Inhaltsverzeichnis 1992

Table of contents

1 Boefl Nr 4 2
2 Dorffest 2
3 GsälzBär 2
4 Boefl 2
5 Vereinsmeisterschaften 3
6 Flugberichte 4
7 Fluggebiete in Südtirol 6
8 Streckenflüge 1992 7
9 Sonstiges 7

Copyright © 2006 DFVB All rights reserved.

1. Boefl Nr 4

wurde dieses Mal nur ein „Mini-Boefl“ ... Boefl Nummer 4 Juni 1992 .

2. Dorffest

vom 12.bis14.06.1992.

Jürgen Rapp schreibt dazu :

...Mit viel Einsatz aller Mitglieder und lobenswerterweise auch einiger Nichtmitglieder haben wir unser zweites Dorffest hinter uns gebracht. Für uns selbst war das Dorffest wieder ein großer Erfolg und für das Dorffest selbst und die Gemeinde waren wir wohl auch ein beträchtlicher Zugewinn. Dies meine ich nicht unbedingt unter finanziellem Aspekt sondern auch kulturell. Jeder von uns weiß, daß die großen Mühen eines dreitägigen Dorffestes und die Belastungen einer abendfüllenden Veranstaltung in keinem Verhältnis zueinander stehen und der Gewinn (finanziell) doch bei der zuletzt genannten Veranstaltung wesentlich höher ist. Da wir aber ein Verein sind, der von der Öffentlichkeit profitiert und auch in öffentlichem Interesse steht, müssen Veranstaltungen wie das Dorffest wahrgenommen werden, um den Verein darzustellen und zu repräsentieren. Dies ist uns wohl wieder nicht zuletzt wegen unseren Attraktionen bestens gelungen.

3. GsälzBär

19.09.1992:

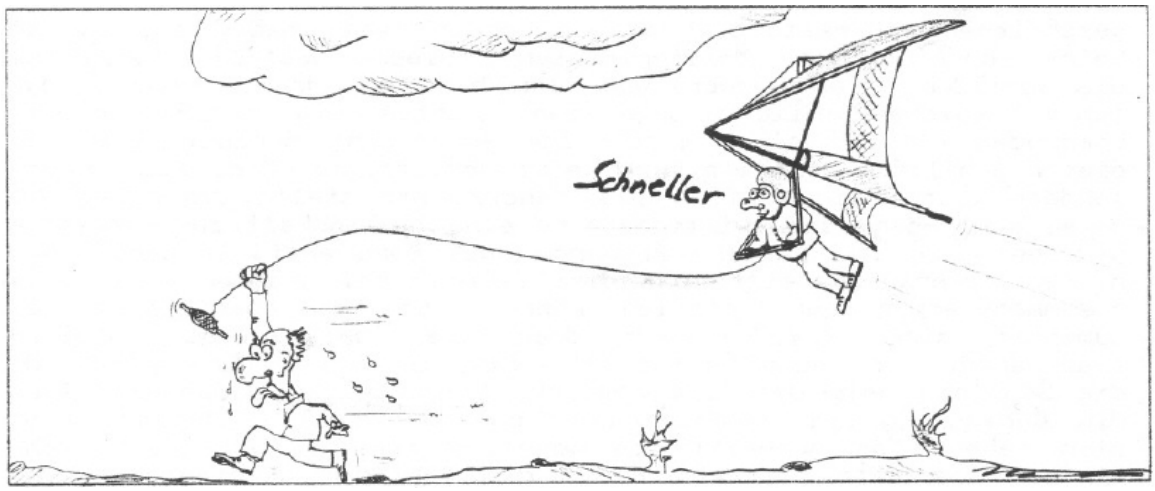
Die zweite größere Veranstaltung in diesem Jahr war die Fete mit Gsälzbär aus Ravensburg. In der sehr gut gefüllten Festhalle war wieder einmal „die Hölle los“.

Das war insofern nicht verwunderlich, da sich die „Gsälzbären“, wie sie öfters betonten, schon das ganze Jahr auf das Konzert in Bösingen freuten und dementsprechend eine Stimmung fabrizierten, die Ihresgleichen sucht.

Ein gutes und größtenteils friedliches Publikum und die gute Organisation und Arbeitsleistung des Vereins, verhaIfen der Veranstaltung zu einer gelungenen Sache. Die Einnahmen dieser Veranstaltung sind beträchtlich und eine wertvolle zusätzliche Einnahmequelle für die Vereinskasse.

4. Boefl

Copyright © 2006 DFVB All rights reserved.



