

Streckenflug im kontrollierten Luftraum?

Bislang ist es gelungen, unseren Drachenflugsport weitgehend vor der Reglementierung durch die Luftämter zu bewahren. Wir haben durch die Verbandsorganisation die für unsere Sicherheit erforderlichen Mindestregeln größtenteils selbst gesetzt, insbesondere über die Ausbildung der Drachenflieger, die Prüfung der Piloten und die technische Untersuchung der Fluggeräte. Das Bundesverkehrsministerium hat uns als einziger Luftsportart das Freie Fliegen bis 150 m über Grund gestattet und in zugelassenen Geländen auch darüber hinaus. Mittlerweile haben jedoch das angehobene Wissen und Können der Piloten und die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Geräte ein neues Problem mit sich gebracht: vielen von uns ist der zugestandene Luftraum zu eng geworden; nach Streckenflug trachtet der Sinn! Man möchte ebenso wie der Segel- und Motorflieger die Mög-

lichkeit erhalten, den Drachenflugsport auch außerhalb der zugelassenen Fluggelände oberhalb der 150 m Grenze - also im kontrollierten Luftraum - auszuüben.

In der Bundesrepublik gilt der Grundsatz, daß Luftsport im kontrollierten Luftraum nur mit behördlichem Luftfahrerschein (PPL) ausgeübt werden darf. Die Behörden weisen darauf, daß der Luftraum über der BRD ohnehin schon die größte Verkehrsdichte aufweist und genaue Kenntnis der Luftverkehrswege, Sperrbereiche, etc. erforderlich ist, kurz: daß theoretisches Wissen entsprechend dem Niveau der Segelflieger erforderlich ist.

Der DHV hat angesichts dieser Problematik erste Vorgespräche mit dem Bundesverkehrsministerium geführt. Es besteht die Aussicht auf eine vernünftige Lösung für den Streckenflug mit Hängegleitern.



Das Foto zeigt die amerikanische Schleppwinde des D.H.V., mit den Leitern der Schlepperprobung im

D.H.V.: links F. Kamensky zuständig für Organisation und P. Roth, Leiter der Technik

Ausländische Befähigungsnachweise

Als gleichwertig mit dem Befähigungsnachweis B des DHV werden folgende ausländische Befähigungsnachweise anerkannt:

- das schweizerische Pilotenbrevet
- der österreichische Sonderpilotenschein
- die englische Lizenz „Pilot Three“
- die US-Lizenz „Hang Four“

Gütesiegelpflicht für Gurte und Schirme ab 1982.

Mit Schreiben vom 26.01.1981 hat das Bundesverkehrsministerium dem DHV die Entscheidung über die Einführung der Gütesiegelpflicht für Pilotenaufhängesysteme und -rettungssysteme übertragen.

Die DHV-Hängegleiterkommission ist der Auffassung, daß das Gurtzeug und der Rettungsschirm für die Sicherheit des Piloten ebenso wichtig sind wie der Drachen. Diese Auffassung hat sich durch mehrere schwere Unfälle, darunter zwei tödliche, bestätigt.

Ab 01.01.1982 sind daher das Gurtzeug und das Rettungsgerät dem gesamten Hängegleitersystem zuzurechnen und unterliegen ebenfalls der Gütesiegelpflicht. Es dürfen ab diesem Zeitpunkt in Deutschland nur noch Gütesiegelprodukte benutzt werden.

Aufhängesysteme mit Gütesiegel

Die Fabrikate der nachstehenden Hersteller haben das Gütesiegel erhalten oder werden es - da der Festigkeitstest bestanden ist - voraussichtlich demnächst erhalten.

Fa. Prieler
Fa. Kosteletzky
Fa. Schmid
Fa. Huber
Fa. Steffl
Fa. Finsterwalder
Fa. Renz

Die genaue Liste der Einzelfabrikate wird im nächsten DHV-Info veröffentlicht.

Weiterer Mitgliederzuwachs

Dem DHV gehören derzeit ca. 2300 Mitglieder an, davon ca. 300 als Einzelmitglieder. Um die Jahreswende sind sechs neue Vereine zu uns gestoßen, einer davon – Der Verein „Samerberger Dra-

chenflieger e. V.“ – hat ein großartiges Fluggelände mitgebracht, die Hochries, die vorher auf den Luftsportverband Bayern e.V. (LVB) zugelassen war.

Wie erreichen Sie den DHV?

Schriftlich unter der Adresse Klosterwachtstr.17, 8180 Tegernsee telefonisch unter der Nummer (08022/4923).

Die Verbandssekretärin Claudia Sträche steht während der üblichen Geschäftszeiten werktags 8 bis 12 Uhr und 13 bis 17 Uhr für telefonische Anfragen zur Verfügung.

DRF-Plaketten nachbestellen!

Wer eine weitere Mitgliedsplakette der Deutschen Rettungsflugwacht braucht, beispielsweise wegen Kaufs eines neuen Hängeleiters oder Autos erhält einzelne Plaketten kostenlos bei der DHV-Geschäftsstelle.

Wir weisen nochmals darauf hin, daß jedes DHV-Mitglied zugleich Mitglied bei der Deutschen Rettungsflugwacht ist. Ohne diese sogenannte Gruppenmitgliedschaft würde der Einzelbeitrag bei der DRF 20,- DM kosten.

Die Zweckmäßigkeit der Mitgliedschaft bei einer Flugrettungsorganisation ergibt sich auch aus der Empfehlung des Bundesgesundheitsministeriums, veröffentlicht in der Süddeutschen Zeitung, Ausgabe 08.01.1981, und hier wiedergegeben.

Ministerium rät zu Versicherung für Rückholflüge

Bundesgesundheitsministerin Antje Huber hat allen Urlaubern geraten, sich vor einer Reise ins Ausland privat zu versichern, um nicht mit den oft sehr hohen Kosten für einen möglicherweise erforderlichen Rücktransport mit dem Flugzeug belastet zu werden. Fünftellige Kosten können nach der Mitteilung der Ministerin entstehen, wenn ein erkrankter oder verletzter Urlauber nicht mit einer Linien- oder Chartermaschine zurückkehren könne, sondern auf ein besonders ausgerüstetes Ambulanz-Flugzeug angewiesen sei. Die gesetzlichen Krankenkassen seien nach einem Grundsatzurteil des Bundessozialgerichts nicht mehr verpflichtet, die Kosten für solche Transporte zu tragen.

Das Ministerium empfahl, eine Rückholsumme von etwa 20 000 Mark bei der Buchung der Reise oder vor deren Antritt bei einer Versicherungsge-

sellschaft zu versichern, die mindestens Flüge aus dem europäischen Raum umfaßt. Möglich sei auch eine preiswerte Einzel- oder Familienmitgliedschaft in einem der Unternehmen, die Rückholflüge machen. Die Bedingungen dafür seien bei diesen Unternehmen zu erfahren. Die Mitgliedschaft sei in folgenden Ambulanz-Flugunternehmen möglich:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, AERO-Dienst, Baumgartnerstraße 73, 8000 München 70. – Deutsche Flugambulanz, 4000 Düsseldorf 30/Flughafen. – Deutsche Rettungsflugwacht, Postfach 23 01 27, 7000 Stuttgart 23/Flughafen. – Flugdienst des Deutschen Roten Kreuzes, Friedrich-Ebert-Allee 73, 5300 Bonn 1. – SOS-Flugrettung e. V., Postfach 23 03 23, 7000 Stuttgart 23/Flughafen. dpa

Lehrgänge für Drachenfluglehrer

Der DHV führt im Jahr 1981 folgende Lehrgänge für Drachenfluglehrer durch-

Assistentenlehrgang 01.04.–05.04.

Lehrerlehrgang 19.03.–22.03.

Fortbildungslehrgang 28.03.

Anmeldung bei VDDL, Südl. Hauptstr. 12, 8183 Rottach-Egern
Sämtliche Lehrgänge im Gasthof Binderhäusl, 8221 Inzell, Bichlstr. 43, Zimmerreservierung unter Tel. Nr. 08665/461

Zum Fortbildungslehrgang sind diejenigen geprüften Drachenfluglehrer aufgerufen, die im Jahre 1979 die Fluglehrerprüfung abgelegt haben oder im Jahre 1979 letztmals an einem Fortbildungslehrgang teilgenommen haben.

Ausbildungszeugnis ab 01.04.1981

Bei allen Praxis-Pilotenprüfungen, die nach dem 01.04.1981 stattfinden ist die Vorlage des Flugschul-ausbildungszeugnisses Prüfungsvoraussetzung, und zwar zusätzlich zu den unverändert geforderten Mindestflügen.

Das Ausbildungszeugnis dient der Erhöhung der Flugsicherheit. Es soll verhindern, daß Flugschüler, die zwar die erforderlichen Mindestflüge absolviert haben, in Wirklichkeit die notwendige Prüfungsreife (noch) nicht besitzen, dennoch zur Prüfung antreten, vielleicht die Prüfung zufällig bestehen und anschließend im unbeaufsichtigten Fliegen besonders gefährdet sind.

Walter Zuerl verschenkt sein Fotoarchiv an den DHV

Die wohl umfangreichste Sammlung an Bildmaterial über das Drachenfliegen wurde vom früheren Verleger des Drachenfliegermagazins Walter Zuerl dem DHV geschenkt. Ganz herzlichen Dank!

Unser Foto-Archivar Jürgen Kirschenhuber wird monatelang beschäftigt sein, um das Bildmaterial zu sichten und zu ordnen. Wer dann Interesse an bestimmten Bildern hat, kann sich gerne mit Jürgen Kirschenhuber, Haferweg 15, 7530 Pforzheim, in Verbindung setzen und sich Kopien anfertigen lassen.

DHV-Geländekatalog

Jörg Ramme, der den Geländekatalog erarbeitet, klagt darüber, daß allzu viele Vereine ihre Fluggelände „geheimhalten“. Das geplante Erscheinen des Katalogs im Frühjahr 1981 ist dadurch gefährdet! Wir bitten nochmals alle Vereine, den Gelände-Fragebogen sorgfältig auszufüllen und unverzüglich an Jörg Ramme zurückzuschicken. Für Verlorengegangene Fragebögen bitte bei der DHV-Geschäftsstelle Ersatz anfordern!

Durch einen tragischen Unfall schied unser Freund und Clubmitglied von uns.

Eike Sioli
geb. 21. 7. 1952
gest. 20. 12. 1980

Wir trauern um ihn und werden ihn nicht vergessen.
Drachenfliegerclub Friedrichshafen

Einigung mit dem DAeC zeichnet sich ab

Die im DAeC verbliebenen Hängegleiterpiloten haben am 13.12.1980 in Schwangau eine neue Führung gewählt. Herbert Iser als Amtsnachfolger von Manfred Moos will sich engagiert für die Einigung der Drachenflieger einsetzen und konnte das Präsidium des DAeC bereits für eine sachdienliche Zusammenarbeit mit dem DHV gewinnen. Diese Zusammenarbeit soll vor allem einen einheitlichen Wettbewerbssport garantieren, mit vollen Rechten für die Piloten beider Verbände. Lediglich die Mitglieder der Nationalmann-

schaft müssen - soweit sie dem DHV angehören - zusätzlich Mitglied beim DAeC werden und erhalten dann die Sportlizenz. Weitere Punkte der beabsichtigten Zusammenarbeit betreffen die Veranstaltung und Ausrichtung der Wettbewerbe und den wechselseitigen Informationsaustausch etc.

Zu hoffen bleibt, daß der neue Wind in Richtung Gemeinsamkeit anhält und sich im Abschluß eines Kooperationsvertrages zwischen DAeC und DHV niederschlägt!

Rettungsgeräte überprüfen!

Unsere Fallschirmrettungsgeräte sind alle zwei Jahre auf die Funktionstüchtigkeit zu überprüfen, und zwar entweder vom Herstellerwerk oder von einem firmenunabhängigen Fallschirmprüfer.

Zu diesem Zweck veröffentlichen wir die einzelnen Herstelleradressen. Es ist dann Sache des Piloten, sich mit dem Hersteller in Verbindung zu setzen bzw. seinen Fallschirm mit Prüfauftrag dorthin zu schicken.

Für Vereine besteht noch die zweite Möglichkeit, mit einem unabhängigen Prüfer Verbindung aufzunehmen. Die Rettungsgeräte der Vereinsmitglieder wären dann gesammelt zum Prüfer hinzubringen; oder der Prüfer kommt zu einem Vereinstermin. Einheitlicher Preis pro Rettungsgerät: 20 DM.

Fallschirmprüfer, nur für Vereine!

Werner Glose Arndt Hoyer
Suternstraße 26, Falkenweg 1
4791 Westenholz 8920 Schongau

Lothar Rützel Volker Rademacher
Am Nußberg 9 Tegelbergstraße 2
6368 Bad Vilbel 8959 Rieder

Gottfried Wagner
Latscherstraße 8
7260 Calw

Rettungsgeräte - Hersteller

Fa. Deuter AG
Postfach 10
7101 Flein/Heilbronn

Norbert Schwarze
Theenhausener Straße 28
4806 Werther

Fehlendes Drama gesucht

Zur Vervollständigung unseres Archivs benötigen wir noch zwei Drachenfliegermagazine Heft 1 Jahrgang 1976. Wer kann uns die Hefte überlassen? Bitte an die Geschäftsstelle schicken. Im Voraus herzlichen Dank.

Vorerst kein Start mehr am Herzogstand

Forstamt unterbindet weitere Flüge

Mit Schreiben vom 1. 12. 1980 wurde uns mitgeteilt, daß am Herzogstand trotz des Erlaubnisbescheides des Luftamts vorerst kein Flugbetrieb durchgeführt werden darf.

Der Grund: Das Forstamt Bad Tölz als Grundstückseigentümer des Startgeländes hatte seinerzeit durch den amtierenden Forstamtsleiter dem Flugbetrieb zugestimmt. Diese Zustimmung wurde infolge eines Personalwechsels beim Forstamt widerrufen.

Wir sind bemüht, die frühere Zustimmung wieder zu erhalten. Über das Ergebnis der Verhandlungen werden wir berichten.

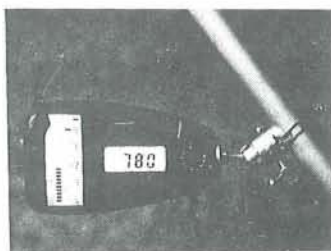
Fa. Brüggemann & Brand GmbH & Co.KG
Oberwengener Straße 209
5802 Wetter/Ruhr 4

Hartmut Huber
Bauseweinallee 14
8000 München 60

Fa. Walter Kosteletzky GmbH & Co.
Säuteläutestraße 11
7987 Weingarten

Harro Beckmann
Aarster Heerstraße 7a
2800 Bremen

VARIO-VMS



Ausführliche Information sowie weitere Deltainstrumente bitte Prospekt sowie Preisliste 1/81 anfordern.

Das erfolgreiche elektronische Vario mit 2 Jahren Garantie

- Keine Nullpunktdrift - kurze Ansprechzeit - eingebauter NC-Akku
- Deutliche Akustik mit sehr großem Bereich und Lautstärkeregelung
- Geringes Gewicht (etwa 330 g) - kleine Abmessungen (etwa 135x80x50 mm, o. H.)

NEU: Varlo + Höhenmesser FDG - elektronischer Barograf

nachrüstbar für FDG - elektronischer Speedmesser ESP-1

Prels: VMS-b 1 = 488,- DM / C 1 = 567,- DM / Minipiep 228,- DM

Zubehör: Halter HL 1 = 29,- DM / Ladegerät LQ 1 = 28,- DM / Auto-Ladekabel AL 1 = 11,- DM

Alle Preise unverbindliche Richtpreise inkl. 13 Prozent Mwst.

Pritzel electronic, Tel.: 6 43 48, Wirtstraße 34, 8200 Rosenheim-Pang

Vergleichender Test

Der Drachenflieger hat zahlreiche Hersteller eingeladen und versucht, das „heißeste“ Gerät der Saison 81 hinsichtlich Gleitzahl und Sinken zu ermitteln. Die Ergebnisse wurden uns freunlicherweise zum Abdruck zu Verfügung gestellt.

Wir halten den Test insgesamt für ein sehr positives Vorhaben, weisen jedoch auf folgende Gesichtspunkt hin:

– Festgestellt wurden nur die reinen Flugleistungen: unberücksichtigt geblieben sind Handling und Sicherheitsreserven, die gerade für den Durchschnittspiloten vorrangig sind.

–Bei einzelnen Geräten, die noch nicht die Gütesiegeltests absolviert haben, läßt sich zur Flugsicherheit keine Aussage treffen.

–Bei den Tests des DRACHENFLIEGERS gab es keine „Streichresultate“, d.h. Streichung extrem guter und extrem schlechter Flüge, so daß wetterbedingte Zufälligkeiten das Ergebnis beeinträchtigt haben könnten.

–Bei jedem Flugtest wird der jeweilige Testpilot stets einen Schwankungsfaktor bilden, sei es wegen seines Körpergewichts oder

sei es wegen unterschiedlichen Fähigkeiten.

Der DRACHENFLIEGER plant im März ein neues Vergleichsfliegen, dessen Ergebnisse aussagekräftiger sein dürften. Zu diesem zweiten Fliegen werden alle namhaften Hersteller mit dem jeweils besten Testpiloten erwartet. Das Testverfahren wird anhand der diesmal gewonnenen Ergebnisse verbessert sein.

Ausführlicher Bericht nebst Erläuterungen zu den hier abgedruckten Testergebnissen ist im DRACHENFLIEGER Heft 2/80 abgedruckt.

DISTANZFLIEGEN

RESULTATE

| Rang | Gerät | 2 beste Flüge | | Rang | Gerät | Durchschnitt | |
|------|--------------|---------------|-----------|------|--------------|--------------|-----------|
| | | Distanz | Gleitzahl | | | Distanz | Gleitzahl |
| 1 | Falke 5 | 1147,9 m | 9,11 | 1 | Falke 5 | 513,56m | 8,15 |
| 2 | Vampir | 1125,0 m | 8,93 | 2 | Comet | 496,63m | 7,88 |
| 3 | Comet | 1113,1 m | 8,83 | 3 | Vampir | 488,07m | 7,75 |
| 4 | Cloud | 1039,7 m | 8,25 | 4 | Ikarus 800 | 475,79m | 7,55 |
| 5 | Ikarus 800 | 1025,7 m | 8,14 | 5 | C 11 (elf) | 470,76m | 7,47 |
| 6 | Dädalus II a | 1014,3 m | 8,05 | 6 | C 12 (zwölf) | 468,35m | 7,43 |
| 7 | C 11 (elf) | 998,5 m | 7,92 | 7 | Dädalus II a | 455,03m | 7,22 |
| 8 | C 12 (zwölf) | 980,4 m | 7,73 | 8 | Döst Cyclone | 438,16m | 6,95 |
| 9 | Döst Cyclone | 973,3 m | 7,73 | 9 | Raven | 418,01m | 6,64 |
| 10 | Raven | 919,3 m | 7,3 | 10 | Cloud | 408,72m | 6,49 |
| 11 | Dädalus II | 899,1 m | 7,14 | 11 | Dädalus II | 405,37m | 6,43 |
| 12 | Futura | 890,8 m | 7,07 | 12 | Ranger | 397,67m | 6,31 |
| 13 | Ranger | 871,7 m | 6,92 | 13 | Futura | 380,53m | 6,04 |
| 14 | Döst Concord | 780,2 m | 6,19 | 14 | Döst Concord | 351,20m | 5,57 |
| 15 | Ikarus 700 | 630,9 m | 5,01 | 15 | Ikarus 700 | 315,45m | 5,01 |

ZEITFLIEGEN

| Rang | Gerät | 2 beste Flüge | | Rang | Gerät | Durchschnitt | |
|------|--------------|---------------|-----------|------|--------------|--------------|-----------|
| | | Zeit | Sinken | | | Zeit | Sinken |
| 1 | Cloud | 143" | 0,881 m/s | 1 | Dädalus II | 70" | 0,9 m/s |
| 2 | Ikarus 800 | 142" | 0,887 m/s | 2 | C 12 | 64,17" | 0,98 m/s |
| 3 | Dädalus II | 142" | 0,9 m/s | 3 | C 11 | 63,75" | 0,988 m/s |
| 3 | Comet | 140" | 0,9 m/s | 4 | Ikarus 800 | 63,25" | 0,996 m/s |
| 5 | Vampir | 137" | 0,92 m/s | 5 | Cloud | 60,92" | 1,03 m/s |
| 6 | C 11 | 136" | 0,926 m/s | 6 | Dädalus II a | 60" | 1,05 m/s |
| 7 | C 12 | 135" | 0,93 m/s | 7 | Comet | 58,86" | 1,07 m/s |
| 8 | Döst Cyclone | 125" | 1,01 m/s | 8 | Vampir | 58,5" | 1,076 m/s |
| 9 | Falke 5 | 124" | 1,016 m/s | 9 | Raven | 58,37" | 1,079 m/s |
| 10 | Raven | 123" | 1,02 m/s | 10 | Falke 5 | 56,31" | 1,12 m/s |
| 11 | Dädalus II a | 120" | 1,05 m/s | 11 | Döst Cyclone | 53,37" | 1,18 m/s |
| 11 | Futura | 120" | 1,05 m/s | 12 | Futura | 52,11" | 1,21 m/s |
| 13 | Döst Concord | 113" | 1,11 m/s | 13 | Döst Concord | 51,5" | 1,22 m/s |
| 14 | Ranger | 112" | 1,12 m/s | 15 | Ikarus 700 | 49" | 1,28 m/s |
| 15 | Ikarus 700 | 98" | 1,28 m/s | | | | |

Einheitliche Prüferanweisung

In früheren Zeiten mußten wir beobachten, daß die Pilotenprüfungen von Landesverband zu Landesverband unterschiedlich gehandhabt wurden. Im Zuge der zentralen Prüfungsabnahme durch den DHV wurde eine für alle Prüfer und Prüfungen verbindliche Prüferanweisung geschaffen. Kernstück dieser Prüferanweisung ist die klare Festlegung, wann die Prüfung bestanden ist, wann ein Wiederholungsflug durchgeführt werden kann etc.

Nachfolgend veröffentlichen wir die für die Prüflinge wichtigsten Teile, nämlich die Bewertung der theoretischen und der praktischen Prüfung.

Prüfungsdauer: 90 Minuten, keine Verlängerung.

Bewertung der theoretischen Prüfung

Jede richtige Antwort bringt 4 Punkte. Bei 25 Fragen pro Fach sind maximal 100 Punkte zu erwerben.

Die Prüfung ist bestanden, wenn der Prüfling in jedem Fach mindestens 80 Punkte erhält (maximal 5 falsche Antworten pro Fach).

Mündliche Prüfung erfolgt bei 68 bis 80 Punkten (6 bis 8 falsche Antworten pro Fach).

Müßte der Prüfling sich in mehr als 2 Fächern der mündlichen Prüfung unterziehen oder hat er in einem Fach weniger als 68 Punkte, so ist die gesamte Prüfung nicht bestanden.

Die mündliche Prüfung ist dann bestanden, wenn sich beim Prüfungsgespräch herausstellt, daß der Prüfling lediglich die Fragen- bzw. Antwortenformulierung der schriftlichen Prüfung nicht verstanden hat.

Bewertung der praktischen Prüfung

Die Bewertung erfolgt nach den Schulnoten 1 bis 6

- Note 1 = sehr gute Leistung
- Note 2 = gute Leistung
- Note 3 = befriedigende Leistung
- Note 4 = ausreichende Leistung
- Note 5 = mangelhafte Leistung
- Note 6 = ungenügende Leistung

Erhält ein Prüfling in einem Prüfungsteil die Note 5, so kann er – falls es die Umstände zulassen – einen Wiederholungsflug durchführen.

Die Prüfung ist nicht bestanden, wenn der Prüfling in einem Prüfungsteil die Note 6 erhält oder in zwei Prüfungsteilen die Note 5 oder beim Wiederholungsflug in einem Prüfungsteil die Note 5.

Prüfteil Vorflugkontrolle Die Prüfung umfaßt alle notwendigen Kontrollen am Fluggerät, am Gurtzeug und am Rettungsgerät sowie deren Ansprache durch den Prüfling. Wird ein wichtiger Teil vergessen, so ist die Prüfung nicht bestanden. Keine Großzügigkeit, in der Vergangenheit hat sich mangelnde Vorflugkontrolle als häufige Unfallursache herausgestellt.

Prüfteil Flugplanung

Geprüft werden

- Geländebeurteilung
- Beurteilung des Windes und der Wetterlage
- Hindernisse und Gefahrenstellen
- Not- und Außenlandeplätze
- Beschreibung der geplanten Flugroute einschließlich Position der Flugfiguren.

Stelle ergänzende Fragen an den Prüfling, z.B. ob der Neigungswinkel des Geländes dem Gleitwinkel des Fluggerätes entspricht, wo Thermik zu erwarten ist, wo mit Turbulenzen und Leewalzen zu rechnen ist, wo die Himmelsrichtungen sind etc.

Prüfteil Start.

Geprüft werden

- Sitz oder Liegeprobe
- Beurteilung der augenblicklichen Wind- und Wettersituation
- Beim Start der Anstellwinkel, die Körperhaltung, der Anlauf, die Entschlossenheit, die Abhebegeschwindigkeit, die Flugeschwindigkeit unmittelbar nach dem Start
- Fähigkeit des Piloten, mit einer unvorhergesehenen Situation – z.B. Stolpern fertig zu werden.

Ein Fehlstart gibt stets die Note 5 oder 6, die Note 5 nur bei ganz geringem Pilotenverschulden

wing

SUPER

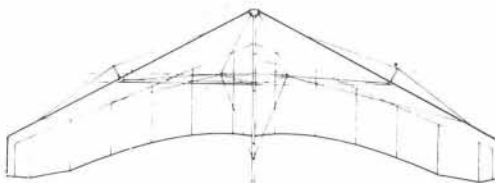
Gütesiegel Nr. 001/35/81

Ich habe nicht zu viel versprochen:

Der im Januar 81 neu in Serie gegangene SUPER-WING verspricht ein voller Erfolg zu werden.

Alle Piloten, die diesen neuen Super-Flügel besitzen, haben mir bestätigt, daß diese Neu-Konstruktion neue Maßstäbe in Leistung und Handling setzt.

Ein Jahr intensiver Entwicklungsarbeit und viele Tests gegen härteste Konkurrenz waren nötig, um diesen Super-Flügel in Serie zu bringen.



BESONDERE MERKMALE

| | |
|------------------------|-------------|
| Schwimmende Querstange | |
| Kleine Fläche | 1:11 |
| Gleitwinkel | 0,9 m/ sek. |
| Gewicht | 19 kg |
| Spannweite | 10,40 m |

Nicht nur die Leistung wurde verbessert, auch Start- und Landeeigenschaften wurden durch einen ganz besonderen Segelschnitt optimiert.

Auch Sie werden begeistert sein. Wir verkaufen auch weiterhin unseren Weltmeister-Drachen „Wings-Competition“

Verkauf und Einweisung

DRACHENBAU

JOSEF GÜGGENMOS

Füssener Str. 29

8950 Kaufbeuren, Tel.: 08341/5186

Blick ins Ausland

Prüfteile Flugfiguren Beurteilt wird, ob die Flugfiguren

- vollständig sind
- sauber ausgefliegen werden, nicht nur angedeutet
- harmonisch verlaufen, ohne Ecken und Unterbrechungen
- mit geringer räumlicher Ausdehnung, jedoch nicht steil
- mit der richtigen Geschwindigkeit geflogen werden

Prüfteil Flugeinteilung Beurteilt werden

- räumlich vernünftige und harmonische Verteilung der Flugfiguren
- sichere Landeinteilung unter Beachtung der Gelände- und Windverhältnisse
- Beachtung der Sicherheitsabstände
- Körperhaltung des Piloten, z.B. horizontale Liegeposition, Umgreifen im richtigen Zeitpunkt.

Fehlt eine der Flugfiguren ohne Verschulden des Piloten, erhält er für die fehlende Figur die Note 5 und kann beim Wiederholungsflug die absolvierte Figur weglassen.

Prüfteil Landung Zur Beurteilung kommen

- sicherer Landeanflug, richtige Höhe, Anflugrichtung, Geschwindigkeit, Geradlinigkeit, Korrekturen.
- Sturzfremde Landung im vorgeschriebenen Zielgebiet.

Bei extremen Flugmanövern in Bodennähe (z.B. Aushungern, Steilkurven), bei Gefährdung Dritter, bei Verletzung des Piloten oder bei Beschädigung des Gerätes ist die Prüfung nicht bestanden, Note 6.

Bei Bodenberührung des Steuerbügels oder der Drachennase erhält der Pilot die Note 4, wenn der Pilot den Boden nur mit den Füßen berührt und das Gerät nicht beschädigt ist.

Erfolgt die Landung geringfügig außerhalb des Zielkreises, verdient die Landung ansonsten aber die Note 2, so ist dieser gesamte Prüfungsteil mit Note 4 zu bewerten.

England

Die englische Fachzeitschrift „wings“ bemerkt in ihrem „industry watch“ Novemberausgabe 1980, daß die britischen Hersteller am Ende einer relativ enttäuschenden Saison stehen. Die meisten Hersteller sagen, daß sie im Vergleich zum Vorjahr jetzt 75% mehr Arbeitsstunden in einen modernen Gleiter stecken müssen. Zudem hat das wiedererstarkte Pfund die britischen Gleiter für das Ausland sehr teuer werden lassen.

Dennoch schaut man optimistisch in die Zukunft, da verschieden Hersteller mit Hochleistungsprototypen für 1981 aufwarten.

Der „wings“ schreibt über Hiway: „Wer eine Erfolgsstory wie den Super Scorpion hat, hat es schwer daran anzuknüpfen. Der Super Scorpion hat wahrscheinlich weltweit mehr für die Darchenflug-Entwicklung getan als irgendwas sonst. Der Meister im „easy handling“ und mühelosen Fliegen wurde erfolgreich mit dem Super Scorpion II auf den neuesten Stand gebracht. Aber Hiway hoffte auf eine ähnliche Erfolgsstory mit dem Vulkan. Das gelang nicht, daher ist das Entwicklungsteam von Hiway nun mit einem neuen Gleiter, genannt Demon unterwegs. Motorfliegen ist ein Entwicklungsschwerpunkt bei Hiway und viele „sky trikes“ flitzen bereits über den Himmel. Eine zweisitzige Motor/Gleiter-Kombination ist in Entwicklung.“

Zur Firma Skyhook bemerkt der „wings“, daß sie unglücklich über die bestehende Testanforderung sei, die es ihr unmöglich macht, mehr Gleiter nach Deutschland und Europa zu verkaufen. Auch bei Skyhook, wie bei den meisten anderen Herstellern, bildet der Motordrachen den wichtigsten Teil der Zukunftsplanung.

Weiter erwähnt der „wings“ die Firmen Flexiform mit ihrem „Hilander“ und Solar Wings mit „Solar Storm“, beides Gleiter, die 1980 oft im Wettbewerb zu sehen waren.

Von Chargus, dem Hersteller des „Cyclon“ wird gesagt, daß er sich sehr auf die Motorentwicklung konzentriert und ebenfalls eine zweisitzige Motor/Gleiter-Kombination hat, geeignet für die Ausbildung und Passagierflüge.



Wann und Wo?

Wann, wo und aus welchem Anlaß ist das Foto aus der Sammlung Walter Zuerl entstanden? Wer es weiß bzw. zu wissen glaubt, soll uns dies auf einer Post-

karte mitteilen. Bei mehreren richtigen Einsendungen wird der Geldpreis von DM 50,- verlost. Veröffentlichung der Lösung und des Gewinners im nächsten DHV-Info.

Das DHV-Versicherungsprogramm

Versicherer Gerling Konzern Köln

| Versicherung | Deckungs- summe | Deckungs- bereich | Jahresprämie incl. Vers. St. | Umfang Anmerkungen | |
|--|---|---|--|---|---|
| Halterhaftpflicht f. nichtgewerblich genutzte Geräte (Hauptvertrag) | DM 1 Mio pauschal Pers.- und Sachschäden max. DM 500.000,-- pro verletzte Person | Europa Kostenfreie Weltgeltung bei vorh. Anündigung | Bei Versicherungsabschluß während des Jahres: 1/12 pro Monat DM 45,-- bei DM 500,-- Selbstbeteiligung (SB) DM 75,-- ohne SB | Halterschaft für alle Geräte des Mitglieds incl. deren Benut- zung durch berech- tigte Dritte; keine Gerätekennzeichnung; SB vom Bundesauf- sichtsamt bestätigt; Versicherungsaus- schlüsse auf Minimum reduziert, ebenso bei den übrigen Versiche- rungen. | |
| Halterhaftpflicht f. Flugschulen/ Fluglehrer | | | | | |
| Halterhaftpflicht f. Hersteller/ Händler | | | | | |
| Halterhaftpflicht f. Mitgl. Vereine | | | | | |
| Fluglehrerhaft- pflicht | DM 300.000,-- Personenschäden DM 30.000,-- Sachschäden | Deutschland | | Lehrtätigkeit Flugleh- rer und -anwärter | |
| Geländehaftpflicht f. Mitgl. Vereine | | | | DM 120,-- | Verein als Halter incl. Flugleiter |
| Veranstalterhaft- pflicht für Mitgliedsvereine | | | | DM 50,-- | alle Hängegleiterverar- staltungen im Versi- cherungsjahr |
| Vereinshaftpflicht f. Mitgl. Vereine | | | | für alle Mitglieds- vereine kostenlos | Tätigk. des Vereins, des Vorstandes etc. |
| Rechtsschutz f. Mitgliedsvereine | 100.000,-- | Europa | | Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc. | |
| Luftfahrzeug- Verk. Rechtsschutz | | | | DM 45,-- | wie Kfz.-Rechtsschutz |
| Piloten-Unfall | 5.000,-- bei Tod 10.000,-- Invalidität | Europa Kostenfreie Weltgeltung bei vorh. Anündigung | | DM 60,-- | Verzehnfachung möglich |
| Boden-Unfall f. Mitgliedsvereine | | | | DM 2,-- pro Mitgl. | Verdoppelung möglich |
| Veranstalter-Unfall f. Mitgl. Vereine | 10.000,- T. 20.000,- I. | Deutschl. | DM 100,-- | Zuschauer am Boden; Verdoppelung möglich | |

VERSICHERUNGSANTRÄGE BEI DER DHV-GESCHÄFTSSTELLE ANFORDERN !

SICHERHEITSJOURNAL

Vordringliches Ziel unseres DHV-Infos ist die Verhinderung von Unfällen. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die Drachenflieger persönlich und soll als Forum dienen, Unfälle einander mitzuteilen, zu analysieren und neue Sicherheitsvorkehrungen gemeinsam zu entwickeln. Der Außenstehende mag beim Durchlesen dieses Sicherheitsjournals den Eindruck gewinnen, daß Drachenfliegen eine außerordentlich gefährliche Sportart ist. Er soll jedoch bedenken, daß Woche für Woche zehntausende von Flügen in Deutschland durchgeführt werden, die problemlos verlaufen und hier nicht erwähnt sind.

Untersuchungsergebnis zum Superfex 1

Die Flugversuche mit der Schränkungshöhe von 55 cm (vgl. Info 6, Seite 9) haben ergeben, daß das Gerät in dieser modifizierten Form lediglich eine Höchstgeschwindigkeit von 38 km/h erreicht und damit nicht den für einen sicheren Flugbetrieb notwendigen Geschwindigkeitsbereich aufweist.

Die Sperre des Superfex 1 bleibt daher bestehen.

Den Gerätebesitzern wird die Umrüstung auf die Gütesiegelversion Superfex 2 empfohlen, zumal diese Umrüstung mit Ungültigwerden der Sichtprüfstempel am 31. 12. 1981 ohnehin fällig würde.

Rettungsgeräte mit Gütesiegel

| | | |
|-----------|------------|--------------------|
| 02-001-77 | | Brüggemann & Brand |
| 02-002-78 | HGS | Kosteletzky |
| 02-003-78 | Delta Stop | Deuter |
| 02-004-78 | Parasil | Huber |
| 02-005-78 | Help | Schwarze |
| 02-006-79 | | Le + Be |

Schwerer Unfall mit dem schweizerischen Gerät Flash

Loffenau - Am 31. Januar 1981 stürzte der Karlsruher Pilot Manfred Vogel mit dem FAI-II-Gerät Flash aus ca. 50 m Höhe ab und zog sich schwere Verletzungen zu. Die Ursache ist bisher nicht geklärt. Unmittelbar nach dem Unfall - als der Pilot noch bei Besinnung war - sprach dieser von einem Bedienungsfehler. Möglicherweise waren auch der Aufhängerpunkt und das Pilotengewicht nicht aufeinander abgestimmt, sodaß das Gerät in eine steil nach unten gerichtete Fluglage geriet.

Nach Mitteilung der schweizerischen Prüfstelle war die SHV-Typenprüfung mit der Auflage verbunden, daß jedes einzelne Seriengerät nur mit einer einzigen Bohrung für die Pilotenaufhängung versehen sein darf und das jeweilige Gerät nur für Piloten der zur jeweiligen Bohrung passenden Gewichtsklasse zugelassen ist. Eigenständige Veränderungen des Aufhängepunktes bzw. der Bohrung sind nach Auskunft des SHV verboten.

Nach Mitteilung der Firma Zetka, die den Flash in Deutschland vertreibt, war das Unfallgerät auf ein Pilotengewicht von 70 kg ausgerichtet. Die bisherigen Ermittlungen haben ergeben, daß Manfred Vogel ca. 90 kg wiegt.

Vorab wird darauf hingewiesen, daß die SHV-Typenprüfung nur für solche Geräte und Pilotengewichte gilt, die der schweizerischen Auflage entsprechen. Bei Nichterfüllung dieser Auflage besteht kein ordnungsgemäßer Betriebstüchtigkeitsnachweis und das Gerät darf in Deutschland nicht geflogen werden.

Zum Thema Einklinken

Der nachstehende Zeitungsbericht aus dem Jahr 1980 wurde uns zugesandt. Die Zeitung ist uns nicht bekannt.

Aufgeschnappt

MIT SCHWEREN VERLETZUNGEN bezahlte der Europameister im Hängegleiter-Weitstreckenflug, der 28jährige Ernst Reichholf aus Neukirchen am Großvenediger, mangelnde Sorgfalt. Kurz nach dem Start bemerkte Reichholf, daß er den Sicherheitskarabiner nicht eingeklinkt hatte und sein Körper daher nicht am Flugdrachen angehängt war. Nur wenige Augenblicke konnte sich der Europameister mit den Händen am Gestänge festhalten, vermochte aber den Drachen nicht mehr zu steuern und stürzte aus einer Höhe von 15 Metern in der Nähe seines Heimatortes ab.

Umrüstung des Kurz-Cloud

An den 10 ersten Modellen des Gerätetyps Cloud - Traglänge 1,7m und Rohrdurchmesser 40 mm - kann sich die vordere Befestigungsschraube öffnen, wenn die Verklebung dieser Schraube beispielsweise zur Durchführung einer Reparatur irgendwann einmal gelöst worden ist.

Die Herstellerfirma Thalhofer hat jedem der damaligen Käufer kostenlos einen neuen Bolzen mit Polystoppmutter und Montageanleitung zugeschickt. Vorsorglich sind Geräte mit dem alten Bolzen im Einvernehmen mit der Firma Thalhofer gesperrt und dürfen in der

Bundesrepublik Deutschland nicht mehr benutzt werden.

Das Gütesiegel-Mustergerät hat alle flugmechanischen Anforderungen erfüllt und insbesondere ein ausreichendes Pitch-up aufgewiesen. Falls ein Cloud-Pilot den Eindruck hat, daß sein Gerät Sturzflugneigung besitzt, so möge er sich unverzüglich für die nächste Testwagenfahrt anmelden, und zwar bei Paul Kofler, Tel.(07231) 71041, Ali Schmid, Tel.(0711) 7352203, oder Michael Schönherr, Tel.(0711) 689231. Die Testfahrt ist kostenfrei.

Paul Kofler, DHV-Gütesiegelstelle

Tödlicher Unfall in Österreich

Vorarlberg – Am 20.12.1980 stürzte am Didamskopf Eike Sioli aus Friedrichshafen tödlich ab.

Nach Augenzeugenberichten war der Pilot mit seinem sichtgeprüften EXO 7 beim Soaren in den überzogenen Flugzustand geraten und dann aus geringem Abstand an eine Felswand geprallt. Er zog sich einen Genickbruch zu und starb an der Unfallstelle. Der Pilot hatte keine Möglichkeit, sein Rettungsgerät auszulösen.

Vorbehaltlich des Untersuchungsergebnisses der österreichischen Behörden ist der Unfall darauf zurückzuführen, daß der Pilot seine Geschwindigkeit zu sehr reduziert hat und zu nahe an der Felswand flog.



Schürze ohne Gütesiegel Absturz von Kuttig am 16.7.80

Glimpflicher Wings-Unfall

Göräueranger/Nordbayern - Am 11. Januar 1981 führte der geprüfte Drachenfluglehrer Anton Juri am Göräueranger mit seinem 3 Monate alten Wings-Competition der Firma Guggenmos einen halbstündigen Flug im Hangaufwind durch. Kurz vor der Landung - nach Angaben von Juri nicht geplant - in der Leewalze hinter der Hangkante brachen in etwa 20 m über Grund beide Seitenrohre ab. Es schlossen sich mehrere Drehungen um die Querachse an. Bei der völlig unkontrollierten Landung im Schneefeld zog sich der Pilot leichte Verletzungen zu.

Der Unfall wurde uns erst unmittelbar vor Redaktionsschluß gemeldet, sodaß lediglich Vermutungen zur Unfallursache möglich sind: In der Leewalze - die laminare Luftströmung hatte eine Geschwindigkeit von ca. 20 km/h - war das Gerät einer plötzlichen Negativbelastung ausgesetzt, der die Seitenrohre nicht standgehalten haben. Gegenwärtig wird überprüft, ob irgendwelche Vorschäden oder Materialfehler vorhanden waren, ferner ob die international üblichen Festigkeitsgrenzwerte für Negativbelastung erhöht werden müssen.

Vorab ergeht an alle Drachenflieger - besonders aber an die Wingspiloten - die dringende Warnung, jegliche Negativbelastung ihres Gerätes zu vermeiden, d.h. keinesfalls ins Lee oder gar in die Leewalze zu fliegen. Es sind bereits mehrere schwere Unfälle - darunter auch der tödliche Absturz von Heiner Seitz - auf die Leewalze zurückzuführen!

Auch beim Abstellen des Gerätes vor dem Start und nach der Landung - Nasenplatte am Boden und gegen den Wind - können durch die Negativbelastung bei starkem Wind der Turm und die Seitenrohre sich verformen.

Stellungnahme von Josef Guggenmos:

"Derzeit fliegen 450 Wings. Bisher ist ein derartiger Vorfall nicht eingetreten. Eine erste Voruntersuchung des Unfallgerätes hat ergeben, daß zumindest an einem Flügelrohr an der Bruchstelle ein Vorschaden war."

Technik-Beschlüsse

Veranlaßt durch Unstimmigkeiten mit der Schweiz, die entgegen der Auffassung des DHV die flugmechanische Untersuchung auf dem Testwagen nicht für erforderlich hält, hat die DHV-Hängegleiterkommission zur Wahrung der technischen Flugbetriebssicherheit beschlossen:

Die österreichische Musterzulassung und das schweizerische Gütezeichen werden als gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel anerkannt, wenn das ausländische Prüfverfahren dem deutschen entspricht, d.h. daß die Betriebstüchtigkeit des Gerätes durch Stückprüfung, Abwurfversuch, Festigkeitstest, Flugversuche und durch Flugmechanikprüfung auf dem

Testwagen oder im Windkanal nachgewiesen ist, ferner wenn für den Gerätetyp die übrigen Bestimmungen des österreichischen und des schweizerischen Zulassungs- bzw. Prüfverfahrens erfüllt sind und der Hersteller ein Typenkennblatt erteilt.

Hängegleiter, für deren Gerätetyp zwar eine österreichische Musterzulassung oder ein schweizerisches Gütezeichen vor dem 01.01.1981 erteilt worden ist, bei denen jedoch eine der bei Ziffer 1. genannten Voraussetzungen fehlt, gelten als sichtgeprüft im Sinne der deutschen Übergangsregelung und dürfen nur noch bis 31.12.1981 in Deutschland benutzt werden.

Es werden zwei Listen veröffentlicht, eine Liste mit den als gleichwertig anerkannten Gerätetypen und eine zweite Liste mit den als sichtgeprüft anerkannten Gerätetypen.

Die Voraussetzung „Typenkennblatt“ tritt erst dann in Kraft, wenn das Typenkennblatt auch für das DHV-Gütesiegel zwingend vorgeschrieben ist. Ab diesem Zeitpunkt, der noch bekanntgegeben wird, führt das Fehlen des Typenkennblattes zum Wegfall der Anerkennung.

Gütesiegelstempel des DAeC dürfen bis 31.12.1980 vom Hersteller verwendet werden und werden als vollgültiger Betriebstüchtigkeitsnachweis des DHV anerkannt. Gütesiegelstempelungen nach dem 01.01.1981 sind unzulässig und ungültig.

Die an die Hersteller erteilten DAeC-Lufttüchtigkeitszeugnisse werden grundsätzlich in DHV-Lufttüchtigkeitszeugnisse umgeschrieben. Die Gütesiegelstelle des DHV kann die

Umschreibung von ergänzenden Nachweisen abhängig machen. Die Gültigkeit sämtlicher DAeC-Lufttüchtigkeitszeugnisse erlischt am 31.12.1980. Die Umschreibung ist kostenfrei.

Die Übergangsregelung des DAeC zum Gütesiegel wird vom DHV vollinhaltlich übernommen.

Die DAeC-Sichtprüfstempel gelten als Betriebstüchtigkeitsnachweis des DHV bis zum 31.12.1981, soweit nicht einzelne Gerätetypen gesperrt werden. Eine weitere Verlängerung soll nicht stattfinden.

Dies gilt auch für DAeC-Neugerätstempel. Wenn für einen Neugerätetyp später das DAeC-Lufttüchtigkeitszeugnis erteilt und zum Lufttüchtigkeitszeugnis umgeschrieben wurde, so kann der Hersteller für solche Geräte mit Neugerätstempel, die mit dem geprüften Baumuster identisch sind, nachträglich die Gütesiegelplakette des Jahres 1981 verwenden.

Anmerkung zu den Technikbeschlüssen

Die Technik-Beschlüsse haben für die Piloten folgende Bedeutung:

Für Piloten, die vor dem 31.12.1980 ein Gerät mit DAeC- Gütesiegelstempel gekauft haben, ändert sich nichts; sie können ihr Gerät zeitlich unbegrenzt weiterfliegen.

Beim Erwerb eines neuen deutschen Gerätes nach dem 01.01.1981 sollte der Pilot darauf achten, daß das Gerät mit der DHV-Gütesiegelplakette ausgestattet ist; ansonsten läuft er Gefahr, ohne gültigen Betriebstüchtigkeitsnachweis zu fliegen.

Für Geräte mit schweizerischem Gütezeichen gilt (vgl. Gerätelisten) -

| Schweizerisches Gütezeichen | mit zusätzlichem Flugmechaniktest (Testfahrt) | ohne zusätzlichen Flugmechaniktest |
|--|---|--------------------------------------|
| Gütezeichenerteilung vor dem 31.12.1980 | Benutzung erlaubt, keine zeitliche Begrenzung | Benutzung nur bis 31.12.1981 erlaubt |
| Gütezeichenerteilung nach dem 31.12.1980 | Benutzung erlaubt, keine zeitliche Begrenzung | Benutzung verboten |

Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand 01.02.1981

Gütesiegelstempel des DAeC, die vor dem 31.12.1980 auf diesen Geräten angebracht wurden, sind gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel.

| | | |
|--------|---------------------------------|------------------------------|
| 001-79 | Taifun | Fa. Zetka |
| 002-79 | AAR | Fa. Zetka |
| 003-79 | Stratos B | Fa. Schmidtler u. Schmidtler |
| 004-79 | Superfex 2 Nylon | Fa. Finsterwalder |
| 005-79 | Cloud-Flamingo | Fa. Thalhofer |
| 006-79 | Junior-Flamingo | Fa. Thalhofer |
| 007-79 | Superfex 2 Dacron ⁺ | Fa. Thalhofer |
| 008-79 | Super-Scorpion C/C ⁺ | Fa. Hiway |
| 009-79 | Super-Scorpion B | Fa. Hiway |
| 010-79 | Jet-Atlas | Fa. La Mouette |
| 011-79 | Firebird II | Fa. Drachenflugschule Allgäu |
| 012-79 | Wings | Fa. Guggenmos |
| 013-79 | Ranger | Fa. Schmidtler u. Schmidtler |
| 014-79 | Bergstar II maxi | Fa. Bichlmeier |
| 015-79 | Ikarus 700 | Fa. Lieb |
| 016-79 | Concord | Fa. Steger |
| 017-79 | SC | Fa. Steger |
| 018-79 | Fledgling | Fa. Olschewsky |
| 019-79 | Iser Futura Compact | Fa. Iser |
| 020-79 | Jetfex | Fa. Finsterwalder |
| 021-79 | Lady hot | Fa. Schmidtler u. Schmidtler |
| 022-79 | Bergfalke | Fa. Schmid u. Niebler |
| 023-80 | Falcon 5 | Fa. Willems/Steffl |
| 024-80 | Gryphon C 3 160 | Fa. Willems/Steffl |
| 025-80 | Windspiel | Fa. Schäfer |
| 026-80 | Ranger HS | Fa. Schmidtler u. Schmidtler |
| 027-80 | Firebird C 11 | Fa. Drachenflugschule Allgäu |
| 028-80 | Firebird C 12 | Fa. Drachenflugschule Allgäu |
| 029-80 | Cyclone DÖST | Fa. Dörler/Steger |
| 030-80 | Worldcup | Fa. Drachenflugschule Allgäu |
| 031-80 | Gryphon | Fa. Willems/Steffl |
| 032-80 | Laser | Fa. Willems/Steffl |
| 033-80 | Super-Gryphon | Fa. Willems/Steffl |
| 034-80 | Ikarus 800 | Fa. Lieb |
| 035-80 | Super-Wing | Fa. Guggenmos |
| 036-80 | Gryphon-Sierra | Fa. Willems/Steffl |

Bei folgenden Geräten ist das Umschreibungsverfahren noch nicht abgeschlossen:

018-79 Fledgling
025-80 Windspiel 2
Fa. Olschewsky
Fa. Schäfer

Hängegleiter SHV-Typenprüfung

Stand 01.02.1981

Die nachfolgenden Geräte mit SHV-Typenprüfung haben den zusätzlichen Flugmechaniktest erfolgreich absolviert. Ihr Gütezeichen wird als gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel anerkannt.

| | | |
|--------|----------------|------------------------------|
| 006-79 | Super Scorpion | Fa. Franz Meyer |
| 006-79 | Euro II/II S | Fa. Steinbach |
| 033-80 | 800 Aero 1/1S | Fa. Ikarus Deutschland Comco |
| 034-80 | Euro III | Fa. Steinbach |

Die folgenden Geräte haben die SHV-Typenprüfung vor dem 31.12.1980 bestanden, ohne jedoch ein positives Flugmechanik-Testergebnis vorweisen zu können. Sie gelten als sichtgeprüft im Sinne der Gütesiegel-Übergangsregelung und dürfen in Deutschland nur bis zum 31.12.1981 benutzt werden.

| | | |
|--------|--------------------------------|----------------------------|
| 001-79 | Pirat | Fa. Bora Delta |
| 023-79 | Pirat | Fa. Segler Bau |
| 002-79 | Marabu I | Fa. AG Wald ZH |
| 004-79 | Lancer 4 | Fa. Hans Gyax |
| 005-79 | Zephyr | Fa. Münchenstein BL |
| 025-80 | S. Scorpioni 14 m ² | Fa. Franz Meyer |
| 007-79 | Futura 180 S | Fa. Iser München |
| 008-79 | Firefly Rithner 193 | Fa. E. Rithner Monthey |
| 009-79 | Firefly Rithner 220 Bip. | Fa. E. Rithner Monthey |
| 010-79 | Gryphon Rithner 160 | Fa. E. Rithner Monthey |
| 012-79 | Firefly Rithner 220 Mon. | Fa. E. Rithner Monthey |
| 014-79 | Lancer Rithner 4 | Fa. E. Rithner Monthey |
| 030-80 | Swissatlas | Fa. E. Rithner Monthey |
| 015-79 | Choucas Bipl. Maxi | Fa. Ch. Besnard |
| 016-79 | Choucas Maxi | Fa. Ch. Besnard |
| 017-79 | Choucas Rochester | Fa. Ch. Besnard |
| 018-79 | Choucas Midi | Fa. Ch. Besnard |
| 019-79 | Firefly 181 | Fa. Ultralite Products USA |
| 020-79 | Condor 224 | Fa. Ultralite Products USA |
| 021-79 | Condor 194 | Fa. Ultralite Products USA |
| 026-79 | Condor 178 | Fa. Ultralite Products USA |
| 031-80 | ASW Flash S | Fa. Scherer Kontakt |
| 035-80 | ASW Flash SC | Fa. Scherer Kontakt |
| 032-80 | Dädalus II | Fa. H. Spengeler |

Alle anderen Geräte mit SHV-Typenprüfung dürfen in Deutschland nicht geflogen werden.



Empfehlungen zum Bau einer Startrampe

Das sichere Starten eines Hängegleiters hängt neben der Starttechnik auch in hohem Maße von geländespezifischen Eigenschaften ab. Die vorhandene Geländestruktur gestattet nur selten einen problemlosen Start, man ist vielmehr gezwungen, eine geeignete Anlaufbahn erst einmal anzulegen. In diesem Falle sollte man sich vor Beginn der Arbeiten einige Gedanken über die erforderlichen Baumaßnahmen machen.

Wenn wir wissen, wie ein idealer Startplatz beschaffen sein soll, wird es uns leichter fallen, unsere baulichen Veränderungen diesem Idealzustand anzupassen. Obwohl die individuelle Starttechnik mancher Piloten auch zu unterschiedlichen Meinungen über die Idealform der Anlaufstrecke führt, kann man grundsätzlich sagen:

Ideal ist eine ebene, rutschfeste Anlaufbahn mit einer Neigung um 20°, einer Mindestbreite von 1,50 m, und einer Länge um 12,00 m. Am Ende der Anlaufstrecke sollte sich ein Absatz von ca. 1,00 m befinden. Dadurch besteht die Möglichkeit, einen zu langsamen Start durch etwas Nachziehen zu korrigieren. Aus diesem Grunde sollte das Gelände auch nicht unterhalb der Anlaufbahn wieder flacher verlaufen, sondern möglichst steiler werden.

Bei günstigen Windverhältnissen spielen diese Dinge zwar kaum eine Rolle, aber ein guter Startplatz sollte auch problemlose Starts bei Windstille erlauben.

Da nur wenige Startplätze von Raupenfahrzeugen und LKW's erreicht werden können, scheidet die Anschüttung einer entsprechenden Naturrampe in den meisten Fällen aus. Als Möglichkeit bleibt der Bau einer Holzrampe, die sich auch gut in das Landschaftsbild einfügt. Eine fachwerkartige Konstruktion aus Rundhölzern ist leider sehr aufwendig, und selten findet sich ein Spezialist im Club, der solch ein Gebilde hinbringt. Eine einfache und preiswerte Konstruktion wurde bei mehreren Geländen ausprobiert und hat sich bestens bewährt.

Materialbedarf

Benötigt werden 2 gerade schlanke Fichtenstämme von ca. 12 m Länge, 10 verzinkte Stahlrohre (Wasserrohrreststücke vom Installateur) in einer Stärke von 1,5 - 2,00 Zoll und je nach Gelände 0,7 - 1,5 m lang, an einem Ende mit einer Bohrung für die Wurzelschrauben versehen, am anderen Ende platt geschlagen. (entfällt beim Einsetzen in Bohrlöcher) und ca. 1 Zoll starke, imprägnierte Schalbretter mit einer Länge von 1,50 m (spätere Rampenbreite), um die Anlaufstrecke herauszustellen (Bedarf je nach gewählter Rampenlänge verschieden). Ausserdem brauchen wir 3 Zoll lange verzinkte Nägel, 10 Wurzelschrauben (Sechskantholzschrauben) ca. 15 cm lang und evtl. Kunstrasenteppich und verzinkte Pappnägel zur Befestigung. Bei felsigem Untergrund ca. 25 kg schnellabbindender Zementmörtel z. B. Racofix o.ä. und Wasser.

Werkzeugbedarf

Holzäge, Vorschlaghammer, Schlosser- oder Dachdeckerhammer, Ringschlüssel für die Wurzelschrauben, Wasserwaage, Meterschnur, Spitzhacke, Schaufel, evtl. Preßluftbohrmaschine, Kronenbohrer 60 mm Durchmesser, Notsrommaggregat, Kompressor, Eimer und Kelle.

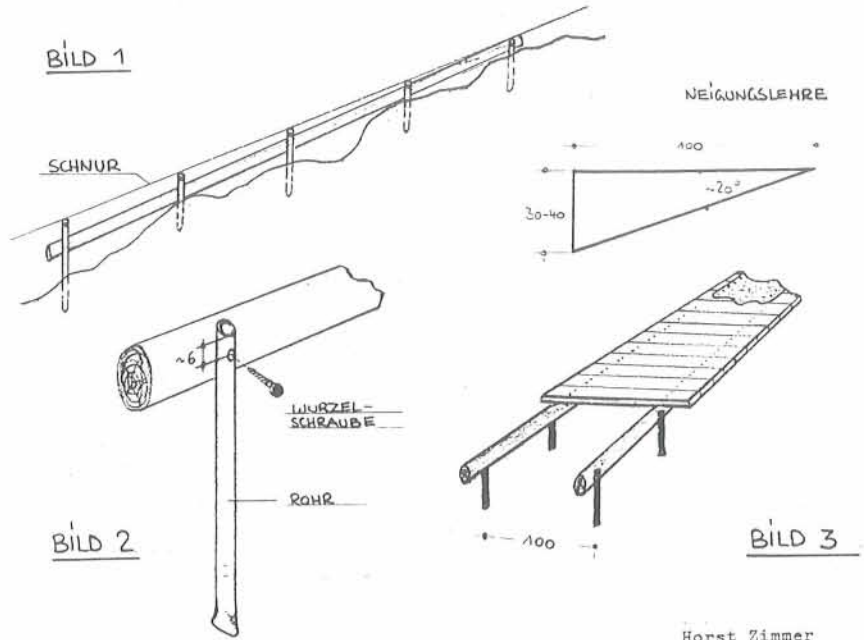
Bauanleitung

Zunächst werden die Fichtenstämme im Abstand von 1 m parallel nebeneinander in der gewünschten Startrichtung ausgelegt. Danach werden unmittelbar neben den Stämmen die Rohre im Abstand von ca. 3 m so weit eingetrieben, bis alle Rohrenden in der gewünschten Neigungsebene liegen. (Bild 1)

Die Rohrbohrungen müssen dabei quer zur Rampe verlaufen (Bild 2) und die Rohre sollten ca. 50 cm tief im Boden stecken. Bei felsigem Untergrund müssen mit einer Preßluftbohrmaschine und einem Krohnenbohrer ca. 30 cm tiefe Löcher zur Aufnahme der Rohre hergestellt werden. Diese Geräte kann man sich evtl. bei den Stadtwerken ausleihen. Man stellt damit die Außenwanddurchbrüche zur Installation der Hausversorgungsleitungen her. Ein elektrischer Preßlufthammer tut notfalls auch den Dienst. Die Rohre werden anschließend mit schnellabbindendem Zementmörtel eingesetzt.

Danach werden die beiden Stämme nacheinander angehoben und mit den Wurzelschrauben an den Rohrenden verschraubt. Dabei prüft man mit einer Wasserwaage und einem quer aufliegenden Brett; ob die Anlaufbahn auch horizontal liegt. Die anschließend aufgenagelten Bretter (Bild 3) geben der Rampe eine völlig ausreichende Festigkeit. Der Übergang zwischen Gelände und Rampe wird mit etwas Erdreich egalisiert.

Zum Schluß kann man die Anlaufbahn noch mit einem rutschfesten Belag versehen. Ideal hierfür ist ein Kunstrasenteppich, der in einer Breite von 1,00 m mit verzinkten Pappnägeln angenagelt wird.



Horst Zimmer

Sie wissen schon was Sie wollen!

Sie wollen:
absolute Spitzenleistung,
ausgezeichnetes Handling,
beste Start- u. Landeeigenschaften,
hohe Sicherheit,
vernünftiges Packmaß,
perfekte Verarbeitung,
maximalen
Gegenwert
für Ihr
Geld.



Sie wollen einen IKARUS 800 AERO – was denn sonst?!

Den IKARUS 800 AERO, der neue Maßstäbe setzt.

Der IKARUS 800 AERO dürfte das am intensivsten und härtesten getestete Gerät sein, das Sie heute kaufen können. Der 800 AERO hat alle nur denkbaren Prüfungen bestanden:

- Die Prüfungen für das Deutsche Gütesiegel.
- Das TPZ für die Schweizer Zulassung mit seinen erhöhten Festigkeitsanforderungen. Der 800 AERO wurde dabei auf 8 g sichere Last gefahren (bezogen auf 100 kp Pilotengewicht).
- Der 800 AERO wurde entsprechend den neuen US-Forderungen bei einem Negativ-Ausstellwinkel von -30° auf 3 g negativ sichere Last geprüft.
- Beim Vergleichsfliegen des „Drachenflieger“ in Münsingen war der 800 AERO mit seinen Durchschnittswerten aus Gleiten u. Sinken das Gerät mit der absolut besten Leistung!

Technische Daten:

IKARUS 800/1 AERO
Spannweite 11,7 m · Fläche 17,0 m²
Streckung 8,0 · Nasenwinkel 130°
Tunnel 0° · Pilotengewicht ab 75 kp
Packlänge 3,8 m · Gewicht 27,5 kp

IKARUS 800/2 AERO
Spannweite 10,95 m · Fläche 15,0 m²
Streckung 8,0 · Nasenwinkel 130°
Tunnel 0° · Pilotengewicht 60–80 kp
Packlänge 3,5 m · Gewicht 25,5 kp

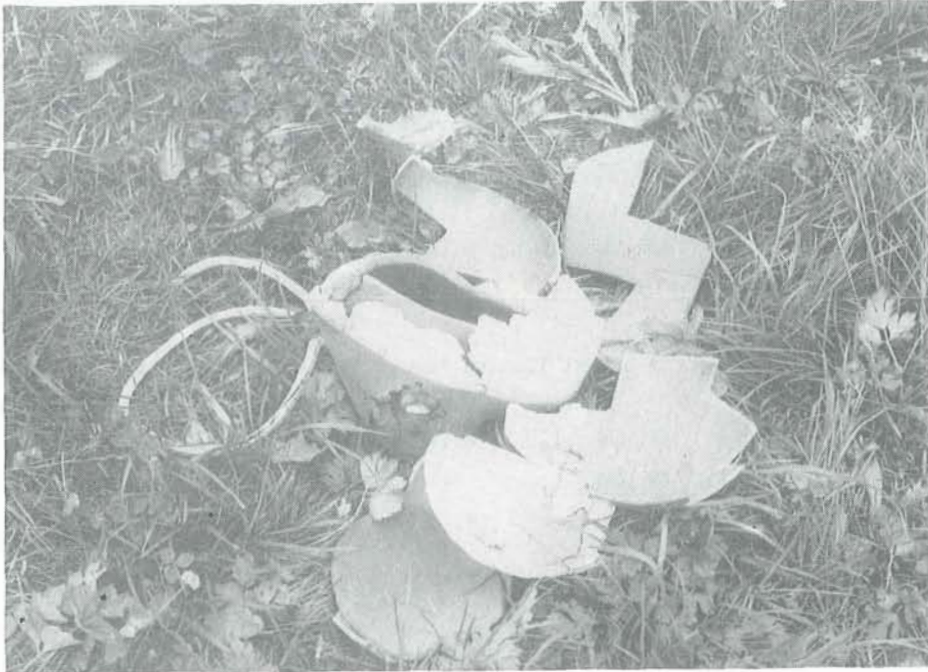
IKARUS DEUTSCHLAND COMCO GmbH

Tannenweg 20 · D-7031 Aidlingen/Württ.
Telefon (0 70 34) 32 87 / 32 01

Vereinbaren Sie einen Probeflug!

Wollen Sie sich mit weniger zufrieden geben?

Bietet Dein Helm genügend Sicherheit?



Helm von Kuttig nach Absturz am 16.7.80

Gebrauchtmarkt

Jedes DHV-Mitglied hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrachte 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.

Atlas 16 C 10 Monate Moyes Mega II 3 Monate Stöllinger und Prieler Liegegurt billig zu verkaufen von privat 089/365147 o. 913390

BICLA II maxi Zentralgelenk, Packmaß 1.58 m, kleiner und großer Packsack, Sondersegel, Ersatzteile. Erstflug Febr. 80, absolut crashfrei Für 2100,- DM zu verkaufen. W.Ulm, 8859 Rennertshofen. Tel. 08434/504

Gebrauchtmarkt

2 Ikarus 700/1 Aero 18,6qm Bauj. 3. 80, Farben Rot-weiß, Gold-orange, Beide Geräte in einwandfreiem Zustand. Preis VB 2750,-/Tel. D 07841/7679 o. 7589

Wings 17,2 qm, Bauj. 12/79, Gütesiegel, nur 10 Flüge, crashfrei, buntes Segel, wegen zu geringem Pilotengewichts zu verkaufen od. gegen gleichwertigen kleineren Drachen zu tauschen. Tel. 08031/71164

Bergfalke S in neuwertigen Zustand, VB 2250,-/DM, Tel. 07161/4763

Cloud in Bersteigerausführung, Packlänge 1,50; 3,50; 5m 1 a Zustand, Schöne Farben mit Kraxe und 2 Packsäcken Preis 1500,- DM Tel. 08845/1916 ab 18 Uhr

Wings Competition, 1 Jahr alt, weiß-blau, crashfrei, wegen Neukauf zu verkaufen, Preis nach Vereinbarung. Tel. 08845/1916 ab 18 Uhr.

Gebrauchtmarkt

Wasp Gryphon 180 Ds wie neu 10 Flüge seit Oktober 80 Bunte Farben. Spielmann Sigi, Nelkenstr.3, 8318 Bodenkirchen Tel. 08745/745

Verkaufe Super Scorpion Ct 2000,- DM Tel. D 07232/6782

Verkaufe Superfex II 2 Jahre alt einwandfreier Zustand, alle tech. Modifikationen durchgeführt. Preis: DM 2000,- Tel. 07127/35512

Wings Competition 6/80, 17,2 qm erstklassiger Zustand, crashfrei, Segelfarbe: Gold, Taschen Orange incl. Packsack günstig um DM 2.500,- abzugeben Hansjörg Keller, 8221 Inzell, 08665/461

Noch Windsäcke vorrätig! Sonderpreis DM 40,- +MWST Walter Zuerl 8031 Steinebach-Wörthsee Postfach

DHV-Prüfungskalender 1981
(wird laufend ergänzt)

| Termin | Prüfungsort | Ausweichtermin | Anmeldeadresse |
|--------------|---------------|---------------------|--|
| 07.02. T A | Türkheim | 08.02. (14./15.02) | Peter Rieger, Reinhardtstraße 43, 7441 Wolfschlügen, Tel. 07022/52654 |
| 21.02. T A/B | Hochplatte | 22.02. | Peter Kraus, Geisenhausen 4, 8215 Marquartstein, Tel. 08641/8234 (19-20 Uhr) |
| 28.02. B | Türkheim | 01.03. (07./08.03.) | Peter Rieger |
| 14.03. T A | Stadtsteinach | 15.03. (21./22.03.) | Anton Juri, Varellweg 16, 8580 Bayreuth, Tel. 0921/92405 |
| April T A | Riöl | Genauen Termin bei | Horst Zimmer, Weidegasse 5, 5500 Trier, Tel. 0651/40544, erfragen |
| 04.04. T A | Türkheim | 05.04. (11./12.04.) | Peter Rieger |
| 04.04. T A | Elpe | 05.04. | Westdeutsche Drachenflugschule Elmar Müller, Am Rad 20 a, 5788 Winterberg, Tel. 02981/2907 |
| 11.04. T A | Hochplatte | 12.04. | Peter Kraus |
| 16.05. B | Türkheim | 17.05. | Peter Rieger |
| 16.05. T A | Battenberg | 17.05. | Jürgen Hansmeyer, Sudetenstraße 6, 3558 Frankenberg, Tel. 06451/1911 |
| 16.05. T A | (Allgäu) | 17.05. | Drachenflugschule Allgäu, Bahnhofstraße 65, 8959 Seeg/Allg., Tel. 08364/412 |
| 13.06. T A | Türkheim | 14.06. (20./21.06.) | Peter Rieger |
| 13.06. T A/B | Hochplatte | 14.06. | Peter Kraus |
| 20.06. B | (Allgäu) | 21.06. | Drachenflugschule Allgäu |
| 04.07. T A | Elpe | 05.07. | Westdeutsche Drachenflugschule |
| 11.07. B | Türkheim | 12.07. | Peter Rieger |
| 25.07. T A | (Allgäu) | 26.07. | Drachenflugschule Allgäu |
| August T A | Riöl | Genauen Termin bei | Horst Zimmer erfragen |
| 08.08. T A/B | Hochplatte | 09.08. | Peter Kraus |
| 29.08. B | (Allgäu) | 30.08. | Drachenflugschule Allgäu |
| Sept. T A/B | Büchelstein | Genauen Termin bei | Gerd Pledl, Westlicher Graben 10, 8360 Deggendorf, Tel. 0991/8682, erfragen |
| 12.09. T A | Türkheim | 13.09. (19./20.09.) | Peter Rieger |
| 03.10. B | Türkheim | 04.10. | Peter Rieger |
| 03.10. T A | Elpe | 04.10. | Westdeutsche Drachenflugschule |
| 03.10. T A/B | Hochplatte | 04.10. | Peter Kraus |
| 01.11. T A | Türkheim | 02.11. (07./08.11.) | Peter Rieger |
| 14.11. T A | (Allgäu) | 15.11. | Drachenflugschule Allgäu |
| 21.11. T A | Elpe | 22.11. | Westdeutsche Drachenflugschule |
| 21.11. T A/B | Hochplatte | 22.11. | Peter Kraus |
| 26.11. T A | Battenberg | 27.11. | Jürgen Hansmeyer |
| 12.12. B | Türkheim | 13.12. | Peter Rieger |

Kritik aus Köln Lieber Peter Janssen!

Seit ca. einem Jahr ist unser Club im DHV organisiert.. Es ist festzustellen, daß im allgemeinen die Trennung vom DAeC und Aktivitäten in eigener Regie eine positive Wirkung auf den Drachensflugsport in der BR Deutschland hatten.

Auf unserer Jahreshauptversammlung am 5. Dezember 1980 wurden aber auch kritische Stimmen laut, die nach Meinung des Clubvorstandes berechtigt sind und hier im folgenden Text festgehalten sind.

Prüfungssituation

Die Termingestaltung und Veröffentlichung sowie die Anmeldeformalitäten haben aufgrund negativer Erfahrungen große Verärgerung ausgelöst.

Man muß feststellen, daß besonders die „Flachländer“ benachteiligt sind, da die Prüfungsorte wegen der langen Anreisewege erheblichen Zeitaufwand und Reisekosten verursachen.

Hinzukommt, daß die angebotenen Termine die Nachfrage nicht decken können. Zum Zeitpunkt der Terminveröffentlichung im DHV-Info bzw. im „drachensflieger“ sind diese Prüfungen schon ausgebucht. Andererseits ist bekannt, daß viele Piloten ihrer Anmeldung nicht nachkommen und somit eine unbekannte Zahl von Prüfungsplätzen frei ist. Unter den o. a. geschilderten Umständen bleibt den „Flachländern“ nichts anderes übrig als auf's Geratewohl eine An- und Abreise von ca. 1.600 km, Urlaub, dies alles mit erheblichen Kosten verbunden, inkauf zu nehmen, um möglicherweise doch einen „freien Prüfungsplatz“ einnehmen zu können.

Diese Anstrengungen werden letztlich auch unternommen, um den Anforderungen in bezug auf Qualifikation zu Fluggelände gerecht zu werden.

Nach den neuen Prüfungsrichtlinien des DHV muß aber zusätzlich zum B-Scheinprüfungsflug der Ausbildungsstand durch eine Flugschule bestätigt werden. A-Schein und bestätigte Höhenflüge sind offensichtlich kein Kriterium mehr. Das heißt, nochmals aus Nord- oder Westdeutschland anreisen, weil kein B-Schein-Gelände vor der Tür ist.

Hier werden die finanziellen Möglichkeiten vieler Anhänger des Drachensflugsports überschätzt.

Und warum dies alles?

Weil selbst flugbuchbestätigte erforderliche Flüge für den B-Schein, die im Ausland von ausländischen Drachensfluglehrern beglaubigt wurden, nicht akzeptiert werden. Hier wiehert der Amtsschimmel im DHV.

Die Alpen hören in Bayern nicht auf.. Viele Familienväter benutzen den Urlaub im ausländischen Alpenraum, um ihrem Hobby, Drachensfliegen, dort nachzugehen. Für die meisten ist es die einzige preiswerte Gelegenheit, um überhaupt Flüge mit entsprechendem Höhenunterschied absolvieren zu können.

Hier wird nach unserer Meinung bürokratischer Fetischismus betrieben, der dem DAeC zur Ehre gereichen würde!

Wir schlagen vor, die Anmeldung zu einer B-Schein-Prüfung zukünftig nur anzunehmen, wenn gleichzeitig die Prüfungsgebühr gezahlt wurde.

So kann verhindert werden, daß sich die „Sportsfreunde“ landauf und landab überall anmelden, nach dem Motto „irgendwo wird schon das entsprechende Flugwetter herrschen“.

Weiterhin erwarten wir einen realistischen, kostenbezogenen Beglaubigungsmodus für absolvierte Drachensflüge.

Umschreibung von ausländischen Flugzertifikaten

Nach den Veröffentlichungen im „drachensflieger“ ist zukünftig der Erwerb des österr. Sonderpilotenscheines eine Farce. Die Reglementierung, die mit der Umschreibung verbunden ist, bedeutet doch, daß dieses Zertifikat für den DHV kein Nachweis im eigentlichen Sinne mehr ist.

Dies ist deshalb besonders zu bedauern, da langwierige Verhandlungen nötig um in beiden Ländern entsprechende Flugscheine als gleichwertig

Sollen damit Drachensfluginteressierte in deutsche Flugschulen gezwungen werden? Was gedenkt der DHV zu tun, wenn der österr. Verband ebenfalls als Reaktion auf die Abqualifizierung des Sonderpilotenscheines unter dem „Mäntelchen“ der Sicherheitsanforderungen entsprechend kleinlich reagiert und B-Schein-Inhaber dort wegen bürokratischer Hindernisse nicht mehr fliegen können.

Deutsche Bergbahnen, wir kommen!
Profit, Profit.

Thema „Sicherheit“

Zu diesem Complex möchten wir folgendes anmerken:

Die Gütesiegelanforderungen des DHV für Fluggerät, Fallschirm und weiteres Zubehör sind unbestritten ein Beitrag zur Sicherheit.

Bedenklich ist aber, wenn dieses Bestreben unter das Motto gestellt wird:

„Neu gegen Alt!“

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß sich hier einige Hersteller von den o. a. Geräten „goldene Nasen“ verdienen. Wie stark ist eigentlich schon deren Lobby im DHV?

Es ist schon bemerkenswert, wenn plötzlich ein bekannter Hersteller von Liegeschürzen sein Lager mit Sonderangeboten räumen will, bevor noch offiziell von einem Gütesiegel für Liegeschürzen die Rede war.

Wie die jüngste Vergangenheit gezeigt hat, ist mit restriktiven Vorschriften das menschliche Sicherheitsrisiko nicht auszuschalten.

Andererseits zeigen uns die Erfahrungen des Auslandes, daß weniger Vorschriften nicht unbedingt mehr Unfälle zur Folge haben.

Warum wird nicht versucht, Bewährtes zu verbessern bzw. entsprechend den neuesten Erkenntnissen folgend, zu modifizieren?

Seid Ihr Euch überhaupt im Klaren, welche Kosten dem einzelnen mit immer neuen Vorschriften aufgebürdet werden: z. B. Dezember 1981 sichtgeprüfte Geräte - Flugverbot - Konsequenz verschrotten -, Verwendungsverbot bisher benutzter Liegeschürzen in Sicht, neue Gütesiegelanforderungen für Fallschirme werden nicht auf sich warten lassen.

Ebenso dürfen bewährte Geräte des Auslands ohne Gütesiegel in Deutschland nicht geflogen werden. Englischsprachige Piloten ohne entsprechendes Zertifikat müssen hier auf dem Boden bleiben, usw. Vom freien Fliegen ist kaum noch etwas geblieben.

Wenn diese Reglementierung in dem bisherigen Tempo fortschreitet, ist der Zeitpunkt abzusehen, wo das Briefing vor dem Start zum Drachensfliegen, einen Verkehrspiloten vor Ehrfurcht erstarren läßt!

Man sollte nicht versuchen, jede Kleinigkeit in Vorschriften zu fassen, jeden Ermessensspielraum und das Verantwortungsbewußtsein des Einzelnen durch Reglementierung abzulösen.

„Schwarze Schafe“ müssen Flugverbot erhalten. Das heißt doch aber nicht, daß mit jedem negativen Vorfall die Gesamtheit der Drachensflieger in die Zucht genommen, daß alles pauschalisiert werden muß.

Man wird damit nur eines erreichen, die Abkehr vom DHV und die Erweckung neuen Mißtrauens gegen jeder Organisationsform mit der Konsequenz des Ungehorsams überhaupt.

Wir würden uns freuen, wenn die Antwort des DHV auch unsere Bedenken zerstreuen könnte, daß vordergründig Sicherheitsstreben weniger dazu dient lukrative Geschäfte zu machen.

Eine Kopie dieses Schreibens haben wir zwecks Veröffentlichung an den „drachensflieger“ und zur Kenntnisnahme an jeden DHV-Club gesandt.

Mit freundlichem Gruß

Heinz Adler
Helmut Lankes
Günther Stratmann
Drachensfliegerclub Köln e. V.

Unser Antwortschreiben

Liebe Kölnler!

Zu Eurem Schreiben vom 10. 12. 1980 nehmen wir in der Reihenfolge Eures Schreibens Stellung:

Prüfungstermine

Wir würden gerne weitere Prüfungstermine anbieten. Wir können jedoch niemanden zur Organisation und prüfbarkeit zwingen, sondern sind auf freiwillige Mitarbeit der Vereine und Schulen angewiesen. Für das Jahr 1981 sind bereits heute 21 Prüfungen terminiert und wir hoffen den Kalender weiter „verdichten“ zu können.

Uns ist bekannt, daß einzelne Piloten sich zur Prüfung anmelden, jedoch nicht erscheinen und dadurch den Teilnehmerplatz blockieren. Wir sehen jedoch gegenwärtig keine Abhilfemöglichkeit, die ohne Druckmittel wie Gebührenvorauszahlung funktionieren würde; solche Druckmittel wiederum halten wir vom Verwaltungsaufwand und überhaupt vom Prinzip her bei Pilotenprüfungen für unangemessen.

Zwecks frühzeitiger Anmeldung und damit zur Vermeidung vergeblicher Reisen im Jahre 1981 ist der nächstjährige Prüfungskalender beigelegt. Der Kalender wird ständig ergänzt und im DHV-Info veröffentlicht.

Ausbildungszeugnis

Dieses Zeugnis halten wir für unangemessen, und zwar gerade auch für solche Piloten, deren Ausbildung sich auf Grund der örtlichen Entfernung über einen langen Zeitraum erstreckt. Diese Piloten müssen nach jeder Unterbrechung zunächst wieder den früheren Ausbildungsstand aufholen, die für sicheres Fliegen notwendige Routine stellt sich dementsprechend später ein und die Mindestflugzahl gemäß Ausbildungs- und Prüfungsordnung reicht als alleiniges Zulassungskriterium für die Prüfung nicht aus. Uns ist klar, daß der Erwerb des Befähigungsnachweises dadurch erschwert wird und auch mehr Kosten verursachen kann. Ihr solltet aber nicht vergessen, daß auch während der Ausbildung „geflogen“ wird, was wir doch alle recht gern tun. Bei der Abwägung von Sicherheit und Kosten meinen wir, daß der Sicherheitsgewinn den Mehraufwand überwiegt und daher nicht daran scheitern darf.

Flugbestätigung

Euch scheint nicht klar zu sein, daß die Ausbildung und Prüfung in totaler Selbstverwaltung erst- und einmalig im deutschen Luftsport ist und daß diese Regelung, die von diversen Behörden angegriffen wird, nur bei konsequenter Einhaltung von Dauer sein kann. Dazu gehört auch, daß die ohnehin sehr liberale und leicht zu mißbrauchende Regelung der Flugbestätigung durch einen deutschen Drachenfluglehrer nicht noch weiter aufgeweicht wird, nämlich dadurch, daß man einen für uns weder namentlich noch qualitativ überschaubaren ausländischen Personenkreis miteinbezieht. Vielleicht dazu noch die Anregung an Euch einzelne besonders talentierte Piloten auf die Fluglehrerlehrgänge des DHV zu schicken und dann mit verinszugehörigen Fluglehrern einerseits Eure Probleme zu umgehen und andererseits die fremden Fluglehrer, die mit ihren eigenen Schülern und Vereinsmitgliedern vollaufbeschäftigt sind zu entlasten.

Sonderpilotschein

Der DHV anerkennt den österreichischen Sonderpilotschein unverändert als gleichwertig mit dem B-Schein. Etwas anderes wurde nie beschlossen oder veröffentlicht. Im Gegenteil: Unser Engagement für den Sonderpilotschein könnt Ihr dem beigelegten Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 02.10.1980 entnehmen.

Die Mitteilung im DRACHENFLIEGER Heft 11/80 behandelt lediglich die Umschreibungsmöglichkeit für solche Piloten, die beispielsweise den Aufwand der jährlichen fliegerärztlichen Untersuchung vermeiden wollen, die mit dem Sonderpilotschein verbunden ist. Diese in jeder Hinsicht freiwillige Möglichkeit schadet eher den geschäftlichen Interessen der deutschen Flugschulen und hat nichts mit Abqualifizierung des österr. Sonderpilotscheins zu tun.

Gütesiegel für Gurtzeug

Im Jahre 1978 wurden von der damaligen DAeC-Hängegleiterkommission gleichzeitig die Gütesiegel für Hängegleiter, Gurtzeug und Rettungssysteme geschaffen. Lediglich das Gütesiegel für Hängegleiter war verbindlich, die Gütesiegel für Gurtzeug und Rettungssysteme waren freiwillig. Während nahezu alle Fallschirmhersteller das Gütesiegel erworben haben, konnte zunächst kein Gurtzeughersteller die Bedingungen erfüllen. Erst ab Mitte dieses

Jahres haben mehrere Hersteller das Gütesiegel für Gurtzeug erworben und wir rechnen damit, daß die übrigen Hersteller folgen werden.

Gütesiegelpflicht für Gurte und Rettungssysteme besteht heute zwar noch nicht, wir setzen uns jedoch aus Sicherheitsgründen – siehe tödlicher Unfall Kuttig nachdrücklich dafür ein, daß das Bundesverkehrsministerium ab 01.01.1982 Gurte und Schirme insoweit dem Hängegleiter gleichstellt.

Gütesiegel für Hängegleiter

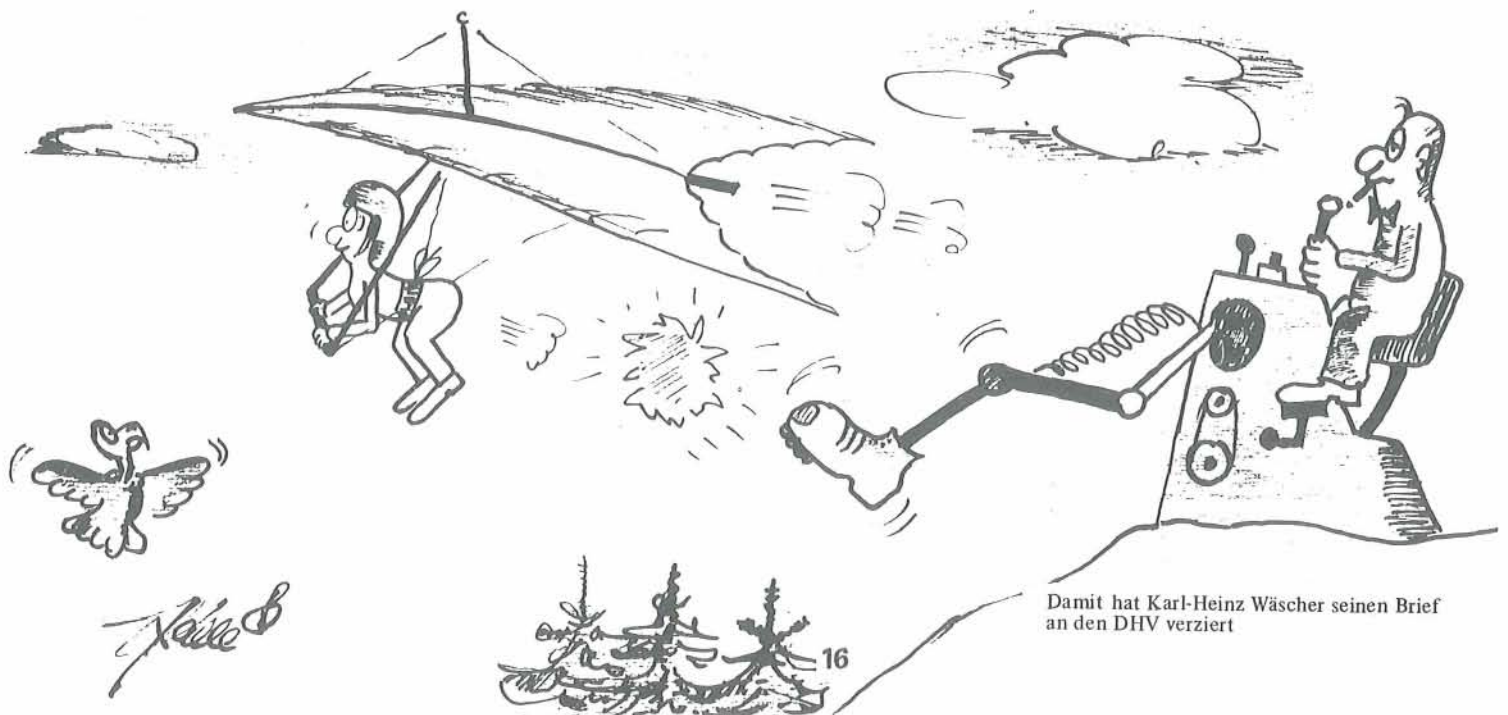
Etwa die Hälfte der tödlichen Unfälle 1980 in Deutschland sind auf technisches Versagen von Geräten ohne Gütesiegel (mit-) zurückzuführen. Wir haben trotzdem – und zwar mit einem unangenehmen Beigeschmack – die zum 31.12.1980 auslaufende Sichtprüfung um ein Jahr verlängert. Eine weitere Verlängerung halten wir bei allem Verständnis für finanzielle Nöte der Piloten nicht mehr für vertretbar, auch deswegen, weil der Zustand dieser Geräte sich von Jahr zu Jahr verschlechtert, z.B. durch Haarrisse etc. Ausländische Geräte werden bei uns akzeptiert, wenn sie entweder die österreichische Musterzulassung oder das schweizerische Gütezeichen oder das deutsche Gütesiegel besitzen. Wir sehen keinen Anlaß, den mühsam erreichten Sicherheitsstandard in der Gerätetechnik dadurch aufs Spiel zu setzen, daß man aus falsch verstandener Liberalität einfach „bewährte“ Geräte zuläßt. Anlaß besteht besonders auch deshalb nicht, weil weitere Länder – z. B. England – unsere Gütesieglforderungen ebenfalls für richtig halten, fast gleichlautende Forderungen stellt haben und demnächst in enger internationaler Abstimmung eigene Geräteprüfungen durchführen werden.

Vorschriften

Der pauschale Vorwurf „zu viele Vorschriften“ spricht sich leicht aus und hört sich gut an. In Eurem Schreiben ist keine Vorschrift genannt, die vom DHV stammt und auf die man Eurer Meinung nach verzichten sollte. Ich meine, daß Kritik, gerade wenn sie massiv und öffentlich geübt wird, auch entsprechend präzise und differenziert sein muß; sonst entsteht allzu leicht der Eindruck einer Querele und damit wollen wir im DHV gar nicht erst anfangen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Janssen
Vorsitzender des DHV



Damit hat Karl-Heinz Wäscher seinen Brief an den DHV verziert

Gruß aus Schwaben....

Liabe Freund ond Fliagrspezln!

... Nicht weils jetzt kurz vor Weihnachten ist, sondern weils mir ein echtes Anliegen ist, möchte ich Euch allen für das bisher geleistete ganz ganz herzlich danken! Es ist ein schönes Gefühl zu wissen, daß es jemanden gibt, der die Karre am Laufen hält. Ich persönlich fühle mich richtig „Daheim“....

*A Tröpfle für d Weibla
ond a Tröpfle für d Mand
mit de beschte Grüß
aus m Schwobaland*

Helmut Linnenfelser

Zusammen mit dem Schreiben von Helmut Linnenfelser kamen zwei Flaschen Schnaps bei uns an.
Herzlichen Dank und Prost!

An den DHV!

Meinen verbindlichen Dank für die schnelle Zusendung der Akten über das Urteil von Garmisch-Patenkirchen. Über die Beschaffung dieser Kopie über das Urteil durch die beiden Krankenkassen wäre wahrscheinlich ein sehr langer Zeitraum vergangen.

Nun nach sechs wochenlangem Tauziehen hat es sich die Firma doch überlegt, die Lohnfortzahlung zu leisten, und sich nicht auf einen Prozess einzulassen, da ich sämtliche Vorschriften eingehalten hatte und alles vorlegen konnte vom Pilotenschein bis zur Sichtprüfung.

Es wird sich weiterhin lohnen, daß man einen DHV gegründet hat und darin eingegliedert ist.

Man sollte mal die Presse dazu veranlassen, einen sinnvollen Artikel zu bringen, daß auch Arbeitgeber unter den freudigen Zuschauern sind und an diesem schönen Sport teilhaben wollen. Ich lege dem DHV einen Vers bei, den ich gedichtet habe.

Mit herzlichem Fliegergruß
M. Lutzenberger

Hoch in den Lüften frei wie ein Adler
Schwebt auf den Armen des Windes
Unser Drachen dahin.

Das Flattern der Segel ist unsere
Melodie.

Auf Kameraden, zum Start auf die
Gipfel der Berge
den Wolken entgegen.

Ob Berge oder Meer

Wir schweben in der Stille des
Himmels umher

Unsere bunten Drachen

Dem Regenbogen gleich

Leuchten in die Augen

Das jedes Herz erfreut

Sie leuchten aus weiter Ferne

So bunt wie schwebende Sterne

Impressum

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V., Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee, Telefon 08022/4923

Verantwortlich für den Inhalt: Der Vorsitzende Peter Janssen und der Ausbildungs- und Pressereferent Klaus Tänzler

Druck: Uhlenspiegel-Druck, 8311 Seyfriedswörth 27

Auflage 4000

..... und aus Südbayern

Sehr geehrte Damen und Herren,
als Klaus Tänzler im Frühjahr dieses Jahres um unseren Beitritt zum DHV bat, standen wir dem aufgrund der mit dem LVB gemachten Erfahrungen mit einer gewissen Skepsis gegenüber.

Trotzdem wollten wir dem DHV eine Chance geben und haben deshalb für ein Jahr unseren Beitritt erklärt.

Dieses Jahr ist nun fast vorüber.

Wir freuen uns, daß unsere Mitglieder mit dem vom DHV Erreichten im Großen und Ganzen einverstanden sind und wollen deshalb unsere Mitgliedschaft weiterhin aufrecht erhalten.

Von unseren Mitgliedern scheiden lediglich Hermann Geissler und Heinrich Hellweger wegen Aufgabe des Drachenflugsports aus.

Wir bitten, dies bei der Beitragsberechnung zu berücksichtigen.

Wir wünschen dem DHV weiterhin viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen

Windsurfer- und Drachensegler-Club
Werdenfels

Das neue Gurtprogramm von Delta Sport:

- »Cross-Country«-Schlafsackschurze
- »Super«-Kniehängerschurze
- »Strecker«-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 VERTRETUNG
weltmeister 79 Probeflüge!



Drachenflug-Center Chiemsee

Georg Steffl

»Cross-Country«-Schlafsackschurze

»Super«-Kniehängerschurze

»Strecker«-Schurze

Hängegurt (für Anfänger)



Gütesiegel LTZ.Nr. 030680
03/07-80
03/08-80
03/09-80

Greimelstraße 3a · 8212 Übersee
Drachenflugschule ☎ (08642) 383 · Drachenflugshop ☎ (08642) 6583

AKTUELLES

Läßt Angie Haag das Fliegen sein?

Deutschlands bislang beste Wettbewerbspilotin hat sich aus den Fliegerkreisen zurückgezogen.

Nach dem Grund befragt, sagt Angie: "Es ist die letzte Zeit öfter vorgekommen, daß ich unten stand und es hat mich garnicht mehr gereizt, oben mit dabei zu sein."

Zu ihren weiteren Plänen befragt, meint sie, "Erstmal werd ich nach Nordamerika, in die Karibik und vielleicht nach Südamerika reisen."

Und wenn sie zurückkommt, will sie sehen, ob die Lust aufs Fliegen wieder erwacht.

Ob es ein Comeback geben wird?

Drachenflugehrer Reinhold Ostler nun auf Schatzsuche!

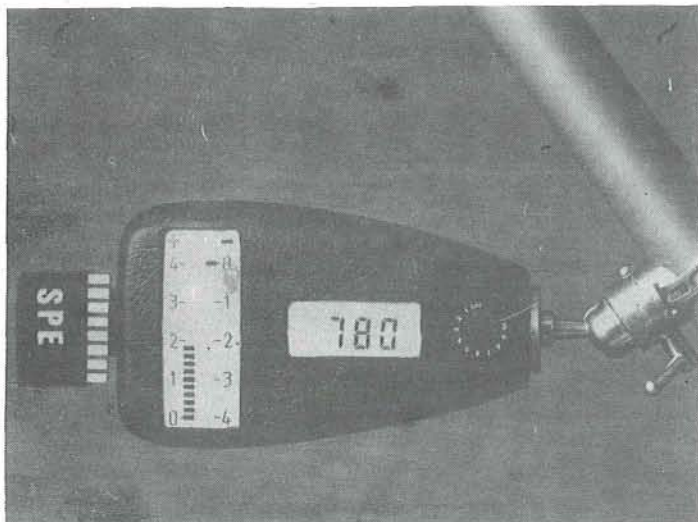
Lange hat man nichts mehr von ihm gehört, doch jetzt macht er wieder von sich reden. Wie dem Münchner Boulevard-Blatt "tz" vom 27.1.1981 zu entnehmen war, will Reinhold Ostler auf der Cokos-Insel nach einem sagenhaften Inka-Schatz graben. Er hat da nämlich eine Theorie, warum die anderen Schatzsucher dort bisher nichts gefunden haben.

So bleibt ihm eigentlich nur noch ein Problem. Originalton Ostler: "Schön wärs, wenn wir noch einen Mäzen finden könnten."

Neuartiger Barograph

Wolfgang Pritzel, Drachenflieger und Hersteller von elektronischen Varios und Fahrtmessern, hat uns dieses Bild von seiner neuesten Entwicklung

geschickt:
Der Barograph im Vario!
Mehr darüber im nächsten Info!



Der Barographenschreiber vor dem Einschieben ins Vario.

Kommt zum Stammtisch!

Wie gewohnt findet der Karlsruher Drachenfliegerstammtisch an jedem 2. Donnerstag im Monat statt:

- 8. Jan.
- 12. Febr.
- 12. März
- 9. April
- 14. Mai
- 11. Juni
- 9. Juli
- 13. Aug.
- 10. Sept.
- 8. Okt.
- 12. Nov.
- 10. Dez.

Wie bisher im Gasthaus „Dammerstock“, Nürnbergerstr. 1, Karlsruhe-Rüppurr.
Robert Weißenburger, Tel. 07255/6182

Die neue DHV-Gütesiegelplakette



Endlich ist er da:

UVEX CROSS

Der Drachenfliegerhelm mit Din-Prüfung



Extrem leicht, mit uneingeschränktem Gesichtsfeld

Er schmälert in keiner Weise den Fluggenuß und bietet doch

hundertprozentigen Rundumschutz im Ernstfall.

hervorragende Alterungs- und Kältebeständigkeit

In allen Größen lieferbar.

Für mehr Sicherheit im Drachenflugsport.

Münchner Drachenflugschule
Balanstr. 8, 8 München 80
Telefon 089/4486848

Einführungspreis: DM 130,-

Erster Elektroflug mit WINDSPIEL

Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, daß es einem unserer Kunden gelungen ist, den ersten europäischen Elektroflug mit einem Hängegleiter durchzuführen.

Herr Karl Friedel, Birkenweg 10, 6901 Wilhelmsdorf bei Heidelberg, Elektronik-Ingenieur und ehemaliger Segelflieger, startete am 19.11.1980 zu seinem Erstflug von 3 1/2 Minuten Dauer.

Sein serienmäßiger Hängegleiter „Windspiel 2“ wurde durch zwei am hinteren Flügelholm angebrachten elektrischen Antriebseinheiten und ein leichtes Fahrwerk zur Aufnahme der Akkupakete ergänzt. Die Instrumentierung bestand aus einem selbstgebauten Fahrtmesser und elektrischen Meßgeräten zur Kontrolle der Motorleistung. An- und Abstellen des Elektroantriebs geschah über einen Schalter.

Antriebseinheit

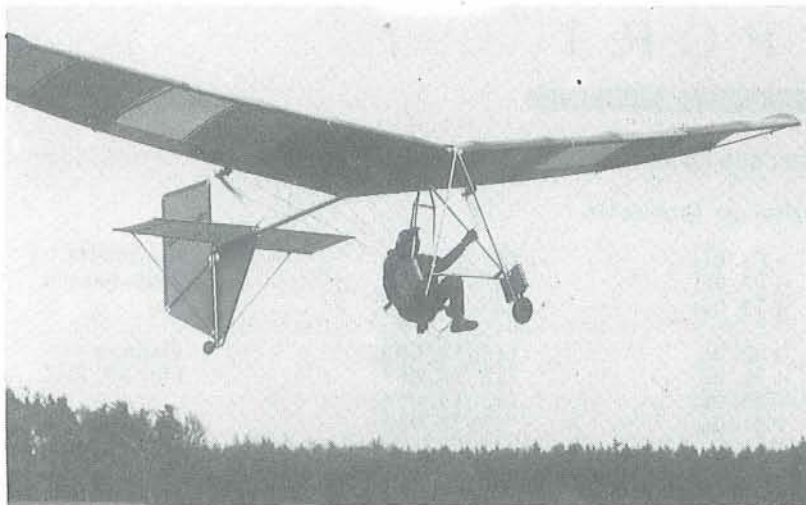
Ein 12 V-Scheibenwischermotor wurde mit Kobalt-Samarium-Magneten versehen und bekam verstärkte Stromzuführungs-Bürsten. Die hohe Motordrehzahl von 9000 min^{-1} wurde durch ein Planetengetriebe auf eine Propellerdrehzahl von 3000 min^{-1} reduziert. Mit dem 85 cm-Propeller, in GFK-Schalbauweise, wird ein Standschub von 13 Kp pro Einheit erreicht. Die aufgenommene Leistung beträgt dann ca. 2,7 PS pro Einheit.

Akkueinheit

Um auf die nötige Motor-Betriebsspannung von 110 V zu kommen, wurden 100 Zellen des Typs N1800C der Firma Sanyo hintereinander geschaltet. Das ergibt ein Gewicht von 7 kp pro Akkueinheit.

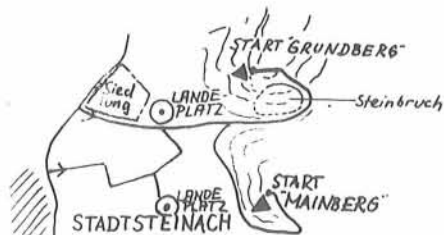
Nach Angaben der Firma Sanyo sind diese Akkus für 1000 bis 2000 Ladezyklen geeignet.

R. Schäfer
Ikarusflug Bodensee



Schlepperprobung auf den Verkehrslandeplatz „Burg Feuerstein“ am 22. - 23. 12. 80.

Testpilot: Frank Kamensky
Windenfahrer: H.P. Roth
Genauer Bericht folgt von H. P. Roth



GRUNDBERG bei Stadtsteinach

| | |
|--------------------|--------|
| Hauptstartrichtung | W |
| Landeplatz | 350 m |
| Startplatz | 550 m |
| Höhendifferenz | 200 m |
| Schwierigkeitsgrad | leicht |

Man verläßt die Autobahn München - Berlin bei der Ausfahrt Bad Berneck Richtung Rulbach und fährt über Untersteinach nach Stadtsteinach.

1. HAUPTINFORMATIONEN

Verantwortlicher Club: Nordbayerische Drachenflieger e.V.
F.-v. Schiller-Str. 3b, 8580 Bayreuth
Das Gebiet eignet sich von Frühjahr bis Herbst. Im Winter ergeben sich Zulassungsprobleme. Fliegen und auch starten kann man hier bei SW und W-Wind. Distanz Start - Landeplatz: 700 m, durchschnittliche Flugdauer bei Windstille 2 Min.
Die Auflagen des Luftamtes Nordbayern müssen gegen Unterschrift zur Kenntnis genommen werden. Kostenlose Gastmitgliedschaft gegen Unterschrift möglich. Zu beachten: Sprengungen im Steinbruch möglich. Werden durch Sirensignale angekündigt. Will man dort fliegen, so kann man Auskunft über Wind und Wetter bei der Kontaktadresse

Gasthof Hünner, Stadtsteinach, 09225/206

erhalten. Auf jeden Fall muss mindestens ein Vereinsmitglied anwesend sein. Für Zuschauer ist es an Startplatz interessant.

2. LANDEPLATZ-INFORMATIONEN

Der Landeplatz, ein Acker, ist leicht zu finden. Jeder Anwohner weiß Bescheid. Eine Hochspannungsleitung ist zu beachten. Windsack ist vorhanden. Für die Demontage der Deltas steht ein kleiner Abflugplatz zur Verfügung. Ausweich Landeplatz ist derjenige des Flugplatzes Mainberg. Parkplätze vorhanden. Strasse nicht überfliegen beim Anflug.

3. DER WEG ZUR STARTPLATZ

Man fährt mit dem Auto ca. 1 km Richtung und durch den Steinbruch. Die Fahrt dauert ca. 6 Min. Von Parkplatz bis zum Startplatz gibt's noch einen Fußmarsch von ca. 30 Min. Parkplätze vorhanden. Treffpunkt für den gemeinsamen Transport ist der Landeplatz.

4. STARTPLATZ-INFORMATION

Der Startplatz "Grundberg" liegt oberhalb des Steinbruches. Beschaffenheit: Geröll, Wiese und niederes Buschwerk. Keine anderen Startmöglichkeiten. Keine sonstigen Hindernisse. Windsack ist vorhanden. Der Start erfolgt über eine Rampe. (Aufsetzen nach der Rampe ist möglich). Den Landeplatz kann man sehen. Nächstegelegene Wirtschaft ist der Gasthof Hünner, Tel. 09225/206. Nicht ins Getreide fliegen!

5. FLUGINFORMATIONEN

Das Gelände eignet sich nicht für Schulungsflüge. Nicht starten kann man bei Wind aus N, O und SO. Über dem Wald kann es oft ruppig werden! Man überfliegt eine Hochspannungsleitung. Notlanden kann man rundum in den Feldern. Bis zu 4 Piloten können gleichzeitig fliegen. Beste Tageszeit: Nachmittag. Gleitzahl 4 erforderlich.

6. RETTUNGSINFORMATION

Unfälle müssen dem Luftamt Nordbayern gemeldet werden. 1. Hilfsmaterial ist im Gerätekasten beim Startplatz.
Wichtige Telefonnummern: Krankenhaus im Ort: 09225/777
Polizei: " 412
Helikopter: " 110

7. DIVERSES

Treffpunkt der Deltaflieger ist der Gasthof Hünner und die Gaststätte Frankenthal. Die Bevölkerung ist zu Deltafliegern sehr aufgeschlossen. Neben Fliegen kann man hier noch Tennis spielen und im beheizten Schwimmbad schwimmen.

20.1.1981

WETTBEWERBE 1981

Vorläufiger Terminplan

| | |
|---------------|---------------|
| 01. — 03. 05. | (09./10. 05.) |
| 01. — 03. 05. | (09./10. 05.) |
| 22. — 24. 05. | (28./31. 05.) |
| 04. — 08. 06. | (13./14. 06.) |
| 04. — 08. 06. | (13./14. 06.) |
| 04. — 08. 06. | (13./14. 06.) |
| 17. — 21. 06. | (27./28. 06.) |

August

September

| | |
|---------------|---------------|
| 01. — 04. 10. | (17./18. 10.) |
|---------------|---------------|

Hochplatte
Stadtsteinach
Rid

Freiburg
Elpe od. Riol

Loffenau

Wasserkuppe

Ruhpolding

Tegelberg

Südbayr. Qualifikation zur BM
Nordbayr. Qualifikation zur BM
Moselpokal, Ranglistenwet-
bewerb
Baden-Württ. Meisterschaft
Blockmeisterschaft
Bayerische Meisterschaft
Teufelspokal, Ranglistenwet-
bewerb

Rhönpokal, Ranglistenwet-
bewerb
Deutsche Meisterschaft

Deutschlandpokal, Ranglisten-
wettbewerb

FAI Nachrichten

Weltmeisterschaft 1981

Auf Grund von örtlichen Umständen mußte der Termin für die WM geändert werden. Die Japanischen Hängegleiter Kommission hat folgenden neuen Termin vorgesehen:

| | |
|-----------------------|----------------|
| Offizielles Training: | 29.—30.09.1981 |
| Eröffnung: | 01.10.1981 |
| Wettbewerb | 02.—11.10.1981 |
| (Reservetage) | 12./13.10.1981 |

Reisekosten/Unterbringung und Frühstück

Floor Gremmen aus Holland arbeitet sehr schwer, um kostengünstigen Transport und Unterkunft zu organisieren.

Die Reisekosten betragen etwa US Dollar 1100. Das 6-Bett-Zimmer mit Frühstück US Dollar 19. Der Flugpreis gilt für Abflüge von folgenden Flughäfen: Athen, Rom, Paris, Frankfurt, Amsterdam, Kopenhagen und London.

Floor verhandelt in dieser Sache mit Herrn Hirai von der offiziellen Japanischen Reise-Agentur. Bis zum 15.03.1981 müssen alle Personen, die dieses Angebot benutzen wollen und die Anzahl der Drachen bei Floor gemeldet sein. Weitere Informationen von Floor und dem JTB (Japanische Touristen Agentur) durch die nationale Hängegleiterkommission.

Hersteller—Standard—Kanada

Ab 1. Januar 1981 müssen alle Hängegleiter, welche bei kanadischen Wettbewerben geflogen werden, den Bestimmungen der Hängegleiter—Hersteller—Vereinigung (HGMA) oder dem Hängegleiterverband von Kanada entsprechen.

Schlepp—Wettbewerb in Spanien

Spanien plant einen weltweiten Schlepp-Wettbewerb in Benidorm im Juni 1981. Weitere Informationen von: Jesus Fernandes, — Islas Filipinas 26, Madrid 3, Spanien

Zum Schluß möchte ich uns allen ein gutes Jahr 1981 wünschen, vorallem, mögen unsere Verhältnisse zu den Behörden gut sein.

Anlage 1

Bei der weltweiten Europameisterschaft 1980 in Kössen zeigten die teilnehmenden Piloten bei den verschiedenen Aufgaben ein unglaubliches Können. Durch die Organisation der Kiting Clubs Kössen wurde der Wettbewerb ein Erfolg. Weltweit werden die Streckenflüge immer länger, 160 km wurden von einer Reihe von Piloten erreicht.

Ich würde meinen Bericht gerne in dieser positiven Art fortsetzen. Unglücklicherweise sehe ich mich gezwungen, ein ganz anderes Problem anzusprechen.

Auf der in Kössen nach der Meisterschaft stattgefundenen CIVL—Versammlung waren 5 Personen anwesend, 21 Länder beteiligten sich am Wettbewerb.

E.K.
Präsident

Münchner Drachenflugschule

BALANSTRASSE 8 8000 MÜNCHEN 80 TEL. 4 48 68 48

Wir sind nicht nur seit Jahren erfolgreich in der Pilotenausbildung. **Wir haben auch Könnern und Spitzenpiloten Neues zu bieten.** An unseren Übungshängen am Fuß der Hochries und bei Höhenflügen machen wir Sie mit den Spitzengeräten 81 vertraut. Es wird Ihnen leichter fallen, das Gerät zu finden, das Ihren Bedürfnissen entspricht, da Sie bei uns in Ruhe ausprobieren, vergleichen und fliegen können.

Es stehen für Sie erfahrene Fluglehrer bereit und:

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



Das erfolgreiche elektronische Vario

- Keine Nullpunktdrift — kurze Ansprechzeit — eingebauter NC Akku
- Deutliche Akustik mit sehr großem Bereich und Lautstärkerregelung
- Geringes Gewicht (etwa 330 g) — kleine Abmessungen (etwa 135x80x50 mm, o. H.)

Achten Sie auf Ihre Sicherheit?

Wir bieten Liegegurte von Delta Sport Prieler Hängegleiterrettungsgeräte von Kosteletzky
Gebrauchgeräte mit Qualität

Kündigen Sie bitte Ihren Besuch telefonisch in unserem Münchner Büro an oder schauen Sie doch zu einem Informationsgespräch bei uns rein.

Münchner Drachenflugschule

BALANSTRASSE 8 8000 MÜNCHEN 80 TEL. 4 48 68 48