

Februar/März 2015

LuftSport

Deutschlands großes Flugsport Magazin



Flugbericht LAK-17bFES



Porsche Flugmotoren
Teil 2



Gleitschirmausbildung
im Flachland



Im Gasballon von Düsseldorf
nach Verona

• Neuheiten



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge Von der LS 1 bis zur LS 11

Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider aus Egelsbach. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotografien. Dazu für jedes Muster farbige, ganzseitige, detail- und maßstabgetreue Dreiseitenansichten von Martin Simons.

208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9814977-9-3
45,00 €



Asiago 1924 Internationaler Segelflugwettbewerb

Eine liebevoll aufbereitete Chronik des ersten internationalen Segelflugwettbewerbes in Italien unter Beteiligung der deutschen Piloten Martens und Papenmeyer von Segelflughistoriker Vincenzo Pedrielli. Mit 90 professionellen zeitgenössischen Fotografien, dazu detail- und maßstabgetreue, ganzseitige Dreiseitenansichten aller beteiligten Flugzeuge vom britischen Experten Vincent Cockett sowie humorvolle Aquarelle von Werner Meyer.

144 farbige Seiten, fester Einband 220 x 300 mm, dreisprachig, englisch, deutsch, italienisch
ISBN 978-3-9814977-7-9
34,00 €

Martin Simons

Segelflugzeuge Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

Fotografien, Fakten, Zeichnungen und pro Band ca. 120 ganzseitige, detail- und maßstabgetreue farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, Hardcover



Band 1, 1920 bis 1945
256 Seiten
ISBN 978-3-9806773-6-2
45,00 € lieferbar Mitte April

Band 2, 1945 bis 1965
272 Seiten
ISBN 978-3-9807977-3-3
45,00 €

Band 3, 1965 bis 2000
272 Seiten
ISBN 978-3-9808838-0-1
45,00 €

Weitere Bücher
im Onlineshop auf
www.eqip.de



EQIP
WERBUNG & VERLAG GMBH

Sprottauer Str. 52 · 53117 Bonn – Germany
Tel. +49.228.96699011 · Fax +49.228.96699012
eqip@eqip.de · www.eqip.de

MIT UNS LANDEN SIE SICHER!

Rettungsfallschirme für Segel- und Motorflug.

SPEKON[®]
made in Germany since 1842



NEU seit 2015.

**Rettungsfallschirm
RE-5L Serie5⁺**

Made in Germany

Ausstattung:

- höchster Tragekomfort durch ergonomisch geformtes Gurtzeug und einfache Größenverstellung
- serienmäßige Ausführung in hochwertigem Cordura
- geringes Packmaß und Gewicht
- bewährtes Kappendesign mit sanfter Entfaltung und sicherer Funktionsweise

optional erhältlich:

- Komfortpolster mit aufblasbarer Lordosestütze
- erweiterte Farbpalette
- personalisierte Stickerei

5 Jahre Garantie mit SPEKON-Prüfung!

Und wo bleibt der Nachwuchs?



Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,
liebe Leserinnen und Leser,

Prima Flugplätze, gute Infrastruktur, klasse Gerät – und wo bleibt der Nachwuchs? – So oder so ähnlich mag man sich fragen angesichts der Situation in vielen Luftsportvereinen. Aber wie diesem fatalen Trend entgegenwirken? Sicher, andere Vereine und Sportarten haben auch Nachwuchssorgen – ein kleiner Trost aber noch lange keine Lösung für das Problem. Flexiblere Flugbetriebszeiten, andere Gebührenmodelle, effektivere Öffentlichkeitsarbeit, mehr zielgruppenorientierte Veranstaltungen . . . allesamt Maßnahmen, die allenfalls graduell Abhilfe schaffen mögen, aber das Übel nicht an der Wurzel packen.

Passend zu diesem Thema erreicht uns ganz aktuell die Meldung vom diesjährigen Hexentreffen in Berlin und der dort vorgetragenen Rede von Heike Eberle, Vorsitzende des Bundesausschusses Frauen und Familie im DAeC, kurz BAFF. Sie stellt fest, dass der Frauenanteil im DAeC, noch geringer ist als in den sogenannten MINT-Berufen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Technik) und bei nur 8% liegt. Das sind im Gesamt-DAeC gerade mal 8.000 Frauen, in den meisten Vereinen lassen sich die weiblichen Mitglieder wohl an einer oder beiden Händen abzählen.

Warum Frauen eher keinen MINT-Beruf ergreifen, scheint ähnliche Gründe zu haben wie die, warum viele Frauen sich nicht für Luftsport begeistern können oder wollen – an den für Frauen in MINT-Berufen beklagten fehlenden „Aufstiegsmöglichkeiten“ allerdings fehlt es in unserem Sport ja nicht! Da ist – so Heike Eberle – „noch verdammt viel Luft nach oben“. Sie fordert Ideen, wie unser Sport für Frauen interessant und attraktiv gemacht werden kann und dass entsprechende erfolgreiche Projekte auch kommuniziert werden.

Solche Projekte soll es geben – und auch Vereine, die einen hohen Frauenanteil und genügend fliegerischen Nachwuchs haben. (Wobei Ersteres – naturgemäß – das Zweite mit sich bringen mag.) Wo sind diese Vereine, wie haben die das geschafft? – Wir alle sind begierig darauf, solche Informationen zu erfahren und in die Praxis umzusetzen.

Mit den besten Wünschen für ein gelingendes, erlebnisreiches und sicheres Luftsport-Jahr 2015

Klaus Fey

Großes Titelfoto:

Didier Givois

Kleine Fotos, von links nach rechts:

scoutsource communication, Porsche AG, Volker Kippelt, W. u. B. Eimers

Foto Editorial: Milena Fey

Inhalt

News	4
Luftsportgeräte-Büro	6
Motorflug	
Die Porsche-Luftfahrtgeschichte Teil 2	7
Mooney-Schulflugzeug	11
Motorkunstflug-Termine	11
Innovation	
Elektroflug Konzeptstudie WATTsUP	12
Recht	
SERA in der Praxis	14
Landesverbände	
Bremen	16
Hamburg	20
Niedersachsen	22
Rheinland-Pfalz	30
Segelflug	
Geier-Treffen, Typentreffen	39
Flugbericht LAK-17bFES	40
Ballon	
Von Düsseldorf nach Verona	44
Gleitschirm	
Fliegen lernen im Flachland	46
Modellflug	
Flugmodelle in die Schulen	48
Modellflug-News	49
Leserbriefe/Kleinanzeigen	50
Impressum	50

UL Hallenplätze frei!

Der Luftsportverein Mönchsheide
Bad Breisig-Andernach e. V.
errichtet einen neuen Flugzeughangar für
UL Luftsportgeräte und hat noch Hallenplätze frei.

Weitere Infos siehe : <http://www.moenchsheide.de>

FLARM-Pflichtupdate, neue Funktionen und sinnvolles Zubehör



Die neue Version ist kostenfrei auf der Webseite www.flarm.com erhältlich und sollte vor dem 1.3.2015, spätestens vor dem ersten Start nach diesem Datum auf dem Gerät installiert sein. Ansonsten ist die Warnfunktion des Gerätes nicht mehr gegeben. Das Update ist für alle FLARM- und FLARM-Core-Geräte verbindlich, gleich ob Originalgerät oder z. B. Lizenzgeräte von Ediatec, Garrecht, LX oder anderen Lizenznehmern.

Neue Funktion: Signalisierung aktiver Sprungzonen

Mit dem aktuellen Pflichtupdate ist eine Signalisierung von aktiven Fallschirmsprungzonen verbunden. Muttergerät ist eine Bodenstation im Sprungkreis. Durch entsprechende Konfiguration wird bei Bedarf die Signalzone aktiviert, bei deren Verletzung die in den Flugzeugen eingebauten FLARM-Geräte warnen. Die Sprungzone ist flexibel an die Gegebenheiten anpassbar,

z.B. sind Durchmesser, Ober- und Untergrenze einstellbar. Entwickelt wurde die Funktion gemeinsam mit dem Deutschen Fallschirmsportverband in den letzten beiden Jahren aus der Notwendigkeit heraus, einen Hinweis vor einer aktiven Sprungzone zu geben.

Grundservice

Bei allen original Classic-FLARM-Geräten empfiehlt der Hersteller einen Grundservice. Dieser umfasst eine Überprüfung der seriellen Schnittstelle, des Micro-SD-Kartenlesers (wenn vorhanden und gewünscht) und der Sende- und Empfangsleistung und Frequenzstabilität des Funkteils. Die Radio-ID des Gerätes wird ermittelt (für den Eintrag ins FLARM-Net hilfreich) und auf dem Gerät angebracht. Es wird das aktuelle Software-Update Version 6 der Firmware und, wenn gewünscht (kostenpflichtig), eine aktuelle Hindernis-Datenbank installiert. Senden Sie das Gerät mit ausgefülltem

Service-Auftragsformular Formular (zum Download auf der Website) an die unten stehende Adresse.

Sinnvolles Zubehör: ACL-Blitzer, von FLARM aktiviert

Die Erkennbarkeit von Flugzeugen im diffusen Licht und auch bei Sonne wird massiv durch Blitzlichter gesteigert. ACLcontrol ist ein Steuergerät, das vom FLARM angeregt bei Warnungen einen Leistungsausgang für z. B. ein Blitzlicht (ACL) einschaltet. Damit wird der zusätzliche Stromverbrauch auf ein Minimum reduziert, da der Blitzer nur bei Warnung automatisch aktiviert wird. Ülis Segelflugbedarf bietet dazu auch die passenden Blitzer in den Varianten „Haubenblitzer“ und „Außenbau“ an. Ülis Segelflugbedarf GmbH, Untergasse 1, 63688 Gedern, Telefon: 06045/950100, info@segelflugbedarf24.de www.segelflugbedarf24.de

Neuaufgabe eines Klassikers

Das 2001 erstmals erschienene Standardwerk zur Segelfluggeschichte, „Segelflugzeuge 1920 – 1945“ von Martin Simons ist seit einigen Jahren vergriffen und wird inzwischen im Internet zu Liebhaberpreisen gehandelt. Auf vielfachen Wunsch hat der Verlag beschlossen, das Buch in einer limitierten Auflage pünktlich zur AERO 2015 wieder aufzulegen. Wer sich schon jetzt sein Exemplar zur Abholung während der AERO oder zur Lieferung ab 20. April sichern will, sollte online oder telefonisch bestellen. Auch die Bände 2 und 3 der Serie Segelflugzeuge sind nur noch in kleinen Stückzahlen (<100) vorrätig. Preis je Band 45,00 € zzgl. Porto.



Eqip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn, Telefon 0228 96699011, Fax 96699011, equip@equip.de www.equip.de

Verein zur Hagelabwehr Vorder- und Südpfalz e.V.



Wir, der Verein zur Hagelabwehr Vorder- und Südpfalz e. V., suchen für unsere Flugeinsätze zur Hagelabwehr motivierte und erfahrene Piloten (CPL), die unseren Verein ehrenamtlich unterstützen möchten. Nach Möglichkeit sollten die Bewerber über eine große Flugenerfahrung verfügen. Geflogen wird mit einer Cessna 180 und einer Cessna 182 R vom Sonderlandeplatz Schweighofen sowie vom Flugplatz Bad Dürkheim aus. Bei Interesse melden Sie sich bitte in der Geschäftsstelle des Vereins

Martin-Luther-Str. 69, 67433 Neustadt an der Weinstraße Tel. 06321/9274710 oder per E-Mail unter info@verein-hagelabwehr.de



BOSE A20
Headset der Spitzenklasse für höchste Ansprüche. Wahlweise mit oder ohne Bluetooth. Lieferbar in verschiedenen Ausführungen.

ab € 995,-

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport • 68163 Mannheim
Tel. 0621 - 412408 • Fax 0621 - 416759
www.friebe.aero info@friebe.aero





D-1234

Flugzeugkennzeichen/
Designfolien

www.segelflug.name

DAeC-Mitgliederversammlung

Auf der Mitgliederversammlung am 29. November 2014 in Erfurt standen turnusmäßig die Wahlen der Vizepräsidenten auf der Tagesordnung.

Die Delegierten entschieden sich für Sigrd Berner als Schatzmeisterin. Als Vizepräsidenten wählten sie René Heise und Mike Rottland, die neu für die Vorstandsarbeit kandidierten, sowie Gunter Schmidt, der wieder für das Amt zur Verfügung stand.

Zuvor berichteten Wolfgang Müther sowie die Vizepräsidenten Gunter Schmidt und Winfried Maier über Schwerpunkte der Verbandsarbeit im Jahr 2014. Im Aktionsbericht sind die wichtigsten Ergebnisse

zusammengefasst. Die Vorsitzenden der temporären Arbeitsgruppen „Struktur“ und „Kommunikation“ stellten die Ergebnisse ihrer Arbeit vor. Der Vorsitzende der AG Struktur berichtete, dass die Reform nun weitgehend umgesetzt und praxistauglich sei. Die Gruppe sieht ihre Arbeit nun als abgeschlossen an. Anders bei der AG Kommunikation. Uli Braune erklärte die Ideen und Konzepte und stellte die rasche Umsetzung in Aussicht.

Schatzmeisterin Sigrd Berner berichtete über die Kassenlage des Verbandes. Die finanzielle Situation des DAeC ist solide. Dem Jahresabschluss 2013 wurde zugestimmt



und der Vorstand einstimmig entlastet. Auch der Nachtragshaushalt 2014 sowie der Haushaltsvorschlag 2015 fanden eine große Mehrheit.

Schließlich gab es eine Satzungsänderung zur Sportschiedsgerichtsbarkeit, eine neue Finanzordnung sowie eine Verankerung des Ethik-Codes in der Satzung. Einstimmig wurde die neue Anti-Doping-Ordnung verabschiedet. Die Satzung und alle Ordnungen sind auf der DAeC-Website in der Rubrik „Verband“ veröffentlicht. *Quelle: DAeC*



Oldtimer Fly- und Drive-in

Nach der Absage von Tannkosh und Hahnweide für 2015 (s. letzte Ausgabe von LuftSport) sei allen Oldtimer-Enthusiasten Schaffen-Diest in Belgien als attraktives Ausflugsziel empfohlen. Der Diest Aero Club veranstaltet dort vom 14. bis 16. August das 32ste Oldtimer Fly-in. Erwartet werden Teilnehmer aus der Schweiz, Italien, Frankreich, Österreich, Holland, England, Dänemark, und Deutschland. Für anfliegende Mannschaften gibt es

Vergünstigungen und diverse Preise, für alle Gäste ein attraktives Flug- und Rahmenprogramm. Auch in diesem Jahr haben verschiedene Automobil-Oldtimerclubs ihr Kommen zugesagt. Weitere Informationen bei Guy Valvekens

(guyvalvekens@gmail.com) und auf der Website www.dac.be

US-Flugschule bestellt 20 Elektroflugzeuge

Das Spartan College of Aeronautics and Technology in Tulsa (Oklahoma, USA) hat 20 Exemplare des dopsitzigen Elektroflugzeugs Sun Flyer geordert. Dieses Schulflugzeug basiert auf der Elektra One des deutschen Ingenieurs Calin Gologan. Es wird von der im Februar 2014 gegründeten Firma Aero Electric Aircraft Corp bei Denver (Colorado) in Serie gefertigt. Das College,

das neben Piloten auch Mechaniker und Techniker ausbildet, sieht im Elektroflug Möglichkeiten, die Kosten zu senken, und möchte sich mit dieser zukunftsweisenden Technik auseinandersetzen.

Die Produktion des Flugzeuges durch AEAC am Centennial Airport in Denver hat begonnen, eine US-Musterzulassung wird angestrebt.



Einsitziges elektrisches Vorführlflugzeug der Aero Electric Aircraft Corp am Spartan College (Foto: DEAC)

www.spartan.edu www.aeac.aero
<http://www.aircraft-certification.de/>

TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

Flugzeigräder und Bremsen
Neue, leichte Radserien: Penta und Tria
Flugzeugschläuche/-schläuche
Sicherheitskupplungen
Schleppseileinziehwinden
Start-/Schleppausrüstung

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München Thalkirchner Str. 62 D-80337 München
Tel. +49 - (0) 89 - 544 599 - 0 Fax +49 - (0) 89 - 544 599 - 70 info@tost.de www.tost.de



Jahresbericht veröffentlicht

**Jahres- und
Geschäftsbericht
des LSG-B**

Der Jahresbericht des Luftsportgeräte-Büros (LSG-B) ist veröffentlicht. Er enthält die Statistiken für die Ultraleichtfliegerei mit den Zahlen des DAeC und die Gesamtzahlen für die Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2014 und im Vergleich zu den Vorjahren.

In Kurzform sind die Aktivitäten des LSG-B vom vergangenen Jahr dargestellt. Berichte über die Aus- und Fortbildung von Prüfern, über Musterzulassungen, UL-Flugschulen und Fluglehrerlehrgänge werden auf 20 Seiten vorgestellt.

**Jürgen Pechmann,
Prüfer beim LSG-B**



Die vom LSG-B geplanten UL-Fluglehrerlehrgänge für dieses Jahr können auf den betreffenden Internetseiten (s.u.) eingesehen werden. Diese Lehrgänge werden von den Ausrichtern spätestens am Anfang des Jahres vorgeschlagen und vorgestellt und,

vorbehaltlich einer ausreichenden Anzahl von Anmeldungen, vom LSG-B genehmigt. Bei weniger als fünf vom Ausrichter verbindlich angemeldeten Teilnehmern wird der Lehrgang verschoben oder abgesagt. Der Lehrgang besteht aus einem Theorie- und einem Praxisteil von mindestens zehn Tagen Dauer. Der Bewerber muss in einer Auswahlprüfung vor dem Lehrgang seine gute Vorbildung nachweisen. Nach erfolgreichem Abschluss des Lehrganges und Bestehen der Abschlussprüfung – in der Regel prüft ein Mitarbeiter des LSG-B während des Lehrganges zusammen mit einem Mitglied des Prüfungsrates im DAeC – schließt sich eine auf drei Jahre befristete Assistenzzeit an einer UL-Flugschule an. Hier schult der Bewerber zwei Flugschüler unter Aufsicht des Ausbildungsleiters und mindestens einmal alle Ausbildungsabschnitte vollständig.



Bei Inhabern einer anderen gültigen Lehrberechtigung verkürzt sich der Lehrgang entsprechend, und die Assistenzzeit fällt weg.

In der Regel prüft ein Mitarbeiter des LSG-B während des Lehrganges zusammen mit einem Mitglied des Prüfungsrates im DAeC.

Fluglehrerberechtigungen werden auf drei Jahre befristet ausgestellt und können bei entsprechendem Nachweis der Lehrtätigkeit, Fortbildung oder Befähigungsüberprüfung bei Ablauf verlängert werden.

Informationen dazu und Lehrgangstermine sind auf der Internetseite des Luftsportgeräte-Büros (www.lsgb@daec.de) unter der Rubrik „Ausbildung/Lizenzen“ und dort unter „Flugschulen“ veröffentlicht, der Jahresbericht unter der Rubrik „Service“ und dort unter „Statistiken“.

Frank Einführer

Ihre **Sicherheit** ist
unser **Ziel!**



MAGNUM SOFTPACK



MAGNUM CONTAINER



www.junkers-profily.de

Hotline: +49 (0) 9221 879 312



Die Porsche-Luftfahrtgeschichte, Teil II Porsche-Airlebnisse

Dass der Name Porsche seit mehr als 60 Jahren für unvergleichliche Sport- und Rennfahrzeuge steht, ist hinlänglich bekannt. Doch bereits vor mehr als 100 Jahren begründete Ferdinand Porsche unter anderem mit Flugmotoren den späteren Ruf seines Unternehmens als breit aufgestellte Ingenieursfirma. In zwei Teilen erscheint hier ein Rückblick auf die Zeit der „tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten“ sowie auf die Ära nach dem Zweiten Weltkrieg, die Porsche intensiv zur Entwicklung verschiedener Antriebe für die Allgemeine Luftfahrt und sogar für einen spektakulären Rekordflug nutzte.

Lesen Sie heute:

Teil II – Die Porsche-Luftfahrtgeschichte nach 1945

Aus dem Porsche-356-Motor entsteht der Typ 678

Der Neubeginn der Luftfahrt in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg verlief nach dem Willen der alliierten Siegermächte in zwei Stufen. Am 19. Juni 1951 wurde erst das Segelflugverbot aufgehoben, was rasch zu einer Vielzahl von Vereinsgründungen und Neukonstruktionen der in Deutschland etablierten Segelflughersteller wie etwa Schempp-Hirth führte.

Vier Jahre später, 1955, wurde gemäß den Pariser Verträgen schließlich auch das Motorflugverbot auf-

gehoben, was ebenfalls sofort für große Dynamik sorgte. Auch bei Porsche, wo gerade das Sportwagen-geschäft mit dem 356 florierte. Dort erkannte man, dass sich der luftgekühlte Vierzylinder-Boxer nicht nur prächtig im 356 machte, sondern auch ein überaus geeigneter Luftfahrtantrieb sein könnte.

Noch im selben Jahr begann man bei Porsche mit der Konstruktion eines solchen Antriebs, der auf dem 1,6-Liter-Motor basierte, und am 1. März 1957 präsentierte der Sportwagenhersteller den ersten deutschen Flugmotor nach dem Zweiten Weltkrieg. Während dieser beiden Jahre der Entwicklung hatten sich zahlreiche Amateure und eine Reihe von Konstrukteuren in eigener Initiative bereits darangemacht, dem 356-Motor Flügel, Pardon!, Propeller zu verleihen. Unter anderem nahm eine so ausgerüstete Maschine 1956 erfolgreich am Deutschlandflug teil.

Pützer „Elster A“ mit Porsche-Motor

Einer der deutschen Konstrukteure, der die Flugtauglichkeit des 356-Motors ebenfalls erkannte, war Alfons Pützer. In seiner Flugzeugfabrik in Bonn entstand just nach dem Fall des Motorflugverbots mit der „Elster A“ das erste deutsche Motorflugzeug nach dem Krieg. Dessen

ersten Prototyp versah Pützer nach vorangegangenen Versuchen mit dem „Motorraab“, der noch einen VW-Käfer-Motor besaß, zunächst mit einem 52 PS starken Porsche-Motor vom Typ 678/3.

In dieser Konfiguration absolvierte die „Elster A“ 1957 ihren Erstflug. Obwohl das Flugzeug auf dem Segelflugzeug „Doppelraab“ basierte und auch über dessen auftriebsstarke Tragflächen verfügte, reifte schon nach wenigen Flügen die Erkenntnis, dass der 52-PS-Antrieb für die zweisitzige, leer 460 kg und voll besetzt sowie betankt 700 kg schwere, später auf 750 kg aufgelastete Maschine zu schwachbrüstig war. Es folgten Versuche mit

Oben: Die „Porsche-Jodel“ – korrekt Robin DR 400 RP – dient noch heute in zahlreichen Vereinen als Schlepp- und Reisemaschine. Piloten lieben die geniale Einhebelbedienung und den geringen Verbrauch.

Unten: Der Porsche-Motor vom Typ 678/3 wurde zunächst im ersten deutschen Motorflugzeug nach dem Krieg, der „Elster A“, eingebaut.



75 PS starken Porsche-Motoren, doch erst die Ausrüstung mit den amerikanischen, 95 PS Rolls-Royce-Continental-C12-F- und -C14-F-Motoren verhalf der Maschine, die als „Elster B“ in dieser Konfiguration in den folgenden Jahren an die Luftsportgruppen der Bundeswehr geliefert wurde, zu akzeptablen Flugleistungen.

Bei der Präsentation 1957 legte Porsche ganz besonderen Wert auf die Tatsache, dass der neue Flugmotor vom Typ 678 den Prüfungsbestimmungen der Deutschen Forschungsanstalt für Luftfahrt nach den Regularien der „British Civil Airworthiness Requirements“ entsprach und damit international zugelassen war. Anhand eines erfolgreichen Prüfstand-Dauerlaufs von 150 Stunden wurde die Zeit bis zur Grundüberholung auf 600 Betriebsstunden festgesetzt. Der mit 65 PS Start- und 55 PS Dauerleistung präsentierte 1,6-Liter-Boxer besaß eine Trockensumpfschmierung sowie zwei neigungsunempfindliche Einzelvergaser, die zumindest Kunstflugfiguren wie Rolle, Looping oder Steilkurven erlaubten. Über ein sogenanntes Rückenflugsystem für Schmierung und Kraftstoffversorgung verfügte er indes nicht, weshalb Rücken- wie auch Messerflug nicht zugelassen waren.

Je nach Flugzeugtyp begnügte sich der wahlweise mit Magnet- oder Batterie-Doppelzündung ausgerüstete Antrieb mit einem Kraftstoffverbrauch zwischen 15,5 und 21 l/h. Schon damals machte man sich bei Porsche auch Gedanken um das The-

ma Fluglärm und stattete den Motor mit einem wirksamen Schalldämpfer aus. Die Erfahrungen mit der relativ geringen Motorleistung, wie sie Alfons Pützer bereits bei der Entwicklung seiner „Elster A“ gemacht hatte, führten 1959 schließlich zum Motortyp 678/4. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern verfügte der auf der Deutschen Luftfahrtschau 1959 auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen vorgestellte Motor nun über 75 PS Start- und 70 PS Dauerleistung. Wahlweise bot Porsche diesen Motor für 5.860 DM mit verschiedenen Untersetzungsgetrieben an und ermöglichte so den Einsatz in ganz verschiedenen Maschinen.

Nurflügler, Moltoplane und Hubschrauber

Sehr interessante Flugzeuge wurden von den gebläsegekühlten 678-Typen angetrieben. Etwa der Nurflügler Horten Ho 33, damals von seinem Konstrukteur Walter Horten nur „Der fliegende Porsche“ genannt. Der als Segelflugzeug noch in den 40er-Jahren konzipierte Nurflügler nutzte den Porsche-Motor als sogenannte „Heimweghilfe“, die es gestattete, nachlassende Thermik mit Motorkraft zu überbrücken. Bis zu sieben Stunden war Horten dank dieser Technik in der Luft.

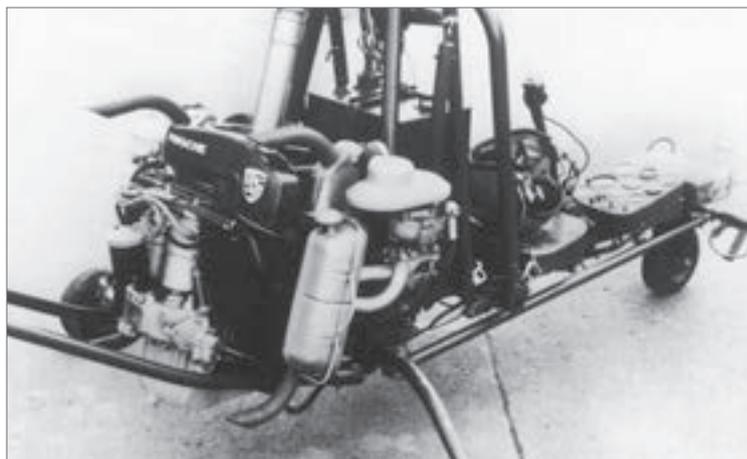
Ebenso interessant die RW-3 von Rhein-Flugzeugbau in Mönchengladbach. Das schnittige Flugzeug mit einem fast schon jetähnlichen Cockpit in Tandem-Anordnung der Piloten hörte auf den Beinamen „Moltoplane“, also „Vielfältigkeits-

flugzeug“. Entsprechend sahen die Konstrukteure vor, dass sich die 10-m-Spannweite des reinrassigen Motorflugzeugs mittels Ansteckflügeln auf 15 m vergrößern ließ, was die RW-3 dann in einen Motorsegler verwandelte. Mit 190 bzw. 180 km/h Reisegeschwindigkeit waren sowohl das Motorflugzeug als auch der Motorsegler durchaus flotte Maschinen. Die technische Besonderheit war aber in erster Linie der gebläsegekühlte Porsche-Motor in Verbindung mit einer Druckluftschraube, die, via Zwischenwelle angetrieben, im Seitenleitwerk saß. Mit diesem Konzept gilt die RW-3 als Vorläufer des späteren „Fan-Trainers“.

Doch nicht nur Flächenflugzeuge wurden von Porsche-Motoren befeuert, sondern auch Hubschrauber. Bereits 1918 konstruierte Professor Ferdinand Porsche in den letzten Kriegsmonaten einen Helikopter. Seine Idee: Baue einen möglichst leichten und leistungsstarken Motor, sonst fliegt der Hubschrauber nicht. Seine Lösung: Ein Elektromotor, der bei 250 kg Eigengewicht erstaunliche 300 PS lieferte. Während dieser Hubschrauber nie über das Versuchsstadium hinauskam, folgte 43 Jahre später, 1961, auf dem Pariser Aerosalon ein erneuter Versuch, diesmal von der amerikanischen Firma Gyrodyne. Diese implantierte den Vierzylinder-Boxer vom Typ 702 auf Basis des 356-Triebwerks einfach mit senkrecht stehender Kurbelwelle sowie einer Zwischenwelle hinauf zum Rotor in den aus nicht viel mehr als einigen Rohren bestehenden Hubschrauber.

Unten links:
Der Porsche-Flugmotor des Typs 678/4 von 1959 verfügte bereits über 75 PS

Unten rechts:
Der Typ 702 diente 1961 als Flugmotor für den Gyrodyne-Helikopter



Porsche entwickelt Sechszylinder-Flugmotoren aus dem 911

Runde 20 Jahre danach präsentierte das britische Unternehmen „Aerospace Developments London“ mit der „AD 500“ ein 115 km/h schnelles, mit Helium gefülltes Luftschiff aus glasfaserverstärktem Kunststoff, das von zwei Porsche-911-SC-Motoren angetrieben wurde. Neben einer hohen Traglast von 2,5 t legten die Konstrukteure damals großen Wert auf die Umweltverträglichkeit und versahen die beiden Porsche-Sechszylinder mit einer großzügigen Schalldämpfung. Bereits ab 160 m Flughöhe war das Luftschiff vom Boden aus nicht mehr zu hören, und bei einer Reisegeschwindigkeit von 77 km/h wurden lediglich 60 dB(A) Schalldruck erzeugt.

Wie bereits bei der Entwicklung des Flugmotorentyps 678, der zahlreiche private Initiativen mit 356-Motoren vorausgingen, ließ auch im Falle des Sechszylinders aus dem 911 eine entsprechend aviatisierte Version aus Zuffenhausen nicht lange auf sich warten. Nach zwei Jahren Entwicklung begann im September 1983 die Flugerprobung des „PFM 3200“.

Den geltenden Vorschriften für Flugmotoren entsprechend, erhielt der 911-Motor eine Doppelzündung. Außerdem wurde eine zweite Lichtmaschine eingebaut und der Nockenwellenantrieb von Kette auf Stirnräder umgerüstet. Das reduzierte die Motorleistung von 230 auf 212 PS (Startleistung), doch erste Flugversuche in einer Cessna 182 verliefen sehr zur Zufriedenheit. Insbesondere der moderate Kraftstoffverbrauch konnte sich sehen lassen – und die üblicherweise mit amerikanischen Sechszylinder-Boxermotoren

von Lycoming oder Continental befeuerte 182er hatte nun eher den Ruf einer durstigen Lady weg. 40 Liter konsumierte die Cessna unter Vollast pro Stunde, allerdings preiswertes Super- und kein teures Avgas-Flugbenzin. Und im Reiseflug gibt die 182er sich noch heute mit rund 35 l zufrieden.

Vier Cessna 182 wurden mit dem PFM 3200 ausgerüstet, davon zwei für den Versuch und zwei weitere zunächst als Vorführer, die dann verkauft wurden. Beide fliegen übrigens noch heute.

Parallel zur Entwicklung des Saugmotors arbeitete man bei Porsche an einer Turbo-Version, die 245 PS leistete und diese dank Aufladung bis auf eine Flughöhe von 18.000 Fuß hielt. Den Erstflug absolvierte der Turbomotor ebenfalls in einer Cessna 182 und wurde später auch in einer Mooney erprobt. In den Verkauf gelangte das Triebwerk aber nicht. Versuchsweise wurde der Turbomotor sogar in einem Endstrom-Helikopter getestet, der sich einmal zehn Meter in die Luft erhob und dann nie mehr. Dessen Antriebe für Haupt- und Heckrotor erfolgten unkonventionell über Riemen.

„Jodel“-Maschinen beliebt in Luftsportvereinen

Neben der Cessna 182 fand der PFM 3200 auch in zwei Exemplaren der Cessna 172 Verwendung, der heute im Deutschen Museum in München beheimateten MBB „Flemingo“, vor allem aber in den französischen Jodel-Maschinen. Noch heute finden sich zahlreiche Exemplare davon als Schlepp- oder Vereinsmaschinen in Luftsportvereinen. Ganz besonders schätzen gelernt haben die Piloten dabei die sogenannte Einhebelbedienung für Drosselklappe

und Propellerverstellung, die auf eine manuelle Gemischkorrektur mittels üblichen Mixers verzichtet und stattdessen dank K-Jetronic-Einspritzung sowohl „Best Power“ als auch „Best Economy“ für alle Flughöhen bereitstellt.

Mit 212 PS Startleistung bei 5300/min und 200 PS Dauerleistung bei 5000/min erforderte auch der PFM 3200 ein Untersetzungsgetriebe, das an der Gehäuse-Stirnseite in Form eines Magnesium-Gehäuses sowie schräg verzahnten Stirnrädern im Innern montiert war. Wie bereits bei der Aviatisierung des 356-Motors hatte Porsche bei der Konstruktion des PFM 3200 das Gewicht der Antriebseinheit scharf im Auge. Mit 0,442:1 wurde die Motordrehzahl mehr als halbiert, was in Verbindung mit einem Dreiblatt-Propeller nicht nur einen ausgezeichneten Wirkungsgrad, sondern auch einen sparsamen Kraftstoffverbrauch zur Folge hatte. Gerade mal um die 25 l konsumiert eine viersitzige Jodel im Reiseflug.

Flug um die Welt

Dass der neue Porsche-Flugmotor auf Basis des legendären 911-Boxers sparsam, leistungsstark und zuverlässig war, zeigte sich 1985 bei einem „Flight around the World“, zu dem sich der bekannte Hamburger Luftfahrt-Journalist Michael Schultz zusammen mit seinem Copiloten Hans Kampik, einem Export-Manager, aufmachte. Am 10. Juli 1985 starteten beide in Donaueschingen im Schwarzwald mit einer Mooney M 20 K, angetrieben von einem PFM 3200. Speziell für besonders lange Etappen – die längste sollte über 3900 km von Majore in Kalifornien nach Hawaii führen – erhielt die mit reduzierter

Funkgeräte 8,33 kHz . Jetzt günstig umrüsten . ohne Wartezeiten .

AKTION

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Ülis Segelflugbedarf GmbH
Tel: 06045/950100
info@segelflugbedarf24.de

Besuchen Sie uns in unserem Online-Shop: shop.segelflugbedarf24.de



Oben links:
1985 starteten Michael Schultz und Hans Kampik von Donaueschingen aus mit einer Mooney M 20 K zu einem Flug um die Welt. Die Mooney war mit einem PFM 3200 ausgestattet.

Oben rechts:
Ein Porsche-Motor PFM in einer Mooney 20 M

Unten:
Der PFM 3200 setzte Maßstäbe in Sachen Fluglärm-minderung und Bedienkomfort (hier ein Bild von 1988)

Reisegeschwindigkeit von 230 km/h immer noch schnelle Mooney neben den 260 l fassenden Standardtanks zusätzliche Spritreservoirs von 700 l Kapazität. Sieben Monate und sechs Tage später, am 16. Januar 1986, waren beide wieder zurück, nach einem Flug, der sie von Deutschland aus durch die ganze Welt geführt hatte.

In den damaligen Farben des Porsche-Sponsors Rothmans lackiert, waren die Mooney und ihre Besatzung nicht minder erfolgreich als ihre Pendanten auf den Renn- und Rallye-Strecken. Rund 100.000 km legten sie in rund 600 Flugstunden zurück, landeten etwa 300 Mal, und der Porsche-Sechszylinder ließ sie nicht ein Mal im Stich.

Dies war Porsche seinerzeit sehr wichtig, denn von behördlicher Seite war dem Porsche-Motor lediglich eine Laufzeit von 600 h bis zur Grundüberholung zuerkannt worden. Wenig, verglichen mit den bis zu 2000 h, die der amerikanischen Konkurrenz zugebilligt wurden. „Diese geringe Laufzeit von nur 600 h bis zur Überholung betraf allerdings nur die ersten vier

Motoren ... Da es keine Probleme gab, erhöhte man die Laufzeit dann zunächst auf 1000, später dann auf 2000 Stunden. . .“, so ein Zeitzeuge. „Allerdings mit der Einschränkung, dass bei 1000 Stunden Kolben, Zylinder und Zylinderköpfe getauscht werden müssen. Solange die technische Betreuung von Weissach aus erfolgte, trug Porsche hierfür die Kosten. Mit dem Umzug der Betreuung nach Zuffenhausen ging der Teiletausch dann zu Lasten der Kunden, und auch die Teilepreise erhöhten sich deutlich“, gibt ein anderer Zeitzeuge zu Protokoll.

Heute, lange nach der Einstellung der PFM-3200-Produktion im Jahre 1990, genießen Flugzeuge mit Porsche-Motoren weit mehr als nur Kultstatus. Davon zeugt auch das alljährlich auf dem Flugplatz Heubach stattfindende Porsche Flug- und Fahrzeugtreffen, bei dem sich die letzten noch verbliebenen Flugzeuge mit Porsche-Historie zu Porsche-Automobilen gesellen.

Porsche-Flugmotor begeistert noch heute mit guter Leistung und günstigem Verbrauch

Viele Jahre nach der Entwicklung dieses Flugmotors begeistert er noch heute mit seidenweichem Lauf, sehr guter Leistung und – vor allen Dingen – günstigem Verbrauch; ein heute genau so wichtiges Kriterium wie die geringe Lärmemission des PFM-3200-„Flüstermotors“.

Die Einstellung der Produktion hing hauptsächlich damit zusammen, dass der Porsche-Motor im mit Abstand wichtigsten Flugzeugmarkt, den USA, nicht zum Zuge kam. Den dort niedrigen Kraftstoffpreisen standen hohe Kosten für die

Umrüstung entgegen, was sich aus Sicht vieler Besitzer offenbar nicht rechnete. Außerdem bemühten sich die Mitbewerber, das elektronische, aber auf Stromversorgung und damit auf eine funktionierende Lichtmaschine angewiesene Zündsystem des PFM 3200 madig zu machen. Die Konkurrenz setzte hier auf die bis heute etablierte, doppelte Magnetzündung, die unbeeindruckt von einem Ausfall des Bordnetzes völlig autark arbeitet. Bis 2009 lag der PFM 3200 Porsche betriebswirtschaftlich insofern auf der Tasche, als für die immer wieder notwendigen Revisionen nach wie vor Ersatzteile bevorratet werden müssen.

Daher versuchte das Unternehmen schon bald, den Bestand an PFM-3200-Motoren nach und nach durch die Unterstützung der Halter beim Einbau eines alternativen Motors zu dezimieren. „Von rund 150 gebauten PFM 3200 wurden etwa 80 bis 85 ausgeliefert und der Rest auf Lager gelegt für Austausch- und Ersatzteilmfälle. Nach einer Reichweitenplanung für den zukünftigen Bedarf wurden 40 bis 60 dieser Triebwerke verschrottet“, berichtet ein Zeitzeuge – wirtschaftlich verständlich, aus Porsche-Piloten-Perspektive freilich völlig unverständlich. Kleiner moralischer Trost aus heutiger Sicht: Der PFM 3200 war nicht nur seinen Konkurrenten, sondern – leider – auch seiner Zeit weit voraus. Würde der Zuffenhausener Sportwagenhersteller ein vergleichbar umweltgerechtes Antriebskonzept heute präsentieren, stünden die Chancen wohl weitaus besser.

Beitrag aus „Der Adler“

Text: Jürgen Gassebner

Fotos: Porsche AG,

scoutsource communication



Porsche Museum und Pützer Elster

Im Porsche Museum (Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart-Zuffenhausen) sind neben mehr als 80 Fahrzeugen auch zahlreiche Flugmotoren zu sehen. Zudem verfügt das Museum über einen

sogenannten Fliegenden Botschafter, eine restaurierte Maschine des Typs „Pützer Elster B“ von 1963. Diese ist immer wieder bei verschiedenen Terminen im Einsatz. Zu sehen ist auch jeweils ein

original Porsche-678-Flugmotor, wie er einst im Elster-Prototyp zum Einsatz kam. Weitere Informationen zum Fliegenden Botschafter gibt es im Internet unter: www.elster-porschemuseum.de



Mooney bringt Schulmaschine

Mooney International hat ein neues Modell angekündigt, das unterhalb seiner Edel-Einmot M 20 angesiedelt sein soll. Der als M 10 bezeichnete Typ wird ein Dreisitzer, der in der Ausführung „T“ mit Festfahrwerk und Continental-CD-135-Dieselmotor ausgestattet sein wird. In der Version „J“ erhält

die M 10 ein Einziehfahrwerk und einen CD-155-Dieselmotor, ebenfalls von Continental. Beide Versionen erhalten serienmäßig ein Garmin G 1000.

Die M 10 ist als „High-End“-Schul- und Reisemaschine konzipiert, von der aus ein Umstieg auf den viersitzigen Mooney-Klassiker M 20 vereinfacht werde. Bei 75% wird eine Reisegeschwindigkeit von 140 kt. erwartet.

Näheres unter www.mooney.com

Links: Mooney International

Motorkunstflug-Termine 2015

Trainingslager Reinsdorf:

Das Kunstflugtraining für Neueinsteiger im Wettbewerbs-Motorkunstflug, Anreise 27.04., Abreise 03.05.

Deutsche Meisterschaft

Motorkunstflug:

28.06. – 05.07.2015 in Gera EDAJ

Reinsdorf Challenge/

Brandenburgische Meisterschaft:

Anreise 28.09., Abreise 04.10.

Jahrestreffen der

Motorkunstflieger:

Fulda, 28.11.2015

Alle Infos und Ausschreibungen

findet man unter

www.german-aerobatics.com

Heike Sauels

LTB-Follmann

der Oldtimer-Spezialist

- Wartung und Reparatur von Segelflugzeugen, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen in Holz- Gemischt- und FVK-Bauweise
- Herstellung von Baugruppen für Flugzeuge in Holzbauweise
Spezialisiert auf Reparaturen an Oldtimern
- Jahresnachprüfung von Motorseglern, Segel- und UL-Flugzeugen
- Zertifiziert nach EASA Part F und G.;
zertifiziert als LTB nach Richtlinien des LBA, d.h. Anhang II.
Technische Betreuung von Segelflugzeugen und Motorseglern



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlem

Telefon: 06508 - 91 98 295
Fax: 06508 - 91 98 296

www.ltb-follmann.de
info@ltb-follmann.de



Kommt die Wende durch Elektroflugzeuge?

Konzeptstudie von Pipistrel mit WATTsUP

Oben:
WATTsUP –
elektrisch ange-
triebenes LSA auf
Basis des Alpha
Trainers

Der Slowene Ivo Boscarol hat sich mit seinem Unternehmen Pipistrel vom einstigen Trikehersteller zu einem der angesehensten Leichtflugzeughersteller gemausert. Dabei gilt sein ganz besonderes Augenmerk den Elektroantrieben.

Dort, wo die edelsten Pferde Europas, die Lippizaner, gezüchtet werden und wo im Frühjahr und Herbst die Fallwinde von der nördlichen Bergkette Richtung Meer jeglichen Flugbetrieb unmöglich machen, ist sein Zuhause, und dort kommen ihm auch immer wieder aufs Neue die zündenden Ideen, ein Elektroflugzeug-Projekt nach dem anderen aus der Taufe zu heben. Er scharf eine Anzahl junger Ingenieure um sich, um diese Ideen auch wirklich umzusetzen. Das fünfte und vorerst jüngste Projekt ist nun ein zweisitziges LSA mit einem 85-kW-Motor, den die Firma Siemens lieferte. Den Versuchsträger, ein 10-m-Alpha-Trainer, konnte man sozusagen von

der Stange nehmen, denn nach über 1000 gefertigten ein- und zweisitzigen Flugzeugen hat das junge Unternehmen acht Grundtypen im Portfolio.

Der Alpha Trainer ist standardmäßig mit einem 912er-Rotax-Motor ausgestattet. Die enorme Zuladung gestattet aber den Ersatz des Verbrennungsmotors durch einen Elektroantrieb, trotz der immer noch sehr schweren Batterien.

Der von der Firma Siemens in Erlangen entwickelte Elektromotor stellt eine konstruktive Meisterleistung dar. Der permanent erregte Synchron-Außenläufer-Motor mit integriertem Getriebe schlägt mit einem Leistungsgewicht von 85 kW/14 kg jeden noch so leichten Flugmotor, die in der Regel Leistungsverhältnisse von nur 2:1 aufweisen können. 6:1 sind Werte, von denen im Elektromotorenbau nur geträumt werden konnte und was man bestenfalls mit Turbinen (8:1) erreicht.

Der E-Motor verfügt über einen im Gehäuse integrierten Wechselrichter. Der Motor wird mit einer Spannung von 450 V betrieben, der bis zu 200 Ampere zieht. Das verlangt Kühlung! Der Kühlkreislauf wird gemeinsam von Wechselrichter und elektrischer Maschine genutzt. Zwei 17kW/h-Batterie-Packs, die sich innerhalb von Minuten wie bei einem E-Bike austauschen lassen, verleihen WATTsUP, so heißt der neue Vogel, Start- und Steigleistungen, die einen Rotax 912 UL fast verstummen lassen.

1000 ft/min Steigleistung täuschen aber leider nicht darüber hinweg, dass WATTsUP nach einer Stunde langsam der Strom ausgeht. Wie von Elektroautos her bekannt, fällt die Batterieleistung bis zur unteren Endladespannung so rapide ab, dass man mit den angegebenen 30 Minuten Reserve einen Landeplatz aufsuchen sollte. Ein Batteriemanagementsystem sorgt dafür, dass die für Lithium-Batterien von 3,6 Volt/Zelle kritische Leerlaufspannung nicht unterschritten wird! Danach bleibt der Propeller einfach stehen. Doch die geschätzte Gleitzahl von 16 reicht immer noch für eine Segellandung aus.

Pipistrels Ingenieur ging zunächst davon aus, dass sich das jetzige System besonders für die Flugschulung eignet. Als Trainer, mit dem das Üben von Platzrunden vorgesehen ist, sind Schüler- und Batteriewechsel nach zirka. 80 Minuten weniger Mühen unterworfen als eine fünfzehnminütige Kraftstoffbetankung nach zwei Flugstunden. Und das ist ebenso einfach wie das Auswechseln eines Akkus am E-Bike! Abgesehen von

Unten links:
Siemens 85-KW-
Motor mit integrier-
tem Getriebe

Unten rechts:
Geräumiges Cockpit
mit großen Flügel-
türen





der CO₂-Belastung, die durch den verbrannten Kraftstoff entsteht. Ganz entscheidend sind noch die entstehenden Kosten der Strombe- tankung. Bei einer Ladung werden etwa 80% der Batterie-Gesamtkapazität nachgeladen. Bei 55 Minuten Ladezeit und der benötigten Lademenge und 20 Cent pro kWh kostet die Ladung für zwei der von Pipistrel verwendeten Packs in 55 Minuten. Das sind dann 31,17 kWh x 0,20 € = 6,23 € für reine 90 Minuten Flugzeit, bzw. 4,15 €/h.

Das Batterie-Management mit seiner Ladeinheit und den Lithium-Batterien selbst wurde von Pipistrel eigenständig entwickelt, wobei die Zellen Fremdfabrikate darstellen. Die Basis hierzu lieferte bereits das Energieversorgungssystem des dop- pelsitzigen Motorseglers Taurus. Im realen Schulbetrieb liegt der Alpha Trainer bei etwa 10 l/h mit dem Rotax-Motor. 10 Liter Superben- zin lagen 2014 bei 16 € (aktueller Stand jedoch ca. 11 €!). Eine mit zwei Personen besetzte Maschine kann normalerweise mit 50 l Sprit betankt werden. 40 Liter werden in 4 Schulungsstunden verbraucht. 10 Liter Reserve bleiben im Tank. Auf

vier Elektroflug-Stunden umgerechnet sind das 16,60 € für den Elektroflug und 64 € reine Spritkosten (jeweils ohne Reserve gerechnet). Schmierstoff, aufwändigere Wartung und Kontrollen sind dabei nicht eingerechnet. In der Praxis wird es so aussehen, dass man mit einer Elektroversion schon nach einer Stunde gegenüber der Motorlaufzeit mit einem Verbrennungs-Motor den Batterie-Wechsel vornehmen muss. Die ständig sich verbessernden Leistungen der Batterien lassen aber die Hoffnung aufkeimen, dass schon in wenigen Jahren wesentlich höhere Kapazitäten zur Verfügung stehen. Pipistrel fühlt sich in der Lage, ein Serienflugzeug für unter 100 000 € (ohne MwSt.) auf den Markt zu bringen. Die schon jetzt auch in Deutschland sehr erfolgreiche Standardversion des Alpha Trainers mit dem 912er Rotax kostet gegenwärtig 85 000 € incl. Mehrwertsteuer. Da sind die Mehrkosten gegenüber der Rotax-Version ein bescheidener Beitrag für die Umwelt, abgesehen davon, dass ein kaum hörbarer Elektromotor auch ein Fliegen ohne Headsets wie im Segelflugzeug möglich macht.

Deutschland-Vertreter Peter Götzner ließ wissen, das sich für den „Elektroflieger“ neuerdings besonders auch Segelfluggruppen interessieren, weil das Schleppen mit konventionellen Motor-Schleppmaschinen und die damit verbundene, permanente Lärmbelastung am Boden auf Dauer nicht mehr vertretbar seien. Deshalb habe sein Flight Team zusammen mit dem Hersteller und dem DULV vor kurzem ein Evaluationsprogramm eingeleitet, um alle Vorteile eines Elektrofliegers zu sondieren. Möglicherweise lägen schon zur AERO im April die Fakten dazu auf dem Tisch. Parallel hierzu rechne man dann insgeheim auch mit dem Startschuss zur Serienaufnahme des WATTsUP.

Pipistrels Engagement um innovative Entwicklungen im Antriebsektor für Leichtflugzeuge dürfte ohnehin Schule machen. Auch der Viersitzer Panthera soll eines Tages in einer Elektroversion erhältlich sein.

Hellmut Penner, Januar 2015

Fotos: Pipistrel

*Die Benzinpreise beziehen sich auf eine Erhebung vom Sommer 2014. Es darf davon ausgegangen werden, dass die derzeitigen Lowlevel-Spritpreise mittelfristig wieder auf das Niveau von 2013/2014 ansteigen.

Oben:

Ivo Boscarol (Mitte) mit seinem neuesten Entwurf WATTsUP (links)

Oben rechts:

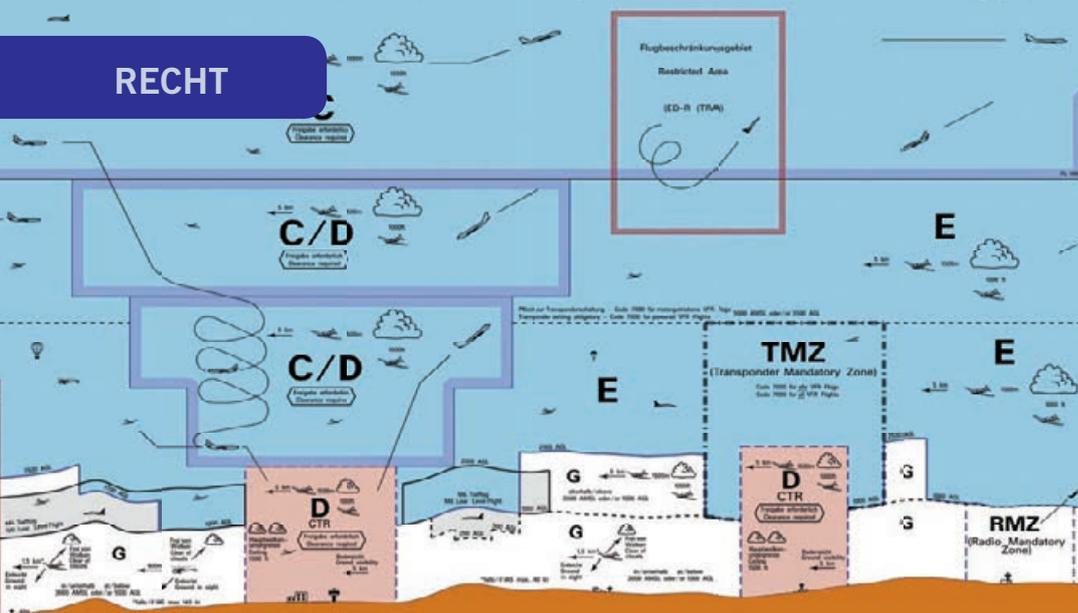
Unternehmenssitz in Ajdovščina, Slowenien

Sicher ist sicher

BAVARIA
Versicherungen für
Yachten und Flugzeuge



www.sicheristsicher.de



SERA in der Praxis

Seit 5. Dezember 2014 sind die standardisierten europäischen Luftverkehrsregeln in allen Mitgliedsstaaten in Kraft und überschreiben die nationalen Luftverkehrsregeln. Anhand von Beispielen wollen wir hier – wie auch auf den Seiten aus Bremen auf Seite 16 – zeigen, worauf u.a. zu achten ist. Vorsicht ist auch deshalb geboten, weil jeder Mitgliedstaat die Möglichkeit hat, in seinem Hoheitsgebiet von SERA abweichende, beziehungsweise ergänzende Regeln einzuführen. In der Bundesrepublik wird dies in der neuen LuftVO geregelt, die im Entwurf vorliegt.

Unten links: Sichtenflugkarte Breitscheid (RMZ Grenze hier gegenüber der Originalkarte hervorgehoben)

Unten rechts: RMZ Siegerland

Da sowohl SERA wie schon die deutsche Luftverkehrsordnung (LuftVO) sich an den ICAO-Standards, Annex 2 „Rules of the Air“ und Annex 11 „Air Traffic Services“, orientierte, ändert sich nicht so sehr viel, aber

es gibt einige Änderungen, die es zu beachten gilt. Das sind unter anderem Änderungen in der Luftraumstruktur und bei den VFR-Mindestsichtwetterbedingungen sowie die Einführung der RMZ.

Zone mit Funkkommunikationspflicht (Radio Mandatory Zone RMZ)

Dieser neue Luftraum ersetzt die bisherigen Lufträume F an unkontrollierten Flugplätzen und ermöglicht dort IFR-Flugbetrieb. Es betrifft zur Zeit die Flugplätze Allendorf, Barth, Bautzen, Bayreuth, Bremerhaven, Coburg, Cottbus, Donaueschingen, Donauwörth, Eggenfelden, Giebelstadt, Hassfurt, Kiel, Magdeburg, Mengen, Oberschleißheim, Schwäbisch-Hall, Siegerland, Straubing und Wilhelmshaven.

Zusätzlich wird oberhalb dieser RMZ der Luftraum E auf 1000 Fuß AGL

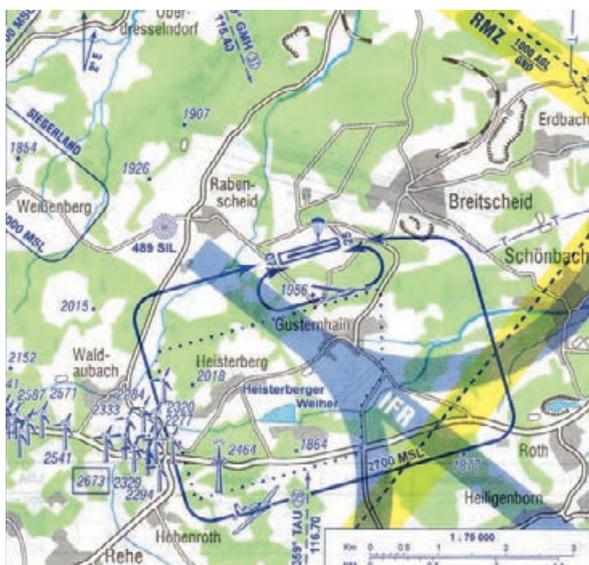
abgesenkt. Beim Durchfliegen einer RMZ muss über die Info-Frequenz Funkkontakt aufgenommen werden, Position, Flughöhe und Flugabsicht müssen kommuniziert werden. Die entsprechenden Sprechgruppen sind im Luftfahrthandbuch veröffentlicht, Beispiele befinden sich auch auf Seite 16/17 dieser Ausgabe.

Was nun, wenn ein Flugplatz angefliegen werden soll, der innerhalb einer RMZ gelegen ist? Angenommen, wir möchten nach Breitscheid EDGB fliegen, ein Landeplatz, der innerhalb der RMZ des Flugplatzes Siegerland EDGS liegt. Wie die Sichtenflugkarte zeigt, gehen die IFR-An- und Abflüge genau über den Flugplatz Breitscheid und durch dessen Platzrunde.

Laut neuer Sichtenflugkarte EDGB vom 25.12.2014 ist „im Flugplatzverkehr Hörbereitschaft auf BREITSCHIED INFO aufrechtzuerhalten. Eine zusätzliche Hörbereitschaft auf SIEGERLAND-INFO aufgrund der RMZ ist nicht erforderlich, sofern die Platzrunde eingehalten wird.“

Aber Vorsicht bei An-/Abflügen: Da fast die gesamte Platzrunde (2700 MSL) und etwa 2/3 des Gegenflugs innerhalb der RMZ liegen, ist bei Flughöhen unterhalb 1000 ft AGL der Einflug in die Platzrunde ohne Berührung der RMZ Siegerland nur in der südöstlichen Ecke in der Nähe des Ortes Roth und des Höhenpunktes 1877 ft möglich.

Und dort befinden wir uns oberhalb 1000 ft AGL im Luftraum E, und es





muss 1000 ft vertikaler und 1500 m horizontaler Wolkenabstand eingehalten werden. Um legal in die Platzrunde in 2700 MSL einzufiegen, darf die Wolkenuntergrenze (Standardatmosphäre vorausgesetzt) nicht unter etwa 1800 ft (540 m) AGL liegen.

Wetterbedingungen für Flüge im Luftraum G

Bislang galten hier die folgenden Mindestwetterbedingungen: frei von Wolken, Erdsicht und Flugsicht 1500 m (Hubschrauber 800 m).

Gemäß SERA und dem Entwurf der neuen Luftverkehrsordnung gilt jetzt: in/unter 3000 ft MSL oder 1000 ft AGL: frei von Wolken, Erdsicht (Hubschrauber 800 m), maximal 140 kt/IAS; oberhalb 3000 ft MSL oder oberhalb 1000 ft AGL: vertikaler Wolkenabstand 1000 ft, horizontaler Wolkenabstand 1500 m, Flugsicht 5 km.

Auch hierzu ein Beispiel aus den Mittelgebirgen. Von Breitscheid EDGB führt unser angenehmer Flug weiter Richtung nächster Flugplatz mit RMZ, Allendorf. Wir befinden uns dort in Luftraum G bis zu einer Höhe von 2500 ft AGL. Während man hier bisher, auch um möglichst hoch über dem bewaldeten Gebiet zu fliegen, schon mal bis knapp an die Wolkenuntergrenze flog, ist hier seit SERA Vorsicht geboten. Denn bereits oberhalb 3000 ft MSL/oberhalb 1000 ft AGL gelten die neuen Wolkenabstände von 1000 ft vertikal und 1500 m horizontal. Wenn wir dann auch noch die – zwar nicht in SERA – aber durch die LuftVO (Entwurf) geforderten 2000 ft AGL auf

Überlandflügen mit motorgetriebenen Flugzeugen einhalten wollen, müssen die Wolkenuntergrenzen im Bereich der Sackpfeife (2212 ft MSL) schon mindestens 5212 ft MSL bzw. 3000 ft über Grund liegen.

IFR im Luftraum G

Während SERA diese Möglichkeit grundsätzlich vorsieht, ist dies in Deutschland per NFL 1-293-14 vom 17. November 2014 ausgeschlossen.

Was sich sonst noch ändert

Wer sich einmal das gesamte SERA-Regelwerk durchlesen möchte, kann das im Internet tun. Auf www.easa.europa.eu zum Punkt „Regulations“ gehen, dort „Basic Regulations“ anklicken. Im nachfolgenden Fenster zu SERA gehen. Nach Sprachwahl öffnet sich (in Deutsch) ein 66-seitiges Dokument, das nach 11 Seiten Vorbemerkungen und Begriffsbestimmungen etwa 30 Seiten Regeln und schließlich – wie schon in der LuftVO – einen Anhang mit Signalen, Zeichen, Lufträumen u. a. enthält. Für diejenigen, die sich nicht das gesamte Regelwerk antun wollen, gibt es Zusammenfassungen des Regelwerks, z.B. von Jürgen Mies im AOPA Safety Letter vom 16.12.2014.

Neue Luftverkehrsordnung (LuftVO)

Die im Entwurf vorliegende neue LuftVO wird Anfang bis Mitte 2015 in Kraft treten. Bis dahin regeln Nachrichten für Luftfahrer (NFL) von SERA abweichende oder ergänzende Regeln. Die neue Luftverkehrsordnung orientiert sich an und bezieht sich auf SERA. Deshalb bleibt allen Teilnehmern am Luftverkehr nichts anderes übrig, sich nicht nur mit SERA, sondern auch mit der LuftVO auseinanderzusetzen, diese zu kennen und zu beachten.

KF

Links:

[RMZ Allendorf](#)

[Alle Abbildungen: DFS \(nicht für Navigationszwecke\)](#)

Weitere Informationen zu SERA:

Deutsche Flugsicherung DFS www.dfs.de

(dort zu Services / Customer Relations / SERA)

European Aviation Safety Agency EASA

www.easa.europa.eu

(dort unter Regulations / Basic Regulations /SERA)

Deutscher Aero Club DAeC www.daec.de

(dort SERA suchen, es erscheinen diverse Artikel zum Thema)

Aircraft Owners and Pilots Association AOPA

<https://aopa.de>

(dort zu Publikationen & Downloads / SERA)

Ready for departure: Bestellen Sie jetzt die Luftfahrtkarten 2015 für die neue Saison!

VON NORD NACH SÜD, OST NACH WEST ODER IN DIE NACHBARLÄNDER.

Motorflugkarten im Überblick:

- ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- Visual 500 Austria, Switzerland, France NE, Belgium, Netherlands, Denmark, Poland NW + W und Czech Republic

Segelflugkarten im Überblick:

- ICAO-Segelflugkarte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Segelflugkarte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- Visual 500 Austria Glider

EISENSCHMIDT
LPS GROUP

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero

SERA: Praktische Änderungen im Nordwesten

Seit längerem hat die EU am Entwurf gesamt-europäischer Luftverkehrsregeln gearbeitet. Endziel ist, dass diese als SERA (Standardised European Rules of the Air) bezeichneten Luftverkehrsregeln von allen Mitgliedsstaaten in nationales Recht übernommen werden. Bis dahin sind allen Mitgliedsstaaten Freiräume zur schrittweisen Anpassung Ihrer nationalen Luftverkehrsregeln eingeräumt. Die SERA-Regeln entsprechen weitgehend den Regeln, die wir in Deutschland durch die LuftVO bereits kennen. Allerdings gibt es auch einige Neuerungen, die am 5. Dezember des vergangenen Jahres in Kraft getreten sind. Wir wollen hier darauf eingehen und kurz erläutern, was sich bei VFR-Flügen in Nordwestdeutschland ändert.

Änderung: Aus Luftraum F wird RMZ. Pflicht zur Funkmeldung

Die entscheidende Änderung ist, dass die Lufträume F in so genannte Radio Mandatory Zones („RMZ“) umgewandelt werden.

Das werden bei uns im Nordwesten die bisherigen Foxtrott-Lufträume um Bremerhaven, Wilhelmshaven und Emden sein.

Bisher war es so, dass dort beim An-oder Abflug eines IFR-Fliegers von oder zu einem mit Luftraum F umgebenen Flugplatz bestimmte Minima an Sicht und Wolkenabstand gegeben sein mussten, um als VFR-Flieger gleichzeitig mit dem IFR-Verkehr den dann aktivierten Luftraum F befliegen zu können. Damit sollte sichergestellt werden, dass sich IFR- und VFR-Flieger rechtzeitig sehen und ggf. ausweichen können. Die für den bisherigen Luftraum F speziell geforderten Minima an Sicht und Wolkenabstand sind nun weggefallen. Dafür wird in der RMZ verpflichtend verlangt, dass über Funk der Einflug in die RMZ und der geplante weitere Flugweg darin mitgeteilt wird. Außerdem wird für die Zeit des Durchflugs durch die RMZ Hörbereitschaft auf der entsprechenden Frequenz verlangt. Um es ganz deutlich zu machen: Freigaben jedweder Art sind für den Einflug in eine RMZ nicht nötig. Es geht nur darum, dass jeder innerhalb der RMZ weiss, wo aktuell noch ein anderes Flugzeug ist und wo in Kürze mit ihm zu rechnen ist. Diese Information zu geben ist nun allerdings Pflicht. Die RMZ erstreckt sich von GND bis 1000 ft. AGL und ist ständig aktiv, also nicht mehr zeitweise, wie es der bisherige Luftraum F war.

Hier der für einen Anflug und einen Durchflug am Beispiel Bremerhaven vorgesehene Funksprechverkehr gemäß NfL-1-251-14

Zur Landung

XYZ Info (z.B. Bremerhaven Info)

Luftfahrzeugmuster

Position

Flughöhe Fuss

VFR (. . . bzw. IFR)

werde in RMZ einfliegen

zur Landung in (z.B. Bremerhaven)

Durchflug

XYZ Info (z.B. Bremerhaven Info)

Luftfahrzeugmuster

Position

Flughöhe Fuss

VFR (. . . bzw. IFR)

werde RMZ durchfliegen

von XXX nach YYY

Verlassen der RMZ

XYZ Info (z.B. Bremerhaven Info)

Verlasse RMZ

Position

Flughöhe....Fuss

Auch wenn in der NfL nicht ausdrücklich verlangt, ist es natürlich sinnvoll, beim Abflug nach dem Start anzugeben, auf welchem Weg man die RMZ verlässt. Sonst wäre der Sinn der RMZ ja schließlich verfehlt.

Wichtig: Die Sprechfunkmeldungen sind auch für den Fall abzugeben, dass seitens der Bodenstelle keine Antwort erfolgt.

Unklarheit Flugplanpflicht für CTR-Flüge: Es bleibt im Wesentlichen wie gehabt

Über längere Zeit bestand Unsicherheit, was mit der Flugplanpflicht beim Einflug in Lufträume mit Flugverkehrskontrolle zu verstehen sei. Nach dem wortwörtlichen Text in SERA müsste für jeden Flug in einen solchen Luftraum ein Flugplan aufgegeben werden, also z.B. auch für jeden Einflug in die Kontrollzone Bremen. Das wäre eine wahre Horror-Version, wenn für jeden noch so kurzen Flug in oder durch eine Kontrollzone jetzt zuvor das Ausfüllen eines Flugplanformulars verlangt werden würde. So ist es auch nicht gemeint. NfL 1-92-14 schafft da etwas Klarheit. Zwar heißt es dort in Abschnitt I, