rettungsgeräten finden am 24. und 25.10.1981 in Altenstadt bei Schongau statt. Preis für Nichtmitglieder DM 30,- Vorkasse, für Mitglieder kostenlos. Teilnehmerzahl pro Lehrgang maximal 30. Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle, Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee. Die Angemeldeten erhalten detaillierte Einladung zugesandt.

Bisher hat sich gezeigt, daß nur ein Bruchteil der Teilnehmer bei der Stange bleibt und bei einem späteren Prüfungslehrgang die Packerlizenz erwirbt. Vielleicht rafft sich der eine oder andere noch dazu auf, seine begonnene Packerausbildung mit dem Lizenzerwerb zum Abschluß zu bringen.

## Private Schirmpacker

Der lizenzierte Schirmpacker Julius Novak, Zugspitzstraße 33 c, 8900 Augsburg, Telefon (0821) 61730, bietet das Packen folgender Gütesiegel-Fabrikate an: Brüggemann & Brand, Kosteletzki HGS, Deuter Delta Stop, Huber Parasail.

## Schlepperprobung nicht von der Witterung begünstigt

Die Winde steht. Das Gelände steht. Die zehnköpfige Testmannschaft steht. Fünf Windenfahrer sind eingewiesen. Nur das Wetter macht noch nicht so recht mit.

Bisher wurden ca. 70 Schleppstarts auf dem Forchheimer Erprobungsgelände unter der technischen Leitung von Hans Peter Roth und mit Unterstützung des örtlichen Organistors Frank Kamensky ohne Unfall absolviert. Die ungünstige Witterung hat allerdings auch gezeigt – und das ist positiv – daß Schleppstarts auch bei

nicht ganz idealen Bedingungen gefahrlos durchgeführt werden können. Um die Wetterabhängigkeit zu verringern und bis zum Ablauf der Erprobungsgenehmigung im Herbst dieses Jahres mit einem fundierten Testergebnis aufwarten zu können, sollen weitere Schleppgelände und -geräte in die Erprobung einbezogen werden. Entsprechende Zulassungsverfahren in Nord- und Süddeutschland sind mit Einverständnis des Bundesverkehrsministeriums eingeleitet.



### DHV hat gut gewirtschaftet

#### Finanzabschluß 1980

#### Einnahmen

Beiträge	DM 77.388,75
Prüfungen und Lehrgänge	DM 34.808,96
Spenden	DM 135,00
Inserate etc.	DM 3.795,50
Zinsen	DM 203,10
Technik	DM 21.297,47

#### Ausgaben

Reisekosten	DM 17.986,40
Personal	DM 27.516,73
Telefon/Porti	DM 18.699,44
Büromaterial, incl. Info	DM 23.613,36
Anschaffungen (Büro)	DM 5.648,08
Gebühren	DM 440,55
Raumkosten	DM 2.571,46
Sonstige (Rollgeld, Transportkosten)	DM 1.822,23
Technik (Anschaffungen und Betrieb)	DM 36.354,85

DM 134.653,10

Überschuß: DM 2.975,68

## Motorisierungserprobung auf Unterzentren ausgedehnt

Mit Beginn der Flugsaison 82 kann das Erprobungsprogramm für motorisierte Hängegleiter und Gleitflugzeuge intensiv weiter laufen: Die Länderbehörden haben neben dem Erprobungszentrum Kassel/Calden fünf weitere Unterzentren genehmigt, und zwar die Flugplätze in Blaubeuren, Rinteln/Hildesheim, Grünstadt, Landshut und Borkenberge.

Auch die Bemühungen um eine Herabsetzung der Geräuschartwicklung – einer der Kernpunkte der zweiten Erprobungsphase – zeigen Erfolg: Beispielsweise konnten bei einer Flugvorführung in Landshut für das Luftamt Südbayern die Geräuschwerte der motorisierten Hängegleiter nicht gemessen werden, weil deren Geräusche von den Stimmen der Zuschauer und den weit entfernt liegenden Motorseglern übertönt wurden.

Der zuständige Fachbeirat und Erprobungsleiter Reinhard Nolle ist optimistisch: Die bisherigen mündlichen Stellungnahmen der Behördenvertreter geben zur Hoffnung Anlaß, daß nach Abschluß dieser zweiten Erprobungsphase der Betrieb mit motorisierten Hängegleitern und Gleitflugzeugen allgemein zugelassen wird, freilich verbunden mit Auflagen und nur mit einer qualifizierten Ausbildung.

## Neue Fachbeiräte

Auf ihrer letzten Sitzung hat die Hängegleiterkommission Dr. med. Richard Schader, Hochriesstraße 21, 8210 Prien, Telefon 08051/3297 (p) und 603555 (dl), zum Fachbeirat für Flugmedizin ernannt. Richard Schader ist am Institut für Physiologie und Sportmedizin Klinik St. Irmingard in Prien/Chiemsee als Assistent tätig und besitzt seit 5 Jahren den B-Schein für Drachenflieger.

Die Aufgaben des Fachbeirats für Schiedsrichterwesen werden künftig vom Sportreferenten Horst Zimmer wahrgenommen. Horst Zimmer, der zugleich auch Sportreferent der DAeC-Hängegleiterkommission ist, soll vor allem auch die Einheitlichkeit des Schiedsrichterwesens in beiden Verbänden gewährleisten.

Der ausscheidende Schiedsrichter-Fachbeirat Reiner Schellenburg verdient Dank und Anerkennung für seine jahrelange Tätigkeit als Schiedsrichterausbilder und -betreuer, Chef-schiedsrichter und Koordinator. Er hat in diesen Funktionen wesentlich zur positiven Entwicklung des deutschen Wettbewerbsport beigetragen.

# DHV-Hängegleiterkommission

Peter Janssen  
Klosterwachtstraße 17  
8180 Tegernsee  
Vorsitzender

Dr. Joachim Kell  
Schloßbergstraße 2 b  
6634 St. Barbara  
stellvertretender Vorsitzender

Hans-Jürgen Liebeskind  
Schönenbergstraße 22  
7906 Herrlingen  
Fachreferent für Finanzen

Klaus Tänzler  
Agnesstraße 48  
8000 München 40  
Fachreferent für Ausbildung  
Fachbeirat für Presse

Ali Schmid  
Talstraße 3  
7076 Waldstetten 2  
Fachreferent für Technik

Paul Kofler  
Kesslerstraße 8  
7534 Birkenfeld  
Fachreferent für Gütesiegel

Dipl.-Ing. Michael Schönherr  
Weinbergweg 35  
7000 Stuttgart 80  
Fachreferent für Sicherheit

Horst Zimmer  
Weidegasse 5  
5500 Trier  
Fachreferent für Sport  
Fachbeirat für Schiedsrichterwesen

Dr. Hermann Lumm  
Parkallee 46  
2800 Bremen  
Regionalbeirat Nord

Dr. Reinhart Wolfer  
Auf dem Steinenberg 16  
7440 Nürtingen  
Regionalbeirat Baden-Württemberg

Bernd Schmidtler  
Wilhelmstraße 14  
8000 München 40  
Regionalbeirat Bayern

Elmar Müller  
Am Rad 20 a  
5788 Winterberg  
Regionalbeirat Mitte

Manfred Boog  
Delpzeile 6  
1000 Berlin 13  
Regionalbeirat Berlin

Peter Roth  
Bahnhofstraße 233  
6078 Neu-Isenburg  
Fachbeirat für Hängegleiterschlepp

Reinhard Nolle  
Neue Straße 30  
3501 Fuldabrück  
Fachbeirat für Motorisierung

Peter Rieger  
Reinhardtstraße 43  
7441 Wolfschlugen  
Fachbeirat für Pilotenprüfungen

Klaus-Jürgen Richter  
Öschwende 17  
7900 Ulm-Lehr  
Fachbeirat für Gleitflugzeuge

Dr. Richard Schader  
Hochriesstraße 21  
8210 Prien  
Fachbeirat für Flugmedizin

## Grundlegende Flugunfalluntersuchung

Seit Beginn des Hängegleitersports sind wir bemüht, den Unfallursachen auf die Spur zu kommen und dann durch Information, Empfehlungen und notfalls auch Regelungen diese Ursachen auszuschalten oder zumindest zurückzudrängen. Leider sind die Unfallberichte und Hintergrundinformationen äußerst spärlich. Über die Vielzahl leichterer Unfälle erhalten wir nur in Ausnahmefällen Nachricht, sodaß wir bisher gezwungen waren, aus den wenigen schweren dem Luftfahrtbundesamt gemeldeten Unfällen die notwendigen Rückschlüsse zu ziehen.

Ursache für die Zurückhaltung bei der freiwilligen Meldung von Unfällen dürfte vor allem die Befürchtung sein, mit einer Unfallmeldung irgendwelche negativen Folgen beim Arbeitgeber, bei der Versicherung oder gar bei der Polizei auszulösen. Hier sei angemerkt, daß solche Unfälle, die nicht polizeilich registriert worden sind, auf Wunsch streng vertraulich behandelt und auch nicht veröffentlicht werden; also sollte jeder die

Scheu vor einer Meldung an den DHV in Zukunft überwinden, aber dies nur nebenbei.

Um den Rückstand bei der Flugunfallforschung aufzuholen, führt das Institut für Physiologie und Sportmedizin der Klinik St. Irmingard in Priem/Chiemsee – Leiter Professor Hüllemann – in enger Zusammenarbeit mit dem DHV eine statistisch-medizinische Untersuchung durch. Bearbeiter ist der Arzt Lothar Wildmoser unter fachlicher Anleitung des DHV-Fachbeirats für Flugmedizin Dr. Richard Schader.

Hauptteil der Untersuchung ist eine umfangreiche Fragebogenaktion, an der sich wirklich jeder, der irgendwann einmal eine Drachenflugverletzung erlitten hat – gleichgültig wie schwer diese Verletzung war – beteiligen sollte. Denn eine statistische Auswertung ist nur möglich, wenn mit "großen Zahlen" gearbeitet werden kann. Vielleicht gelingt es, besonders häufigen und bisher nicht erkannten Unfallursachen auf die Spur zu kommen, überdurchschnittlich ge-

fährdete Personen- und Altersgruppen festzustellen oder z.B. auch Tages- und Jahreszeiten mit besonderer Unfallhäufung herauszuschälen.

Irgendwelche Nachteile aus der Beantwortung des Fragebogens sind so gestellt, daß keine Rückschlüsse auf die Identität des Beantworters möglich sind; darüberhinaus wird absolut vertrauliche und anonyme Behandlung zugesichert.

Einem Großteil der April-Ausgabe des DHV-Info sind Fragebögen beigelegt. Bitte möglichst umgehend ausfüllen und an das Institut für Physiologie und Sportmedizin, Klinik St. Irmingard, Osternacher Straße, 8210 Priem, z. H. Herrn Lothar Wildmoser, zurückschicken. Wer über mehrere Unfälle zu berichten weiß bzw. wer keinen Fragebogen erhalten hat, soll sich bitte weitere Fragebögen von der

DHV-Geschäftsstelle, Klosterwachtstr. 17, 8180 Tegernsee, Telefon (08022) 4923, zuschicken lassen.

# Vertrag mit dem DAeC unter Dach?

Nach jahrelangen Verhandlungen und zahlreichen Fehlschlägen haben wir uns mit dem Vorsitzenden der Sportfachgruppe Hängegleiten im DAeC Herbert Iser auf eine "Minimallösung" geeinigt, die im wesentlichen den gemeinsamen Wettbewerbssport absichert. Der Vertrag – vom DAeC-Präsidium angeblich gebilligt, jedoch noch nicht unterschrieben – ist vorerst bis 31.12.1981 befristet, wobei alle Beteiligten an einer vernünftigen Nachfolgeregelung interessiert sind. Wie bei jeder Einigung zweier Partner mit nicht ganz übereinstimmenden Interessen waren Kompromisse notwendig, sodaß es keinen Gewinner und keinen Verlierer gibt.

## Der Wortlaut:

Dieser Vertrag wird unter der Voraussetzung geschlossen, daß beide Vertragspartner eine Dauerlösung im Rahmen des DAeC anstreben.

1. Zweck der Vereinbarung ist eine enge Zusammenarbeit auf allen den Hängegleitersport betreffenden Gebieten. Insbesondere im Bereich Flugsicherheit und Zusammenarbeit mit Behörden verpflichten sich die Vertragspartner zu konsequentem gemeinsamen Vorgehen.

2. Die für die Rangliste zur Aufstellung der Deutschen Nationalmannschaft zählenden Wettkämpfe werden nach folgender Regelung durchgeführt:

Es wird eine Rangliste der deutschen Wettkampfpiloten geführt. Grundlage dieser Rangliste ist die gültige Wettkampfordnung und der "code sportif" der FAI-CIVL. Für die Erstellung der Rangliste werden folgende Wettkämpfe herangezogen: Deutsche Meisterschaft, Landesmeisterschaft bzw. Blockmeisterschaft, Europa- oder Weltmeisterschaft, max. 6 speziell ausgeschriebene Ranglistenwettkämpfe.

Die Deutsche Meisterschaft wird vom DAeC, Sportfachgruppe Hängegleiten als Ausrichter durchgeführt. Für die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft ist eine gültige nationale Sportlizenz, die vom DAeC ausgestellt sein muß,

Voraussetzung. Mitglieder des DHV erhalten für das Jahr 1981 die Sportlizenz auf Antrag vom DAeC. (Gebühr nach Geb. Ordnung 1.3.).

Die Landesmeisterschaften werden von den Landesverbänden als Veranstalter durchgeführt. Die einzelnen Landesmeisterschaften können entweder als gemeinsame Blockmeisterschaft mehrerer Landesverbände oder als getrennte Landesmeisterschaften durchgeführt werden.

Für eine separate Landesmeisterschaft ist jedoch erforderlich, daß mindestens 50 startberechtigte Piloten teilnehmen. Bei den Landesmeisterschaften sind nur Piloten startberechtigt, die entweder im veranstaltenden Landesverband Mitglied sind, oder als Einzelmitglieder des DHV im jeweiligen Bundesland ihren Wohnsitz haben oder einem Verein des DHV angehören, der seinen Sitz im Gebiet des Landesverbandes hat. Jeder Pilot darf nur an einer zur Rangliste zählenden Landes- bzw. Blockmeisterschaft teilnehmen.

Ranglistenwettkämpfe können von beiden Vertragspartnern ausgeschrieben und durchgeführt werden, benötigen aber die gemeinsame Anerkennung durch den Vorsitzenden der Sportfachgruppe Hängegleiten im DAeC, den Vorsitzenden des DHV und den Sportreferenten der Sportfachgruppe Hängegleiten im DAeC und des DHV.

Wettkämpfe, die vom DAeC bzw. seinen Landesverbänden oder Mitgliedsvereinen durchgeführt werden, sind sinngemäß mit dem Text "Veranstalter ist der Deutsche Aero Club e.V. in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Hängegleiterverband e.V." zu kennzeichnen, wenn der ausrichtende Verein dem DHV angehört.

Alle Wettkämpfe müssen nach der

gültigen Rahmenausschreibung ausgerichtet werden, über Einzelheiten kann der Ausrichter bzw. der Veranstalter entscheiden. Bescheinigung ist erforderlich.

Die Schiedsrichter beider Verbände werden wechselseitig akzeptiert. Die Mitglieder der Nationalmannschaft müssen, wenn sie dem DHV angehören, die Mitgliedschaft im DAeC erwerben und erhalten dann vom DAeC die Sportlizenz der FAI.

Die Deutsche Nationalmannschaft startet bei der Weltmeisterschaft 1981 als Mannschaft des DAeC. Sämtliche Belange der Nationalmannschaft werden vom DAeC bearbeitet. Die Kosten für Flug und Nenngeld für 6 Piloten werden je zur Hälfte vom DAeC und vom DHV getragen.

3. Bei der Pilotenausbildung streben die Vertragspartner möglichst einheitliche Regelungen an. Dies gilt für die Schwierigkeit von Ausbildung und Prüfung.

Beide Vertragspartner akzeptieren wechselseitig die von ihnen ausgestellten Befähigungsnachweise einschließlich des Lernausweises und der Fluglehrerlizenz gemäß Anerkennung durch den Bundesminister für Verkehr.

4. Die Vertragspartner informieren sich gegenseitig über alle den Hängegleitersport betreffenden Vorgänge. Die Information an den anderen Vertragspartner erfolgt zumindest zu gleicher Zeit und Umfang wie die eigenen Mitgliedsvereine informiert werden.

In kontroversen Punkten versuchen die Vertragspartner sich zu einigen, bevor die öffentliche Diskussion einsetzt. Jeder Vertragspartner vermeidet in der Öffentlichkeit alles, was den anderen Partner herabsetzen könnte.

5. Dieser Vertrag hat eine Laufzeit bis zum 31.12.1981. Vorzeitig unwirksam wird er, wenn es zu einer weitergehenden vertraglichen Einigung über die Form der Zusammenarbeit kommt.

Ergänzungen oder Nebenabsprachen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform.



# Frischgebackene Piloten

Wir begrüßen alle neuen Piloten und Pilotinnen herzlich in der Drachenfliegerfamilie. Vom 26.10.1980 bis

zum 23.3.1981 haben 99 Piloten, davon 6 Frauen den A-Schein und/oder den B-Schein erworben. Die nachst-

hend veröffentlichten Namen sind nur nach Anfangsbuchstaben sortiert, nicht auch innerhalb der Buchstaben-

Auer Johann	B	Herr Andreas	B	Libossek Toni	A	Schneider Ernst	A
Achenbach Manfred	A	Hintz Manfred	B	Lehner Georg	B	Schimanski Gerhard	B
Achmüller Peter	A	Hahn Dr. Hans-Otto	B	Liedl Peter	B	Schmid Otto	B
Beckers Karl-Alexander	A	Huber Harry	B	Meyer Bernhard	A	Schedl Manfred	B
Boehm Udo	B	Hampl Ulrich	B	Merkle Gudrun	A	Schneider Jürgen	B
Bökenfeld Bernd	A	Haindl Hans	B	Miller Rudolph	A	Sanio Klaus	A
Brandner Herbert	B	Havighorst L.	B	Mader Wolfgang	B	Seubert Ingrid	A
Boos Franz	A	Hellwig Andreas	A	Naiser Günther	A	Schlabschi Johann	A
Dreher Harald	B	Heuber Ralf	B	Neuberg Erhard	A	Schlautmann Heinrich	A
Drotleff Adi	A	Hiller Ernst-Josef	A	Neuhalfen Theo	B	Schmidt Cord-Christian	B
Daubner Josef	A	Hoff Gerhard	A	Niedernhuber Johann	A	Schnitz Reinhard	A
Engstler Robert	B	Horak Hans-Jürgen	A	Oberberger Hans	A	Stiebale Hans	A
Erhart Georg	A	Huber Michael	A	Pawlitta Michael	B	Stieglbauer Knut	A
Erl Edeltraud	A	Hudemann Heinrich	B	Pieper Michael	A	Theisinger Wolfgang	B
Erhardt Siegfried	A	Jäger Albert	A	von Preysing Christoph	B	Wittbrock Norbert	B
Frey Hannes	B	Jaud Andreas	A	Precht Oswald	B	Weilner Günther	B
Frey Konrad	B	Kaesmacher Horst	A			Wegener Marianne	B
Friedrich Lothar	A	Kandl Andreas	A			Weiller Georg	B
Freyberg von Markus	A	Kiefer Walter	B			Wendeler Claudia	A
Größer Dr. Werner	B	Kiesewetter Ralph	B			Wendeler Georg	A
Gresser Klaus	B	Klose Reinhard	A			Werkshagen Bernd	B
German Dieter	A	Kotze von Christian	A			Wilhelmstrop Johannes	A
Harald Gunther	B	Krämer Ekkehard	B			Wirth Ernst	B
		Krüger Wolfgang	A			Wörl Martin	A
		Kußmaul Alexander	A			Wrana Reinhold	A
		Kirsch Manfred	A				

## Drachenfliegerprüfung 1981 in Inzell

Hansjörg Keller, einer der ersten Drachenfliegerlehrer Deutschlands, seit über 7 Jahren mit großem Engagement für die Organisation des Drachenflugsports dabei, stellt dem DHV wieder sein Hotel. 4 Tage lang unterzogen sich 13 geprüfte Drachenfliegerlehrer-Anwärter der Lehrerprüfung Ende März in Inzell. Nachdem die Anwärter im zurückliegenden Jahr ihre Ausbildung bei geprüften Drachenfliegerlehrern in verschiedenen Landesteilen absolviert hatten, hieß es nun, Wissen und Können vorweisen. Das beste Prüfungsergebnis erzielte der Freiburger Gerteisen mit einem Notendurchschnitt von 1,4.

Das DHV-Lehrerteam unter Leitung von Klaus Tänzler stellte hohe Leistungsanforderungen: in den Fächern Aerodynamik, Wetterkunde, Gerätekunde, Flugtechnik und Gefahrenweisung wird ein Wissensstand vergleichbar dem eines Segelflugehrers verlangt. Zudem werden Inhalte, die ein Sportlehrer beherrschen muß, wie Sportbiologie, Methodik und Didaktik abgeprüft. Das praktische methodische Können ist in Form von Lehrproben unter Beweis zu stellen.

Von links nach rechts: 1. Reihe Prüfer Herrman Uhrmann, Wirtsleute Hansjörg Keller und Frau Keller, Prüfer Klaus Tänzler, Sigi Bram, Uli Blumenthal, Josch Stolzlechner, Gröbner, Paul Loch, Stanko Petek, Schäfer. 2. Reihe: Gerteisen, Albert Krämer, Michael Fröhler, Jo Konrad, Mathias Krug, Rudi Fuchs.

Prüfer Wolfgang Mende (2. von links) bei der Abnahme einer Lehrprobe Praxisunterricht.

Prüfer Hermann Uhrmann bei der Abnahme einer Lehrprobe Theorieunterricht.



# 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 hier nicht erwähnt sind.

## Startleiterordnung in Kraft getreten

Der Beginn der Flugsaison sollte uns allein ein Anlaß sein, uns die bereits veröffentlichte DHV-Startleiterordnung nochmals in Erinnerung zu rufen. Die Startleiterordnung beruht auf der Ermächtigung des DHV vom 3.6.1980 durch den Bundesminister für Verkehr. Sie ist für alle Flüge in Deutschland verbindlich, also nicht nur für die DHV-Mitglieder.

### Grundsatz

Wenn ein vom Geländehalter eingeteilter Startleiter anwesend ist, so darf nur nach ausdrücklicher Startfreigabe durch diesen Startleiter gestartet werden.

Wenn ein eingeteilter Startleiter nicht anwesend ist und mindestens zwei Piloten am Startplatz sind, so darf nur gestartet werden, wenn ein Pilot – z. B. der nachfolgende – als Startleiter den Start ausdrücklich freigibt.

### Aufgaben des Startleiters

Der Startleiter muß unmittelbar vor dem Start

- Sitz- bzw. Liegeprobe abnehmen
- Vollständigkeit der Ausrüstung feststellen (Helm, Rettungsschirm)
- Windrichtung, Windstärke und Sichtverhältnisse prüfen
- kontrollieren, ob Startstrecke und Luftraum frei sind

Er kann ferner prüfen

- Aufbau des Gerätes
- Betriebstüchtigkeitsnachweis und Zustand von Drachen und Zubehör
- Befähigungsnachweis
- Versicherungsnachweis
- Geländebezogene Voraussetzungen, z.B. Einweisungsflug gemäß örtlicher Flugordnung.

Stellt der Startleiter einen Mangel fest, z.B. Rückenwind, so darf er den Start nicht freigeben.

### Zuständigkeit

Der eingeteilte Startleiter ist für das gesamte Startgebiet zuständig, also auch für verschiedene Startplätze an einem Fluggelände; seine Entscheidungen sind vorrangig.

Erläßt der eingeteilte Startleiter ein generelles Startverbot, so darf auch bei seiner Abwesenheit niemand starten, solange der Grund für das Startverbot fortbesteht.

### Verstöße

Bei Mißachtung der Startleiterordnung sowie bei anderen Verstößen gegen Bestimmungen, die der Sicherheit des Flugbetriebes dienen, können – entsprechend dem Schweregrad – der Geländehalter dem Piloten auf Zeit oder Dauer örtliches Flugverbot erteilen und/oder die Hängegleiterkommission des DHV den Befähigungsnachweis auf Zeit oder Dauer für ungültig erklären.

### Andere Vorschriften

Weitergehende Auflagen von Behörden und Geländehalter sind vorrangig. Die Startleiterordnung entbindet den Piloten nicht von seiner persönlichen Sorgfaltspflicht.

## Gütesiegel -- Gütesiegel -- Gütesiegel -- Gütesiegel -- Gütesiegel

Hinweis:

Die Geräte "Superfex II Modell 81" – häufig auch als Superfex III bezeichnet – sind genehmigte Modifikationen der Geräte Superfex II Dacron bzw. Nylon und besitzen ebenfalls die Gütesiegel 004-79 und 007-79.

Berichtigung der Liste im Info Nr. &, Seite 10:

007-79 Superfex II Dacron:  
richtiger Hersteller: Fa. Finsterwalder (versehentlich Fa. Thalhofer)

Ergänzungen der Liste:

038-81 Falke 5 – Fa. Schmid und Niebler

039-81 Osiris III s – Fa. Kuhnert

040-81 Moyes Mega – Fa. Förster

(Stand: 31.3.1981)

## Auf Gütesiegelplaketten achten!

Wer ein deutsches Neugerät erwirbt, sollte unbedingt darauf achten, daß das Gerät die DHV-Gütesiegelplakette aufweist. Die bloße Behauptung mancher Hersteller, daß ihr Gerät die Gütesiegelplakette demnächst nachgereicht wird, hat sich zum Schaden zahlreicher Piloten und Zwischenhändler als falsch erwiesen. Im Zweifelsfall sollte der Käufer bei der DHV-Geschäftsstelle nachfragen.

Auch das schweizerische Gütezeichen wird nur für solche Geräte als gleichwertig mit dem Gütesiegel anerkannt, die einen zusätzlichen Flugmechanik-Test absolviert haben. Dies ist nur bei

folgenden Geräten mit SHV-Typenprüfung der Fall:

Super Scorpion, Fa. Franz Meyer  
Euro II/II S Fa. Steinbach, 800 Aero 1/1S Fa. Ikarus Deutschland, Euro III, Fa. Steinbach.

Wegen weiterer Einzelheiten verweisen wir auf die im Info Nr. 7 auf Seite 9 - 11 veröffentlichten Technikbeschlüsse nebst Anmerkungen und Listen sowie auf die Ankündigung im heutigen Info über die Abwurfprüfung als Nachfolgeregelung für Geräte mit Sichtprüfstempel.

# Abwurfgeräte für sichtgeprüfte Geräte

Auf ihrer letzten Sitzung hat die Hängegleiterkommission folgenden Beschluß gefaßt:

1. Falls technisch durchführbar, besteht für sichtgeprüfte Geräte und für Geräte mit ordnungsgemäßem Neugerätetempel die Möglichkeit, einen individuellen Abwurfversuch entsprechend den Gütesiegelregeln zu absolvieren.

2. Voraussetzung für den Abwurf ist, daß das Gerät sich in äußerlich einwandfreiem Zustand befindet.
3. Die geprüften Geräte werden als "abwurfgeprüft" gekennzeichnet. Die Kennzeichnung gilt als Betriebsfähigkeitssachweis im Sinne der Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums. Für Wettbewerbe sind die Geräte nicht zugelassen.

## Erläuterungen zur Abwurfprüfung

*Keiner – auch nicht die Hängegleiterkommission – ist glücklich darüber, alle Sichtprüfgeräte über einen Kamm zu scheren und am 31.12.1981 unbesehen auf den Müllhaufen zu befördern. Das Problem ist nur, daß man es den Geräten und – gerade bei kleineren Stückzahlen – auch nicht der Statistik ansieht, welches Gerät beispielsweise wegen fehlendem Pitch-up demnächst herunterfällt. Und die Unfallzahlen des letzten Jahres sind so alarmierend, daß wir wirklich jedes potentielle Unfallloch stopfen müssen.*

*Um trotzdem den betroffenen Besitzern von Sichtprüfgeräten entgegenzukommen, haben wir uns für die Abwurfprüfung entschieden, die an die Stelle der ab 1.1.1982 ungültigen Sichtprüfung für Altgeräte tritt. Sie ist qualitativ der Gütesiegelprüfung nicht gleichzusetzen und nach Sicherheitsgesichtspunkten nur dadurch vertretbar, daß diese Geräte im bisherigen Gebrauch nicht als besonders gefährlich aufgefallen sind. Dies kann aber auch Zufall sein.*

*Bei der neuen Abwurfvorrichtung des DHV wird das Gerät normalerweise vor Berührung des Bodens mit Hilfe eines Seils aufgefangen und es ist daher nicht mit Beschädigungen zu rechnen. Dennoch sind Schäden nicht auszuschließen; der Abwurf erfolgt auf eigene Gefahr des Dracheneigentümers.*

*Zum Abwurf angenommen werden nur solche Geräte, die sich in technisch einwandfreiem Zustand befinden,*

*d.h. weder beschädigt noch eigenmächtig modifiziert sind. Dem eigentlichen Abwurf ist also eine äußerliche Kontrolle – ähnlich der Sichtprüfung – vorgeschaltet.*

*Termine, Gebühren und weitere Einzelheiten werden frühestmöglich veröffentlicht. Wenn alles klappt wie geplant, können die Abwürfe im Sommer dieses Jahres beginnen. Die Gebühr pro Abwurf soll gemäß Vorkalkulation unterhalb 100,- DM liegen. Unabhängig vom Abwurf hat jeder Hersteller oder dessen Beauftragter die Möglichkeit, auch für Altgeräte das Gütesiegel zu erwerben oder ein bereits eingeleitetes Gütesiegelverfahren zu vervollständigen. Der Hersteller kann dann diejenigen Geräte, die mit dem geprüften Muster identisch sind, nachträglich mit der Gütesiegelplakette versehen.*

*Erwogen wurde auch die Möglichkeit, ohne Beteiligung des Herstellers – z.B. auf Betreiben von Pilotengruppen – einzelne Geräte zu prüfen und dann alle Geräte desselben Typs ohne Einzelprüfung zuzulassen. Diese Möglichkeit scheidet jedoch an Sicherheitsgründen; denn vor Einführung des Gütesiegels haben die Hersteller ihre Geräte ständig weiterentwickelt und verändert, ohne daß dies an der Typenbezeichnung erkennbar wäre. Es ist also denkbar, daß ein Gerät sicher abfängt, während andere Geräte desselben Typs flattersturzgefährdet sind.*

*Wir hoffen, mit der Abwurfprüfung jenen Piloten zu helfen, die sich den Umstieg auf ein Gütesiegelgerät finanziell leisten können. Andererseits erwarten wir, daß die nicht oder mit negativem Ergebnis geprüften Geräte dann auch tatsächlich von den Flugplätzen verschwinden.*

## Unfall mit Doppelsitzer

Mittelberg/Österreich – Ende Februar 1981 starteten die Deutschen Michael Fritz und Klaus Gobald doppelsitzig von einer Klippe. Nach Zeugenangaben herrschte Föhnwetter. Das Gerät erreichte nicht die erforderliche Gleitgeschwindigkeit, geriet in den überzogenen Flugzustand, schmierte seitlich ab und prallte an die Felswand. Beide Piloten wurden verletzt, Michael Gobald schwer. Dieser Unfallbericht beruht auf einer inoffiziellen Meldung.

## Denkt an die Schirm/Gurtsicherung

Der tödliche Unfall von Peter Ostler am 18.5.1980 hat gezeigt, daß ein geöffnete bzw. gebrochene Karabiner zur Wirkungslosigkeit des Rettungsgerätes führt, wenn das Gurtzeug und der Rettungsschirm nur über den Aufhängekarabiner miteinander verbunden sind.

Bereits im Info Nr. 4 hatten wir zur Verhütung weiterer Unfälle dringend empfohlen, daß jeder Pilot die Endschlaufen des Aufhängesystems und der Fallschirmleine durch einen runden Schäkel miteinander zu verbinden, und zwar zusätzlich zum Karabiner. Keiner sollte mehr fliegen ohne diese "Kleinigkeit", die nur ein paar Mark kostet, die Handhabung des Gurtzeugs nicht erschwert und einen beträchtlichen Sicherheitsgewinn bringt.

Gemäß Beschluß der Hängegleiterkommission ist diese Kleinigkeit ab 1.1.1982 für jeden Piloten Pflicht. Die Hersteller sind auf Grund einer ab 1.7.1981 wirksamen Änderung der Lufttüchtigkeitsforderungen gehalten, sämtliche neuausgelieferten Pilotenaufhängesysteme mit einem entsprechenden Verbindungselement (z.B. Schäkel) auszurüsten.

## Empfehlung für Helme

Bei verschiedenen Unfällen hat sich gezeigt, daß manche Helme mehr Kopfschmuck sind, weniger Kopfschutz. Ungeeignete Konstruktionen und Materialien sind nicht nur wirkungslos bei Unfällen, sondern können sogar – beispielsweise wenn der mangelhaft befestigte Helm verrutscht – die Ursache für Unfälle sein.

Die Kommission hat daher beschlossen, die Entwicklung guter Helme dadurch zu fördern, daß für besonders geeignete Produkte eine "Empfehlung" ausgesprochen wird.

Die Qualitätsempfehlung können Helme erhalten, die

- ausreichendes Gesichtsfeld haben; akustisch die Geschwindigkeitsbeurteilung ermöglichen;
- geringes Gewicht haben;
- ausreichende Sitzfestigkeit in Liegend-Position gewährleisten;
- in diesem Zustand die DIN-Normen für Motorradhelme erfüllen.

Der Weg der Empfehlung wurde deshalb gewählt, um ein weiteres Gütesiegel und den damit verbundenen Aufwand zu vermeiden.



## Das interessante Buch

Unter dieser neuen Rubrik stellen wir ganz allgemein lesenswerte Bücher über das Fliegen vor, und zwar möglichst solche, die hier in Deutschland noch unbekannt sind.

Faszinierend das Buch NAZCA – Mit dem Inka-Ballon zur Sonne – von Jim Woodman, erschienen als Taschenbuch im Verlag Bastei-Lübbe zum Preis von 5,80 DM. Der amerikanische Archäologe Jim Woodman rätelt wie auch viele andere Archäologen über die Bedeutung der hunderte von Metern ausgedehnten Bodenzeichnungen in der südamerikanischen Nazca-Hochebene. Als Bilder erkennbar sind diese Zeichnungen nur aus der Luft und Jim Woodman schließt daraus, daß die alten Inka irgendwie geflogen sein müssen. Bestätigt sieht er seine Vermutung durch zahlreiche andere Funde: Auf Ton-scherben und Textilien sind fliegende Menschen abgebildet, und zwar an großen ballonähnlichen Gebilden hängend. Die in den Gräbern der Nazca-Ebene gefundenen Leinensäcke, in die man die Leichen eingewickelt hatte, erweisen sich als so fein und luftdicht gewebt, daß sie jedem heute erhältlichen Baumwollmaterial überlegen sind. Große ofenähnliche Brandflächen mit angeschmolzenem Steinmaterial deuten auf Feuerstellen mit außergewöhnlich großer Hitzeentwicklung hin. Altüberlieferte Legenden sprechen davon, daß lebende Personen und tote Inka-Fürsten sich in die Luft erhoben haben. Jim Woodman gelangt zu dem Ergebnis, daß es sich um Heißluftballons gehandelt haben muß und läßt anhand der vorgefundenen Zeichnungen und Textilmaterialien einen tragfähigen Heißluftballon bauen. Zusammen mit dem Weltrekordler im Heißluftballonfahren Julian Nott wagt er mit dem wackeligen Monster den Start... erfolgreich.

Weniger faszinierend, aber für jeden Drachenflugurlauber zweckmäßig ist der Delta-Flugführer für die Schweiz. In dieser Lose-Blatt-Sammlung, die immer wieder auf den neuesten Stand gebracht wird, stellt der Autor Jörg Raume 62 schweizerische Fluggebiete mit Lageplan und den wesentlichen Informationen vor. Der Flugführer wird verlegt vom Schweizerischen Hängegleiter Verband, Postfach 1019, CH-4502 Solothurn, und kostet SF 34,-. Als Kostprobe stellen wir das schweizerische Fluggebiet Heinzenberg vor, wobei wir aus rechtlichen Gründen leider nicht den Original-Lageplan abbilden konnten. Das deutsche Gegenstück soll demnächst erscheinen. Über Einzelheiten werden wir hoffentlich im nächsten DHV-Info berichten können.

## NEU FLUG-SAFARI Jagd nach Thermik — zu den schönsten Fluggebieten der Alpen.

**Sie haben** B-Schein oder Sonderpilotschein und sind für die Dauer der Safari ortsungebunden.

**Sie wollen** in kurzer Zeit und in „zunftiger“ Clique neue Fluggebiete problemlos kennenlernen.

**Sie können** sich uns anschließen! Vom Chiemsee mit seinen zahlreichen Fluggeländen starten wir und steuern, je nach Wetterlage, die lohnendsten Fluggebiete im gesamten Alpenraum an.

**Sie werden** unter der Leitung eines Fluglehrers organisatorisch und sportlich betreut und mit den Bedingungen des jeweiligen Gebietes vertraut gemacht.

**Termine '81:** 23.5.-30.5. ● 30.5.-6.6. ● 6.6.-13.6. ● 13.6.-20.6. ● 4.7.-11.7. ● 25.7.-1.8. ● 15.8.-22.8. ● 5.9.-12.9. Preis der ersten Tour: DM 235,-

**Drachenflugschule „Chiemsee“ Schorsch Steffl**

8212 Übersee, Greimelstr. 3a  
Telefonische Anmeldung täglich  
von 7-8 Uhr von 8-12 Uhr  
18-20 Uhr Tel 08642/383 16-18 Uhr Tel 08642/6583

Das neue Gurtprogramm von Delta Sport:

»Cross-Country«-Schlafsackschurze

»Super«-Kniehangerschurze

»Strecke«-Schurze

jetzt mit  
Gütesiegel LTZ.Nr.03.01.80

Sie fliegen (liegen) komfortabler mit Gurtzeug von:  
Delta Sport Helmut Prieler Ing. grad., Tel.: 08621/3226  
Felix-Scheffler-Str. 22, D-8226 Altenmarkt a.d. Alz

**wings**  
weltmeister 79

VERTRETUNG  
Probeflüge!



**KURT WEBER**

Vertragshändler  
Schrottstraße 15  
8000 München 21  
Telefon 0 89/58 57 60

Deutscher Streckenrekord (68km)

**Packmaß 150 cm**  
Verkauf ab Lager



Testpilot der Fa. Schmidtler & Schmidtler GmbH

# Gebrauchtmarkt — Gebrauchtmarkt — Gebrauchtmarkt

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

ZETKA TAIFUN 79, robustes Gerät, Feuerfarben, guter Zustand, mit Ersatzteilen DM 1 900,-. Telefon 089/8411979

Firebird C 12, 1 a Zustand, 6 Monate alt für DM 3 200,-. Telefon 0881/7657

Bergfalke, Oktober 79, 70 Flüge, guter Zustand, gold-orange-rot-blau. Telefon 07152/45137

Wings Competition, 8 Monate alt, Bestzustand, DM 2 500,-. Telefon 089/571887

Atlas 16 SC (2,20 m), Baujahr 80, Topzustand, DM 2 800,- VB. Telefon 07134/17913

Stratos, Baujahr 78, wenig Flüge, DM 1 300,-. Telefon 0831/22533

Atlas 16 C, zerlegbar, Doppelsegel blau/hellblau, Flächenende schwarz, Baujahr 80, Bestzustand wegen Neukauf zu verkaufen, Preis nach Vereinbarung, Probeflug jederzeit möglich. Wolfgang Rost, Amikastraße 8, 6940 Weinheim, Telefon 06201/54201

MANTA FLEDGE II B, 10 Monate alt, Topzustand, Klapptrapes, VB, DM 3 000,-. Telefon 07351/72135

WINGS, Baujahr 11/79, Topzustand, wenig geflogen, helle Farben, DM 2 500,- VB. Telefon 0831/83211

ISER Futura 180 S Bergsteigerdr., Baujahr 9/79, 18 kg mit nur 50 Flügen, 2 500 VB. Hans Gstatter, Stokking 1, 8222 Ruhpolding, Telefon 08663/9718

Wasp Gryphon 160, 1 1/2 Jahre geflogen, in gutem Zustand zu verkaufen, DM 1 800,- VB. Michael Bentsinger, Angelweg 1, 7733 Möchnweiler, Telefon 07721/56148

Superfex II, 1 3/4 Jahre alt, sehr guter Zustand, Packmaß 2 m, kurzer und Inager Packsack, 110-g-Segel, Preis DM 2 300,-. Telefon 08247/5160, abends 6601

Super Scorpion C +, 1 Jahr alt, DM 1 800,-. Telefon 07232/6782

Ball Vario 500 H (neuwertig) DM

Super Scorpion 17,6 m<sup>2</sup>, DM 1 800,-  
Ball Vario 500 H (neuwertig) DM 450,-. Telefon 06103/81340

Ranger HS neuwertig. Telefon 09423/839

Super Scorpion II, 3/4 Jahr alt, Farben blau-gelb-rot, Bestzustand, Verhandlungsbasis DM 2 200,-. Telefon 07463/1903

Wings, 4/79, 17,2 m<sup>2</sup>, Segelfarben weiß-grün-blau, DM 1 200,-. Ludwig Harighorst, Schalweg 10, 4358 Haltern 5, Telefon 02364/6307

Bergfalke S, neuwertiger Zustand, zu verkaufen. DM 2 000,-. Telefon 07543/8114 ab 18 h.

ATLAS 16, 1 Jahr alt, wenig geflogen, mit Einweisung durch Fluglehrer, VB DM 2 600,-. Telefon 089/7002555

Ranger, 1 a Zustand, mit verschiedenen Ersatzteilen, DM 2 000,-, Winter Vario DM 200,-. Karl Steinmeyer, Albstraße 29, 7920 Heidenheim, Telefon 07321/41396 von 17 bis 20 h.

Gebrauchter Hiway Super Scorpion zu verkaufen. Telefon 089/7551287

Wings Competition, Baujahr Juni 1980, wenig Flüge, neuwertiger Zustand, DM 1 000,- unter Neupreis. Telefon 08051/3297

ZETKA AAR, Gerätenummer 1010 11, vom Hersteller überprüft und überholt (neue Seile, Steuerbügel, Aufhängung etc.), DM 1 300,-. Telefon 08821/3420.

Stratos B, Packmaß 1,5 m, wenig geflogen, guter Zustand, VB 1 600,-. Günther Naiser, Allacherstraße 185, 8000 München 50

Bergfalke neu, Liegeschürze mit Parasail-Fallschirm und Winter-Geschwindigkeitsmesser, DM 3 600,-. Telefon 089/8502440

Flamingo Junior zu verkaufen. Telefon 08762/1948

Superfex II Modell 1981, neu, liegend, DM 3 000,-. Telefon 089/504895

Thalhofer Junior (anfängerfreundlicher Hochleistungsstandard mit Gütesiegel) zu verkaufen. Münchner Drachenflugschule, Tel. 089/4486848

# RMF 81 – ein kritischer Rückblick

des Vorsitzenden Peter Janssen

R-M-F steht für Rennsport, Motorsport und Luftsport, aber der Name hielt nicht, was er versprach: Die Automobilhersteller nutzten die Gelegenheit, ihre kreuzbraven Serienmodelle vom Fiat 127 bis zum Opel Rekord wie in einem x-beliebigen Autosalon zu präsentieren. In der Segelflugabteilung hatten sich die früher in Friedrichshafen dominierenden akademischen Fliegergruppen zurückdrängen lassen von den kommerziellen Herstellern. Die sehenswerten Experimentalflugzeuge und Oldtimer-Nachbauten der Oskar-Ursinus-Vereinigung wirkten in dieser feinen Umgebung eher wie die Clowns eines Zirkus, obwohl sie doch eigentlich den luftsportlichen Idealismus und Schöpfergeist verkörpern. Die Drachenhersteller waren nur in kleiner Mannschaft und mit etlichen ungeprüften Prototypen erschienen, sodaß der Drachenflieger, der unter einem vollständigen Angebot auswählen wollte, nicht zum Zuge kam. In großer Zahl ausgestellt waren motorisierte Hängegleiter und Gleitflugzeuge; beim Nichteingeweihten mußte zwangsläufig der Eindruck entstehen, als würde sich unser Sport in erster Linie mit Motor abspielen. Rundum eingebaut zwischen Hängegleitern und Gleitflugzeugen hatte die Bundeswehr einen Starfighter mit Bewaffnung und Munition postiert, ein Luftsportgerät ganz besonderer Art. Im wahrsten Sinne des Wortes ein "Lichtblick" war das mit Sonnenenergie betriebene Gleitflugzeug Solair von Günter Rochelt, eine modifizierte Canard-Ente mit vergrößerter

Flügelspannweite und dichtbeklebt mit Sonnenkollektoren. Hartl Huber dazu: "Da muß einer sein Sparbuch geplündert haben!" Sehenswert auch der elektrobetriebene Hängegleiter Windspiel von Rudi Schäfer und Karl Friedl.

Informieren über das Drachenfliegen allgemein und über die aktuellen Neuigkeiten konnten sich die Besucher am gemeinsamen Stand des DHV und des Drachenfliegerclubs Friedrichshafen, den die Messeleitung kostenlos zur Verfügung gestellt hatte und der von unseren Friedrichshafener Drachenflugfreunden unter Leitung von Walter Fritsch eingerichtet und bestens betreut wurde. Dort gabs Dias und Filme zu sehen und jeder Interessent konnte sich mit DHV-Infos und Drachenfliegermagazinen eindecken, die Walter Zuerl gestiftet hatte. Am Wochenende drängten sich Drachenflieger und Interessenten, letztere teils aus Informationsbedürfnis und teils um sich beim Anblick der Filme einen kleinen Schauer über den Rücken jagen zu lassen.

Sehr geehrte Aussteller, zum Abschluß der RMF 81 hat sich der Himmel am Bodensee doch noch von seiner "Sonnenseite" gezeigt; wir hoffen, daß Ihnen Friedrichshafen in angenehmer Erinnerung bleibt. Mit dem beiliegenden Foto wollen wir uns von Ihnen verabschieden und freuen uns auf ein Wiedersehen 1983 bei der nächsten Flugsportausstellung in Friedrichshafen. Mit freundlichen Grüßen  
Internationale Bodensee-Messe  
Friedrichshafen GmbH  
Messeleitung

## Friedrichshafen – eine Reise wert?

aus der Sicht des Besuchers Raimund Rud

"RMF – die Schau des Jahres". Friedrichshafen auch eine weite Reise wert. Da wollte ich, da konnte ich, da durfte ich nicht fehlen. Am frühen Samstagmorgen, zu wahrlich unchristlicher Zeit brach ich in München auf. In Friedrichshafen gab es kein Problem den Weg zum Ausstellungsgelände zu finden, ich reihte mich ein in die fröhliche Schar der bereits anwesenden Stauer und aufging's in andächtiger Langsamkeit. Gemeinsam drehten wir eine Runde durch den schon belegten Parkplatz, um uns dann mit derselben Geschwindigkeit wieder vom Gelände zu entfernen. Schließlich landete ich auf einer Wiese von der aus ich am Horizont noch deutlich die Messehallen sehen konnte.

Hatte ich erwartet, die Halle 2 würde überquellen vor Drachen, hatte ich gehofft, der gute alte Lilienthal würde in der Hallenthermik kreisen – ich sah mich enttäuscht. Die einen, unliebsam an die die Wand gedrängt, von Menschentrauben umringt die anderen, konnten die gezeigten Vögel kein der Wirklichkeit entsprechendes Bild dieses faszinierenden Sportes vermitteln. Allein die Auswahl war nicht repräsentativ. Wäre sie es, dann müßte fast jeder zweite Pilot einen Starrflügler fliegen und diese müßten motorisiert sein. Eine Reihe von Geräten die z.Z. von sich reden machen, waren überhaupt nicht zu sehen z.B. Falke 5, Comet, Vampir u.s.w.. Ich wollte nicht glauben, daß dies alles sei und steuerte Halle 3 an. Die junge Dame am Stand des DRACHENFLIEGERS war den Weg auch durchaus wert, sonst jedoch fand ich nichts was das Drachenfliegersymbol am Eingang zur Halle 3 gerechtfertigt hätte.

Inzwischen war es Mittag geworden und ich gedachte etwas gegen meinen knurrenden Magen zu tun. Als ich jedoch sah, was das arme Würstchen, das ich mir angelacht hatte, kosten würde, fiel mir schlagartig ein, daß ich eigentlich abnehmen wollte. Ich begab mich zum Ausgang und fragte dort einen Mann der offensichtlich von amtswegen dort herumstand, wo denn der Flugplatz sei. "Möchten Sie denn dorthin" fragte er. Ich überlegte ob er mir die Auskunft verweigern würde, wenn ich nein sagte, ließ es dann aber doch nicht darauf ankommen. "Es gibt einen Bus mit dem können Sie hinfahren", riet er mir. Ich erklärte ihm, daß ich zu Fuß gehen wolle, da es ja ohnehin nur ein paar hundert Meter seien. Der Mann blickte mich erst ärgerlich, dann offensichtlich mitleidig an und sagte: "Da gehen Sie mindestens eineinhalb Stunden, Sie müssen da nämlich über Dingsbumshausen, wissen Sie über-

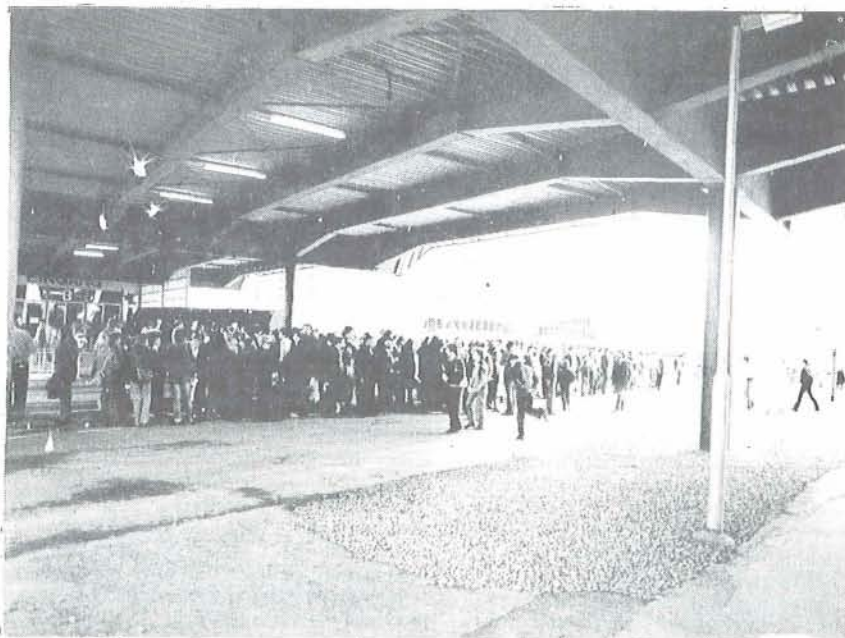


haupt wo Dingsbumshausen ist?" Ich war überzeugt und verließ die Halle, da stand er auch schon, der Bus. Eigentlich wollte er schon abfahren, aber so einfach ging das nicht. In der halbgeschlossenen Automattür hing nämlich, wie zur Zellteilung angesetzt, ein Mann und an diesem wiederum seine bessere Hälfte. Die Frau siegte schließlich, denn es gelang dem Mann offensichtlich nicht, seine eigene Hälfte in den Bus zu kriegen. Die beiden stellten sich wieder zu den etwa hundert Wartenden, zu denen auch ich mich gesellte. Wir warteten eine halbe Stunde und dann war er auch schon wieder da, der Bus. Jetzt standen vor mir etwa 150 Leute. Ich suchte daraufhin wieder den Amtsdasteher auf und fragte ihn, was denn er davon halte und ob man vielleicht auch mit dem Auto zum Flughafen fahren könne. Ich sah ihm an, wie soviel Unvernunft meinerseits ihn schmerzten. "Das können Sie schon tun, aber Parkplätze gibt es dort längst nicht mehr". Ich versuchte es trotzdem und mit mir noch einige hundert frustrierte Busverweigerer. Kaum war ich eine halbe Stunde im Schrittempo gefahren, zeigte die Autoschlange Auflösungserscheinungen. Auf Forststraßen, (natürlich gesperrten) Feldwegen, Radfahrwegen und Wiesen wurden Autos abgestellt – auch meines. Nachdem ich beim Überqueren einer sumpfigen Wiese zweimal bis zum Knöchel im Morast versank, erreichte ich, einen Zaun überkletternd einen Bahndamm querend eine gute Straße und strebte, an hunderten freien Parkplätzen vorbei, dem Fluggelände zu. Ich lobte mein Timing, denn es war genau halb drei, Beginn der Luftfahrtschau. Gespannt wartete ich auf die "Armada der UL". Vorerst jedoch faszinierte mich die Kunstflugvorführung. So eindrucksvoll es auch aussah, als der ehemalige Weltmeister seine Maschine sofort nach dem Start, einige Meter über dem Boden, auf den Rücken legte, ich habe das auch schon bei Drachensfliegern gesehen. Dann verkündete der Platzsprecher, man habe den Wind gemessen, die ULs gewogen und für zu leicht befunden, sie konnten nicht starten. So strich der Nachmittag vorbei wie der immer frischer werdende Wind über das Flugfeld und ich machte mich wieder auf den Heimweg. Als ich mich abends auf die Waage stellte, wußte ich, es hatte sich gelohnt – ich war 1 kg leichter.

### Die RMF meldet absoluten Besucherrekord

Zur Freude der Messeleitung; Auszug aus deren Pressemitteilung:

"... Bei dem großen Angebot an Hänggleitern und Flugdrachen machte sich ein starker Drang nach Motorisierung bemerkbar. Nahezu jeder Hersteller hatte neben seinem Standardflieger ein motorisiertes Objekt anzubieten... Alles in allem – der Tenor der Fachbesucher – die Flugsportausstellung in Friedrichshafen war diesesmal eine Reise wert."



"Foto: Raimund Rud"

"Foto: Raimund Rud"



### Wertvoller Kontakt zu Segelflugkonstrukteuren

Lieber Peter,

Beiliegend schicke ich Dir eine Informationsschrift, damit Du Dir eine Vorstellung über die AKafliegs und Idaflieg machen kannst. In der Idaflieg sind all jene AKafliegs zusammengeschlossen, die wissenschaftlich oder flugzeugbauerisch tätig sind. Daneben gibt es an vielen Unis auch AKafliegs, die zwar Studenten- (z.T.) auch Akademiker-) Fliegergruppen sind, aber mit Forschung nichts im Sinn haben. Korrespondierend sind auch die wenigen ausländischen AKafliegs der Idaflieg angeschlossenen, die sich am Flugzeugbau versuchen: Helsinki, Kopenhagen, Graz, Delft (Holland), Zürich. Letztere sind die einzigen, die bislang versucht haben, Kontakt zu Hängegleitern aufzunehmen (der Canard 2 FL ist eine Konstruktion des Züricher AKaflieg-Mitglieds Farner).

Jede AKaflieg treibt ihre eigene Forschung. Die Idaflieg dient zur allgemeinen Kommunikation und zur Zusammenarbeit in einzelnen Bereichen. Die Flugeigenschaften- und Flugleistungsvermessungen neuer Segelflugzeuge und Motorsegler, auch der Industrie, werden jedes Jahr zentral in Aalen-Elchingen gemeinsam von der Idaflieg und der DFVLR durchgeführt. Wir sind auf diesem Gebiet international allgemein anerkannte Instanz und alle offiziellen Flugdaten neuerer Flugzeuge gehen auf Messungen der Idaflieg zurück, wenn man von wenigen amerikanischen und Ostblock-Konstruktionen absieht. Das diesjährige Treffen findet vom 9.8. - 29.8. auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen auf der Schwäbischen Alb statt.

Ich möchte Dich und die technischen Experten des DHV, vor allem solche, die auch-Segelflieger sind, schon jetzt einladen, ständig oder zeitweise als beobachtende Teilnehmer nach Aalen zu kommen. Ihr werdet dort auch die Möglichkeit haben, im doppelsitzigen Segelflugzeug oder Motorsegler unsere Meßverfahren kennenzulernen.

Kurz zu den Meßverfahren: Neben einigen Sonderprogrammen, auf die ich hier nicht näher eingehen will, Du wirst sie bei Gelegenheit kennenlernen, ist unsere Haupttätigkeit die

Feststellung der Flugeigenschaften und -leistungen. Erstere werden nach dem beiliegenden "Flugeigenschaftsprotokoll für Motorsegler" festgestellt (das Protokoll gilt ebenso für Segelflugzeuge, für Motorsegler gilt eine andere Rückseite, die hier fehlt). Zu diesem Protokoll gibt es eine ausführliche Erläuterung, die ich aber im Moment nicht vorrätig habe. Die Flugleistungen werden im Vergleichsflugverfahren<sup>43</sup> festgestellt.

Dabei fliegen zwei Segelflugzeuge einige Minuten sehr exakt nebeneinander her und jeweils zu Beginn und am Ende eines solchen Meßpunktes werden die Höhendifferenzen photographisch von einem parallel fliegenden Motorflugzeug aus festgestellt. Führt man diese Messungen bei 10 - 15 verschiedenen Geschwindigkeiten durch, so erhält man eine komplette Geschwindigkeitspolare des zu vermessenden Flugzeugs. Dabei dient als Vergleichsflugzeug immer ein Cirrus, dessen Polare mit dem sehr aufwendigen und teureren Höhenstufenverfahren sehr genau vermessen wurde und der eigens zu diesem Zweck von der DVGLR gehalten und bestens gewartet wird. Die Segelflugzeuge werden zu diesem Zweck schon kurz nach Sonnenaufgang bis auf fünftausend Meter geschleppt, um in absolut turbulenzfreier Luft messen zu können. Im Zusammenhang mit den hohen Energiepreisen wird derzeit ein Verfahren diskutiert, das auch für Hängegleiter praktikabel sein könnte, das sogenannte Ausschießen. Dabei wird das Fluggerät bis  $v_{max}$  beschleunigt, worauf man es in absolut horizontalem Flug bis  $v_{min}$  ausschließen läßt. Dabei ist automatisch ein Geschwindigkeits-Zeit-Diagramm zu erstellen, aus dem die Polare zu bestimmen ist. Wir haben hierzu bereits recht konkrete Vorstellungen und wären bereit, das Verfahren zusammen mit dem DHV zur Einsatzreife zu entwickeln.

Außer diesem Vergleichsfliegen organisiert die Idaflieg auch jedes Jahr ein Wintertreffen aller Mitglieds-Akafliegs, der DFVLR und einiger Institute, zwecks wissenschaftlicher Vorträge und technischem Gedankenaustausch. Auch hierzu wäre der DHV willkommen, sei es nur als Zuhörer, oder auch mit Vorträgen. Das nächste Wintertreffen findet aber erst im kommenden Jahr, an einem noch nicht feststehenden Ort statt.

In diesem Jahr führen wir darüber hinaus einen Segelkunst- und einen Leistungsflug-Lehrgang für Akaflieger durch.

Du hast jetzt stenographisch das wichtigste über unsere Tätigkeit erfahren. Vielleicht läßt auch der DHV bei Gelegenheit von sich hören.

P.S.: Ich bin fest entschlossen, in diesem Jahr einen Anfängerkurs bei

der Drachensfliegerschule Freudensstadt zu belegen. Brauche ich als Segelflieger übrigens dazu auch eine Theorieprüfung und ein flugärztliches Zeugnis oder wird mir einiges erlassen?

Viele Grüße  
Hans-Peter

Anm. d. Red.: Hans Peter Zepf ist Vorsitzender der Idaflieg.

### Über Lehrgänge und Zeltlager

Nachträglich herzlichen Dank für die Einladung zum Packerlehrgang Nr. 8 am 17.1.1981. Da ich die rechtzeitige Zahlung der Gebühr von 30,- DM versäumt habe, möchte ich diese mit der 1. Beitragszahlung zum DHV nachholen. Da ich kein DHV-Info versäumen möchte, sendet mir bitte die 1981 erschienenen Hefte nach. Der Lehrgang war ein voller Erfolg für alle Teilnehmer, vielleicht wäre es Euch möglich, weitere Lehrgänge z.B. Wetterkunde, Rechtslage der Drachensflieger anzubieten, Bücher sind zwar lehrreich, aber das Gespräch mit Fachleuten ist besser.

Dann noch eine Idee: Wie wär's mit einem DHV-Zeltlagertreffen, z.B. an der Wasserkuppe? Sicher, jeder Verein hat eigene Veranstaltungen, aber ein zentrales Treffen ohne Zwang von Wettbewerben bringt neue Verbindungen und Gedankenaustausch. Denn wie gehts denn auf Wettbewerben zu: Um als Nichtwettkämpfer, also Zuschauer, mit den Wettkampfpiloten ein Gespräch oder gemeinsame Flüge zu veranstalten, müsste man die Absperungen durchbrechen, ganz abgesehen vom Eintrittsgeld. Nun gut, als Alternative könnten solche Treffen bei Wettbewerben mit organisiert sein. Ihr sollt Euch da gar nicht in große Unkosten stürzen, Zelte extra müsste jeder selbst mitbringen. Sicher gehört noch mehr dazu, aber der Versuch wär's wert, oder?

Hartmut Worm



## Sichtprüfgeräte unschuldig

Liebe Leute,

Ich hab im letzten DHV-Info gelesen, daß ich ab 31.12.81 meinen gut erhaltenen, gepflegten, sichtgeprüften und heißgeliebten EXO 7 nicht mehr fliegen darf. Da muß ich nun doch was dazu sagen.

Ihr meint, mit dem Verbot sichtgeprüfter Geräte einen Beitrag zur Sicherheit unseres Sports zu leisten. Das ist sicher ehrenwert, aber ich meine, es haut nicht recht hin. Warum?

Richtig ist, daß die Gütesiegelgeräte sicherer sind als die lediglich technisch geprüften, bei denen im Extremfall keiner recht weiß, ob sie nicht doch auf die Nase gehen. Im übrigen argumentiert Ihr mit den steil gestiegenen Unfallziffern in den beiden vergangenen Jahren. Und genau da kann man nämlich einhaken.

Ich hab die Unfallberichte genau gelesen und dabei den m. E. belegbaren Eindruck gewonnen, daß die Geräte in den seltensten Fällen die Unfallursache waren. Stattdessen fallen mir gehäuft vorkommende Wörter wie "Leewalze", "Rückenwind", "Turbulenzen", "nicht eingehängt", "Gerät verändert", "Kollision in der Luft (!)", "Fehlstart", "Kurven in Bodennähe", "Wingover" und dergleichen mehr auf. Das sind Symptome einer Entwicklung, die ich aus eigener Anschauung kenne und die vor Weltmeistern anscheinend auch nicht Halt gemacht hat.

Wir haben in den letzten Jahren immer wieder lesen können, die Geräte seien jetzt weitgehend sicher. Ich glaubs ja. Aber mehr und mehr Piloten versuchen auf der Basis der vermeintlichen Gerätesicherheit, die ganzen klugen und richtigen Grundsätze des Drachenfliegens (lest doch mal wieder das berühmte blaue Buch, das Ihr Euch zur A-Theorie damals reingehauen habt!) darauf zu untersuchen, ob sie nicht doch klüger sind, ob man nicht vielleicht doch bei Rückenwind, Leewalze etc. seinen Flug machen kann. Ich meine, daß daher die Unfallziffern kommen. Als ich 1978 mit dem Drachenfliegen angefangen habe, wars durchaus üblich, bei Nullwind zu warten, bis was von

vorne kam. Heute warten die Leute, bis die drei Meter Rückenwind auf einen Meter runtergehen. Und dann gehen sie auch runter, die Leute. Manchmal halt in die Bäume.

Ob sich diese allgemein zu beobachtenden Bräuche durch den anderen Stempel im Segel ändern werden, ist zweifelhaft. Für mich und viele Kameraden bedeutet Euer Beschluß, daß sie demnächst einen Haufen Geld ausgeben müssen, mit dem die Hersteller sich eine goldene Nase verdienen. Ich will niemandem irgendwelche unheiligen Allianzen unterstellen, aber wer Euch übel will, dem liegen solche Gedanken sicher nahe.

Wenn Ihr wirklich einen Beitrag zur Senkung der Unfallhäufigkeit leisten wollt, solltet Ihr wahrscheinlich eher versuchen, den steil gestiegenen Anteil fliegerischen Mists, der in der letzten Zeit offensichtlich gebaut wird, in geeigneter Weise unpopulär zu machen.

Nachdem ich nun so viel gemeckert habe, möchte ich unbedingt noch anfügen, daß ich mich durch den DHV im Prinzip gut vertreten fühle. Gerade deshalb habe ich diesen Brief geschrieben. Wenn Ihr nur so'n typisch deutscher Verein wärt, und ich weiß, wovon ich rede, dann wäre ich mit einem Achselzucken drüber weggegangen.

Nix für ungut und Happy Landings  
Euer Peter Lauck

## Unser Antwortschreiben

Lieber Peter Lauck!

Die Unfallursachen der vergangenen Jahre – und nicht nur 1980 – zeigen ein breites Spektrum verschiedener Unfallursachen und -hintergründe, die vielfach erst in Kombination miteinander zur verhängnisvollen Unfallfolge führten. Im Vordergrund standen dabei Mängel am Gerät bzw. Zubehör, Flugfehler des Piloten und Verstöße gegen elementare Gebote der Flugsicherheit.

Wenn man also den Sicherheitsstandard erhöhen will, bleibt nur der Weg, gleichermaßen alle erkannten Sicherheitsrisiken auszuschalten oder zumindest zurückzudrängen. Dabei wiederum gibt es Risiken, die rascher in den Griff zu bekommen sind – z.B. die Gerätetechnik –, und andere, die eines jahrelangen Lern- und Erziehungsprozesses bedürfen wie insbesondere die Pilotendisziplin. Geräte ohne Gütesiegel – wie beispielsweise der Superflex I – stellen einen ständigen Unsicherheitsfaktor dar, der auf Grund des technischen Fortschrittes weitgehend vermeidbar ist und daher vermieden werden muß. Mit der Möglichkeit des Abwurftests für Sichtprüfgeräte hat auch Dein heißgeliebter EXO 7 eine reelle Überlebenschance; wenn dagegen das Gerät sich als nicht abfangsicher erweist, so kommt dies Deinen Überlebenschancen zugute.

Dein Hinweis auf die unfallträchtigen Verstöße gegen Sicherheitsgebote ist insofern richtig, als diese Verstöße auch einen wunden Punkt in der Flugsicherheit darstellen, einen Punkt freilich, der einer sehr viel langwierigeren "Behandlung" bedarf. Hier gilt es, die Ausbildung zu verbessern – als jüngst Maßnahme haben wir das Ausbildungszeugnis eingeführt – und die Piloten von der Notwendigkeit vernünftigen Flugverhaltens mit sanftem Druck zu überzeugen; zu diesem Zweck wurde die Startleiterordnung in Kraft gesetzt. Warten wir den Erfolg dieser Maßnahmen ab.

Bei allem muß das Augenmaß dafür gewahrt bleiben, was machbar und vertretbar ist, ohne unseren Sport in eine Zwangsjacke zu stecken oder – bei einem Versagen der Selbstkontrolle – von der Behörde stecken zu lassen. Mit dem Verlangen an einzelne Piloten, eventuell ihr jahrealtes unsicheres Sichtprüfgerät gegen ein sicheres Gütesiegelgerät auszuwechseln zu müssen, bleibt meines Erachtens das Augenmaß gewahrt.

Mit freundlichen Grüßen  
Peter Janssen, Vorsitzender



"ER IST SEHR VERGESSLICH"

Jalke

**Die Firma Firebird Products hat neue Adresse**

Die Firma Firebird Products – Drachenflugschule Allgäu – hat in Folge einer Straßenumbenennung eine neue Anschrift erhalten: Hitzlerieder Straße 15, 8959 Seeg/Allgäu. Telefon- und Telexnummer haben sich nicht geändert.



**Was wird vom DHV erwartet?**

Ziemlich genau vor einem Jahr – damals noch in der heißen Auseinandersetzungsphase mit dem DAeC – wurde die erste Mitgliederumfrage gestartet. Das Ergebnis dieser Umfrage war für die Hängegleiterkommission eine unverzichtbare Entscheidungshilfe. Heute – also ein Jahr später – sind wir nach wie vor auf diese Hilfe angewiesen. Auch wenn die Problemstellungen sich in der Zwischenzeit etwas verändert haben, so richten wir trotzdem dieselben Fragen an Euch, vor allem um Vergleiche zum damaligen Umfrageergebnis ziehen zu können. Neue Frage über heute besonders aktuelle Probleme sind hinzugekommen.

Beantwortet bitte den folgenden Beurteilungsbogen aus Eurer persönlichen Sicht und sendet ihn schnellstmöglich an die Geschäftsstelle, Klosterwachtstr. 17, 8180 Tegernsee, zurück.



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX hier abschneiden und an den DHV schicken XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

	»ich bin dagegen«	»mir liegt nichts dran«	»keine Meinung«	»finde ich ganz schön«	»unbedingt notwendig«
Anschluß an den DAeC?					
DHV-Versicherungen?					
Pilotenprüfungen durch den DHV?					
Gütesiegelerteilung durch den DHV?					
persönliche Mitgliederbetreuung?					
Werbung weiterer Mitglieder?					
Teilnahme an internat. Wettbewerben?					
DHV-Info?					
Hängegleitermotorisierung?					
Hängegleiterschlepp?					
Streckenflüge?					

... ich bin reiner Freizeitflieger

... ich bin Wettbewerbspilot

... war früher beim DAeC

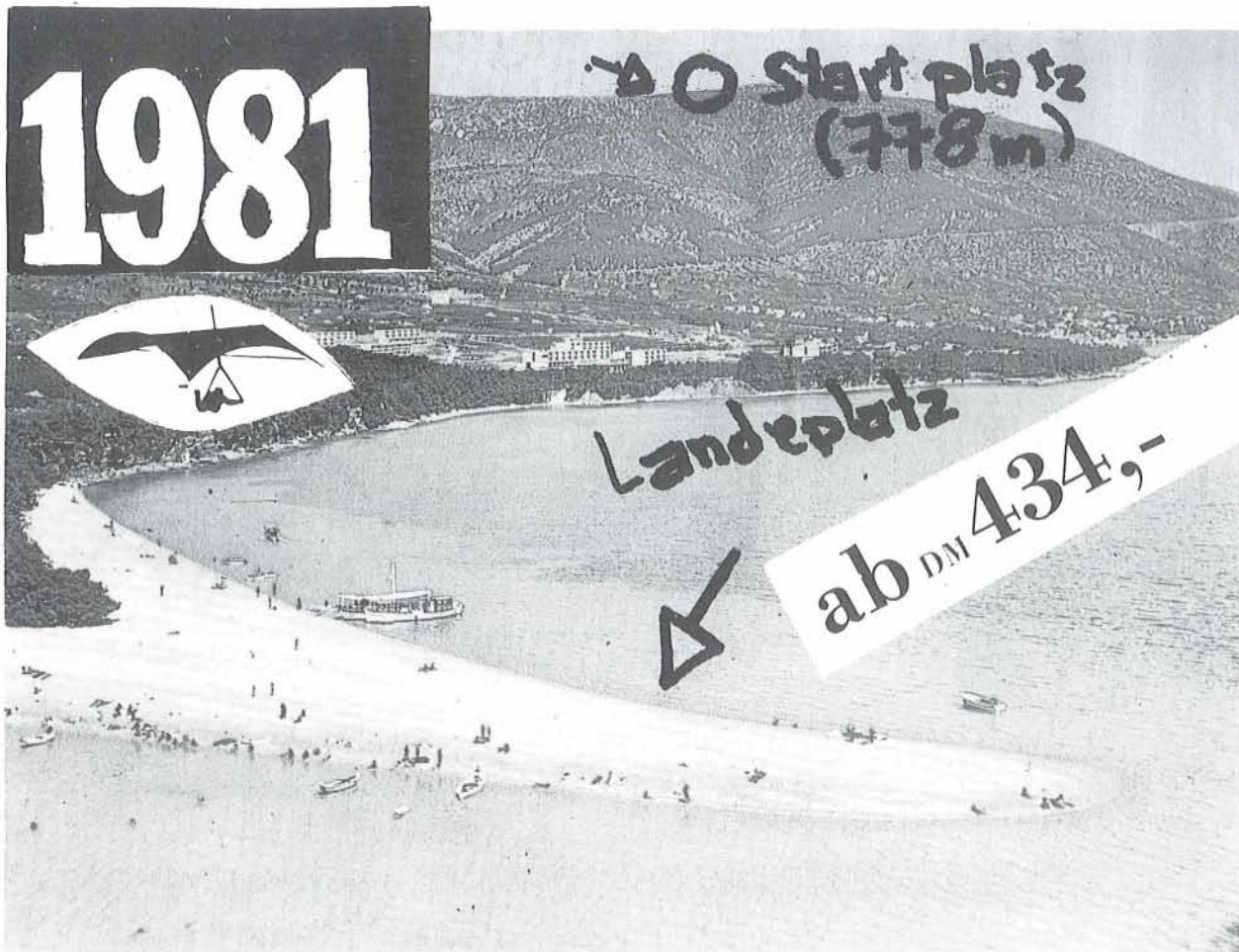
... bin beim DHV erstmals in einem Drachenflugverband

... bin Doppelmitglied bei DHV und DAeC

... gehe mit dem DHV durch dick und dünn

Im übrigen meine ich: .....

# Drachenfliegerurlaub CLUB VIDOVA GORA



## Insel Brač - das jug. Hawaii

Die Insel liegt südwestlich von Split, Dalmatien (1 h mit der Trajekt-Fähre, 30 min. mit dem Personenboot) im gastfreundlichen Jugoslawien. Brač ist unbestritten eine der landschaftlich und kulturell interessantesten Inseln im östlichen Mittelmeer. Die üppige Vegetation, weiße Kies-, Sand- und Felsenstrände, unzählige Sehenswürdigkeiten garantieren einen in jeder Hinsicht abwechslungsreichen Aufenthalt und unvergeßliche Eindrücke. Man braucht lange, um Brač in seiner ganzen südländischen Schönheit zu entdecken und zu erfassen. Viele Geheimnisse werden unentdeckt bleiben; ein Grund mehr, wiederzukommen zur Sonneninsel Brač, eine Symphonie aus blauem Meer, weißen Marmorstein, grünen Pinienwäldern und Weinbergen.

### DRACHENFLIEGER-UND FAMILIENFREUNDLICHER URLAUB

Über Drachenfliegen auf der Insel ist im DRACHENFLIEGER-MAGAZIN mehrmals in begeisterten Artikeln berichtet worden.

Das Fluggelände wird als ausgezeichnet beschrieben und besonders die gleichzeitig ideale Verbindung mit Badeurlaub für die Familie begrüßt.

FLEGEN , BADEN , SONNEN , WANDERN - für jeden etwas !!

drachenfliegermagazin 2/79 von Peter Scherf

drachenfliegermagazin 9/79 von Dr. Klaus Kilberth

drachenfliegermagazin 5/80 von Manfred Buchheimer

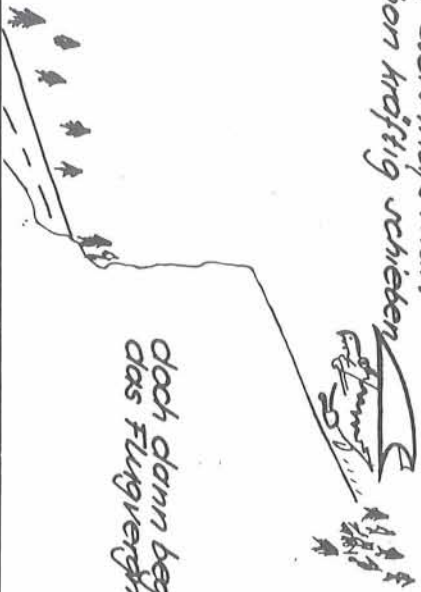


# LOFFER

der Schroden  
von der  
Taufsteinhölle

Am Start muß man  
schon kräftig schieben

doch dann beginnt  
das Flugvergnügen.



Loff fliegt anders  
als man denkt...

In dieser Lage, die  
fatal, kam ein Ge-  
danke, der genial:

Falls fallend du  
von einem Berg  
verschwandest  
so bremse halt,  
bemer du unten  
landest!

..denn er war nicht  
eingehängt.

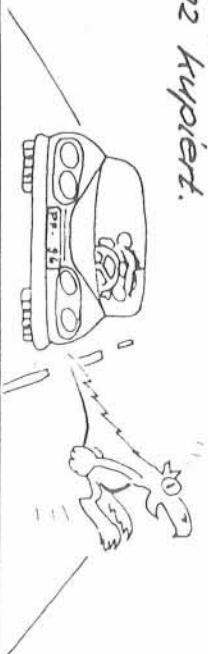


Hier berührt  
sich in der Tat  
wenn jemand  
gute Freunde hat.

so fiel der Loff  
nicht auf die Nase  
sondern auf die  
Bundesstraße...



..Wo ein Auto ungerührt  
ein Stück von seinem  
Schwanz kuppert.



Schmerz erfüllt  
ist diese Welt  
wenn ein Stück  
vom Schwanz  
dir fehlt!

Moral:  
Fliege niemals  
ohne Drachen,  
sonst passieren  
solche Sachen!

Zeichnungen Joachim Keithe; entnommen

aus dem Jahresspekt 1981 des OCL Loffenari



## Ranglistenwettbewerbe nur mit Gütesiegelgeräten

Wie bereits in der Wettbewerbssaison 1980, sind auch für die Saison 1981 nur Geräte mit DHV-Gütesiegel zugelassen sowie Geräte mit SHV-Typenprüfung, die den zusätzlichen Flugmechaniktest absolviert haben und daher als gleichwertig mit Gütesiegelgeräten anerkannt sind. (vgl. Geräte-Liste im Info Nr. 7).

Dies bedeutet auch, daß Prototypen und Geräte mit Sichtprüfung bzw.

Abwurfprüfung zur Wahrung der Flugsicherheit und im Interesse der Chancengleichheit nicht für Wettbewerbe zugelassen sind, die zur Rangliste zählen.

Die Geräte mit Gütesiegel bzw. SHV-Typenprüfung müssen sich in ordnungsgemäßem Zustand befinden, d.h. insbesondere sie dürfen nicht modifiziert sein.

### Qualifikation zur Bayerischen Meisterschaft

Ausrichter der Qualifikation Nord: Nordbayerische Drachenflieger, Friedrich-König, Fr.-v.-Schiller-Straße 3 b, 8580 Bayreuth, Telefon 0921/26421.

Qualifikation Süd: Drachenfliegerclub Achantal e.V., Georg Steffl, Greimelstraße 3 a, 8212 Übersee, Telefon 08642/383.

Teilnehmer Nord: Alle Vereinsmitglieder im DAeC oder DHV, deren

Verein ihren Sitz in den Regierungsbezirken und alle Einzelmitglieder des DHV, die ihren Wohnsitz dort haben.

Teilnehmer Süd: Alle Vereinsmitglieder im DAeC oder DHV, deren Verein ihren Sitz in den Regierungsbezirken und alle Einzelmitglieder des DHV, die ihren Wohnsitz dort haben.

Sämtliche Anmeldungen bitte an die ausrichtenden Vereine senden, und zwar bis spätestens 10.4.81. Die genaueren Ausschreibungsunterlagen werden dann unmittelbar von den Ausrichtern versandt.

### Drachenflieger-Lexikon

Unter dieser Rubrik werden wir künftig aktuelle Begriffe erläutern, die oft gebraucht, aber nicht jedermann geläufig sind. Die Auswahl liegt bei Euch. Teilt sie uns auf einer Postkarte kurz mit, gerne auch mit Eurer Erklärung. Und wir werden dann die am häufigsten gefragten Begriffe im Info vorstellen.

#### Heute aktuell: "Kontrollierter Luftraum"

Es gibt verschiedene kontrollierte Lufträume, die in unterschiedlichen Höhen beginnen, nämlich

- in der Flughafenkontrollzone am Boden
- in der Flughafennahverkehrszone A ab 300 m über Grund
- in der Flughafennahverkehrszone B ab 600 m über Grund
- in der Flughafennahverkehrszone C ab 800 m über Grund

Daneben gibt es "Beschränkungsgebiete" und "Sperrgebiete", die sich teilweise mit dem kontrollierten Luftraum überschneiden, sowie weitere Ausnahmen.

Die Grenze von 150 m über Grund ist für den Sichtflugverkehr die Sicherheitsmindesthöhe über unbewohntem Gebiet; in niedrigerer Höhe hat ein Flugzeug nichts zu suchen. Das militärische Tiefflugband liegt zwischen 150 und 450 m über Grund. Die den Drachenfliegern auferlegte 150-Meter-Grenze hat den Zweck, den Drachenflugbetrieb und den allgemeinen Luftverkehr zu trennen und auf diese Weise Kollisionsgefahren auszuschließen. Die allgemein kursierende Auffassung, der kontrollierte Luftraum beginne ab 150 m (vgl. DHV-Info Nr. 7) ist zu unpräzise.

Kurt Weber

Anmerkung der Redaktion: Wir wollen uns bessern.

## Münchner Drachenflugschule

BALANSTRASSE 8 8000 MÜNCHEN 80

Büro und Zubehörverkauf

TEL. 089/448 68 48

Montag und Freitag geöffnet von 16 - 19 Uhr

- \* Ausbildung mit Neugeräten im Drachenflugzentrum Hochries (Rosenheim, Chiemsee)
- \* A-Ausbildung bei Anger (eigenes Gelände)

Unbeschwertes Fliegen durch fundierte Ausbildung zu günstigen Preisen!

FÜR FORTGESCHRITTENE Thermikflugkurse!  
und Probefliegen mit

**SUPER *Wing***

Der Neue von  
Weltmeister Guggenmos

**FALKE 5**

von All Schmid, Gewinner  
des Drachenflieger-Tests



der leistungsstarke Kurze (1,50 m)  
nun mit überraschend gutem Handling

## Wettbewerbstermine 1981

Haupt-T.	Ausweich-T.		Gelände	Wettbewerb	Meldeschuß	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
01.-03.05.	(09./10.05.)	endgültig	Hochplatte	Südbayer. Qualifikation zur BM (Reg. Bezirke Schwaben/Allgäu und Oberbayern)	16.04.1981	Drachenfliegerclub Achental e. V., Greimelstraße 3 a, 8212 Übersee
01.-03.05.	(09./10.05.)	endgültig	Stadtsteinach	Nordbayer. Qualifikation zur BM (die übrigen Reg.-Bezirke)	16.04.1981	Nordbayerische Drachenflieger e. V. Fr.-v.-Schiller-Str. 3 B, 8580 Bayreuth
22.-24.05.	(28./31.05.)	endgültig	Rioll	Moselpokal; Ranglistenwettbewerb	07.05.1981	Drachenfliegerclub Trier e. V., Alte Poststraße 93, 5500 Trier
04.-08.06.	(13./14.06.)	endgültig	Freiburg	Baden-Württembergische Meisterschaft	04.05.1981	Günther Finkbeiner, Waldkirchener Straße 10, 7800 Freiburg
04.-08.06.	(13./14.06.)	endgültig	Eisenberg bei Battenberg	Blockmeisterschaft	20.05.1981	Drachenfliegerclub Elpe, Postfach 11 66 5788 Winterberg
04.-08.06.	(13./14.06.)			Bayerische Meisterschaft		
17.-21.06.	(27./28.06.)	endgültig	Loffenau	Teufelspokal; Ranglistenwettbewerb	04.05.1981	Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe
29./30.08.	(05./06.09.)	vorläufig	Wasserkuppe	Rhönpokal; Ranglistenwettbewerb	07.08.1981	Rudolf Absolon, Reinhardsweg 4, 6057 Dietzenbach
September		vorläufig	Ruhpolding	Deutsche Meisterschaft		
01-04.10.	(17./18.10.)	endgültig	Tegelberg	Deutschlandpokal; Ranglistenwettbewerb	02.09.1981	d'Allgäuer Drachenflieger, c/o Tegelbergbahn, 8959 Schwangau