Grafik2

Jürgen Rapp übernimmt die Redaktion des Boefls : Boefl Nummer 5 Oktober 1992

5. Vereinsmeisterschaften

26.-27.09.1992

Die diesjährige Vereinsmeisterschaft war einmal mehr ein gelungener Abschluß der Saison und zudem ein spaßbringender Leckerbissen für Piloten und Zuschauer. Das Team von Günter Kleefeld (James) sorgte, auch wie die Jahre zuvor, für beste Organisation und bestes Schiedsgericht. Auf dem Gelände war, wie könnte es anders sein, an beiden Tagen der Veranstaltung für die Verpflegung aller Anwesenden bestens gesorgt. Bei den vier zu fliegenden Disziplinen (Bojenflug, Zielabwurf, Zielrückflug, Ballonstechen mit Ziellandung) kamen Zuschauer und besonders die Piloten (bzw. die Händler von Ersatzteilen) voll auf ihre Kosten. Mit bis zu 25 Piloten war das Interesse an dem Wettkampf so groß wie nie zuvor.

Die Plätze eins bis sechs verteilten sich wie folgt:

1. Platz: Heinrich Bantle

2. Platz: Wolfgang Gaus

3. Platz: Roland Bentele

4. Platz: Jürgen Rapp

5. Platz: Ralf Thieringer

6. Platz: Robert Bentele

Die komplette Aufgaben- und Auswertungsliste findet sich hier.

Copyright © 2006 DFVB All rights reserved.

6. Flugberichte

Nicht unbedingt zur Nachahmung empfohlen sind die in den zwei folgenden Flugberichten mehr oder weniger gewollt herbeigeführten Flugzustände, zeigen sie doch, dass das Fliegen mit dem Drachen zwangsläufig immer noch den Gesetzen der Physik unterliegt...

Glück im Unglück

Ein Bericht von Klaus Kreuzberger.

Es war mein sechster Flug in den Pyrenäen im letzten Urlaub, als ich nach etwa zwei Stunden in der Luft. ein starkes Bedürfnis nach dem allzeit mitgeführten Landebier verspürte. Nach dem Flug in ruppiger Thermik hatte ich schon das kühlende Wasser des Schwimmbades vor Augen und setzte in ca. 1300 m über dem Landeplatz zu kleinen Kunststükchen an. Da der Zephir CX sehr langsam getrimmt war und die Thermik zwischenzeitlich auch über dem Tal ihre Arbeit erledigte ging das sogar freihändig. Weil ich frei im Trapez hing und mein Helm dauernd mit den Trapezrohren kollidierte, nahm ich den Steuerbügel wieder locker in die Hände. Ohne Einfluß zu nehmen, ließ ich meinen Drachen fliegen. Er "pumpte" sehr stark, flog aber gleichmäßig geradeaus. Ich dachte: Nur keine Angst ein modernes Gerät mit Gütesiegel kann auch alleine fliegen. Denkste! Am oberen Totpunkt der nächsten Pumpbewegung ging die "Wäschhäki" auf die Nase und nahm Fahrt auf, die sie sehr schnell wieder abfing. Das war dann zuviel. Nach dem Aufbäumen des Gerätes zum "Männchen" nützte all das konzentrierte Festhalten nichts mehr: Strömungsabriß - ich schlug mit den Beinen auf das Kielrohr und verlor die Orientierung. Keiner weiß genau, was dabei geschah. Auf jeden Fall hing ich anschließend an einem unförmigen Gebilde aus Alu, Tuch und Drahtseilen, das trudelnd gen Erde schoß. Die Überlegung, in welche Richtung denn nun der Rettungsschirm zu werfen sei, wurde von einem schmerzenden Ruck am Hals unterbrochen."Der geknickteVogel legte mir eine Schlinge um den Hals". Panikartig warf ich den Schirm unkontrolliert hinaus und stellte erfreut fest, daß er sofort aufging. Mit dieser Aktion öste sich auch die würgende Schlinge von meinem Hals. Der Steuerbügel war allerdings auch weg. Der Drachen trudelte so stark, daß mir fast schlecht wurde, wozu doch eine ganze Menge gehört. Wie könnte ich nur das Trudeln bremsen? Ein Rohr, Turm oder Trapez – egal, war erreichbar. Mit aller Kraft zog ich mich daran soweit es ging nach oben, was jedoch keine Änderung der Situation bewirkte. Was sollte ich tun? Die herumwirbelnde Landschaft war noch weit von mir weg und nur um nicht ganz untätig zu sein, öffnete ich das Gurtzeug. Das war kein Problem und die Beine waren schnell draußen. Danach klammerte ich mich wieder an mein Rohr. Todesangst hatte ich keine, denn der Schirm tat ja seinen Dienst. Mir war aber klar, daß ich mit Verletzungen rechnen mußte, denn je näher der Boden kam,. desto deutlicher erkannte ich die hohe Sinkgeschwindigkeit. Ein kahlerAcker – bestimmt steinhart- ließ mich schlimmes befürchten. Doch mein Schutzengel hatte wohl die selbe Sinkgeschwindigkeit und sorgte dafür, daß mich ein ca. 4 m hoher Baum am Rande des Ackers auffing. Unverletztkroch ich unter meinem" toten

Copyright © 2006 DFVB All rights reserved.

Vogel" hervor - ein Wunder war geschehen.Eine stattliche Anzahl von Helfern war sehr schnell am Unfallort. Da Uwe „Bonzo“ Ganter aus der Luft und über Funk alles dirigierte.

Unrallrekonstruktion:

Das senkrechte Abtauchen und das anschließende starke Abfangen kam sicherlich durch das langsame Einfliegen in eine kräftige Thermik zustande.Nach dem Strömungsabriß. am obersten Punkt des "Männchens", kippte der Drachen nach hinten weg. Anders ließe sich nicht erklären, warum ich mit den Beinen auf das Kielrohr aufgeschlagen bin. Was danach geschah ist nur Vermutung. Das Kielrohr ist jedenfalls direkt hinter der Innenmuffe der Turmaufhängung gebrochen. Außerdem ging der Drachen auf dem Rücken liegend zu Boden. Ich selbst war hinten durch das Segel gefallen. Erst nach alldem muß die Schiebemuffe des Nasensporns gebrochen sein, wobei sich eine Seilschlaufe zufällig um meinen Hals legte.

Die Moral von der Geschicht:

1. Kein Drachen kann längere Zeit selbständig in kontrollierter Fluglage bleiben.
2. Geschwindigkeit bedeutet Sicherheit, und das auch in großer Höhe.

Außerdem empfehle ich jedem Piloten einen sogenannten Rotor oder Wirbel, den es bei Finsterwalder zu kaufen gibt, in seinen Rettungsschirm einzubauen (DHV-Info September Seite 15). Ein Rettungsgerät mit zusammengedrehten Leinen - in meinem Fall bis zur Hälfte der eigentlichen Leinenlänge - hat eine ungewöhnlich hohe Sinkgeschwindigkeit !

Der Looping

Erlebt und erzählt von H.-J. „Looping-Hansl“ Gaus

Die Fliegerei in den Pyrenäen war wirklich mal wieder traumhaft und um dem Tag meine Freude zu zeigen. plante ich mit mehr als 1000 m über GND noch ein paar "Wingovers". Also holte ich mit meinem Firebird Laser Fahrt auf. Er ging los wie eine Rakete und so ließ ich ihn senkrecht in den Himmel .steigen. An dem Punkt angelangt. wo ich den Drachen normalerweise über die Fläche runterlasse, spürte ich noch immer die wahnsinnige Fahrt. So entschloß ich mich innerhalb von Sekundenbruchteilen einen Looping - es sollte mein erster sein - zu probieren. Ich ließ meinen Drachen also weiterhin um die Querachse in der Horizontalen und stieg weiter. Der Drachen kam nahezu ohne mein Zutunoben rum und ich konnte den Zug auf meinem Gurtzeug spüren. Es war ein wahnsinniges Gefühl. Ich sah eine Zeitlang nur noch den Himmel, bevor sich die Erde langsam wieder heranrollte. Ich schoß mit meinem Laser in Richtung Erde und war schon wieder rasend schnell, als ich in meinem Loopingfieber entschied. einen zweiten Loop dranzuhängen. Ich stieg also wieder senkrecht in den Himmel und kam langsam in die Rückenlage. Ich spürte den gleichbleibenden Zug im Gurtzeug, doch ich bemerkte gleichzeitig. daß ich sehr lange - zu lange - im Rückenflug zubrachte. Es schien

Copyright © 2006 DFVB All rights reserved.

eine ewige Zeit zu sein, in der ich nichts als nur den Himmel sah. Plötzlich bemerkte ich, wie die Geschwindigkeit und somit auch der Zug auf den Gurt nachließ. Mein Herz rutschte mir sonstwo hin und ich stellte fest, daß bei diesem Looping (gegenüber dem ersten) mein Zutun erforderlich war. Ich mußte mir darüber klar werden, was in dieser "verdrehten Welt" eigentlich zu tun ist. um in die Normalfluglage zurückzukehren. Es war schon erforderlich mich leicht am Steuerbügel festzuhalten um nicht in Richtung Segel zu fallen, als ich durch drücken des Trapezes in die Normalfluglage zurückkehrte.

Es war noch einmal gut gegangen, und um mir klar zu machen, was ich soeben vollbrachte, mußte ich zuerst einmal eine Zeitlang ganz ruhig durch die Lüfte gleiten. Dabei musterte ich auch oberflächlich meinen Vogel, der die Sache offenbar ganz gut überstanden hatte. Ein tolles Gefühl - aber nicht unbedingt zum nachmachen zu empfehlen!

7. Fluggebiete in Südtirol

Ein Bericht von Jürgen Rapp.

Wer in diesem Sommer in Südtirol mit dabei war der weiß, daß Südtirol ein fliegerisches Paradies ist. Doch diese Gegend bietet nicht nur beim Fliegen ein irres Potential, sondern auch drumherum, und das heißt speziell auch für unser arg gebeuteltes "Bodenpersonal". Ein guter Ausgangspunkt für fliegerische Aktionen, bietet das Pustertal. Die Anreise erfolgt über Innsbruck, den Brenner bis nach Brixen. Dort geht es dann in Richtung Bruneck weiter, wobei man durch das besagte Pustertal fährt. Für das Lager bietet sich zum Beispiel der Campingplatz Gisser in St.SigmundjKiens an. Der Campingplatz liegt auf einem Wiesen- und Waldgelände an der manchmal nicht so besonders riechenden Rienz. Die sanitären Anlagen sind ausreichend - oder besser ausriechend. Warme Dusche ist kostenlos und es gibt ein Freibad, das im Sommer für die nötige Abkühlung sorgt. Der Platz gehört zu einem Hotel und ein Gemischtwarenhandel ist gleich um die Ecke. Von hier aus sind die folgenden Fluggebiete ohne größeren Aufwand zu erreichen.

Zum ersten bietet sich der Plose an, ein riesiger Berg, der über Brixen zu erreichen ist. Dieser Berg hat zwei wesentliche Nachteile. Einmal müssen 2000 Höhenmeter mit dem Auto erklommen werden und zum zweiten sind die zu diesem Berg gehörenden Landemöglichkeiten nicht so besonders dicht gesäht. Die Auffahrt ist mit etwas Geschick zu finden. Es geht, wie schon erwähnt. 2000 Höhenmeter auf guter Straße nach oben, wo dann entweder in einer Waldschneise oder oben auf der Kuppe jeweils auf Wiesenhängen N/NO/NW oder W gestartet werden kann. Auf jeden Fall aber ist ein kleiner Fußmarsch erforderlich. Wer hier gestartet ist und absäuft, der kann am Fuße des Berges direkt neben der Auffahrtsstraße landen. Hier erscheint eine Landung zwischen Stromleitungen und Bewässerungsanlagen am vernünftigsten. Wer den Anschluß geschafft hat, der kann auch in das Pustertal hinein fliegen und neben dem Campingplatz auf einer Wiese landen. Wenn man es hier nicht übertreibt, hat dagegen sicherlich niemand etwas einzuwenden.

Copyright © 2006 DFVB All rights reserved.

Ein zweites Fluggebiet, daß ich wärmstens empfehlen kann, ist Sand in Taufers. Hier bleibt wirklich kaum ein Wunsch offen. In diesem Fluggebiet bleiben Autos und somit die Fahrer weitgehend verschont, da der Süd-Naturstart schon nach 550 bequemen und angenehmen Höhenmetern erreicht ist. Die restlichen Höhenmeter bis auf mindestens 3500 NN erfliegt man sich dann einfach. Oben an der Basis angelangt, hat man einen atemberaubenden Ausblick auf sämtliche 3000er der Gegend. Im Süden lassen sich die riesigen, schroffen Felsen der Dolomiten bewundern, und im Norden hat man einen genialen Ausblick auf das Zillertal. Wer auf Streckenjagd gehen will, kommt hier sicherlich auch auf seine Kosten. Über diese schneebedeckten Bergriesen mit ihren einsamen eisigen Bergseen zu fliegen, ist ein unvergesslicher Eindruck, der die Reise hierher allemal lohnt. Der Landeplatz ist eine riesige Wiese, die neben der Zufahrtstraße liegend, keinerlei Probleme aufweist. Gleich nebenan haben die Rückholer die Möglichkeit zum Einkehren oder im Freibad eine Erfrischung zu nehmen.

Wer sich mit Sand in Taufers allein nicht begnügen will, hat die Möglichkeit, in eines der zahlreichen Fluggebiete wie Hochmut, St.Martin oder Jaufenpaß auszuweichen. Wie mir einige einheimische Piloten erzählten, ist in dieser Region das ganze Jahr über Flugbetrieb.

Abschließend will ich erwähnt haben, daß die Gegend auch sehr teuer ist. Aber trotzdem nichts wie hin. denn dieses Fluggebiet hat einiges zu bieten. (jr)

8. Streckenflüge 1992

l.Platz: Roland Bentele Bösingen-Freiburg (55km)

2.Platz: Rainer Thieringer Bösingen-Albstadt (39km)

3.Platz: Klaus Kreuzberger Bösingen-Freudenstadt (34km)

4.Platz: Klaus Kreuzberger Bösingen-Oberkirnach (24km)

5.Platz: Arthur Bantle Bösingen-Fischbach (9km)

9. Sonstiges

GsälzBär

Copyright © 2006 DFVB All rights reserved.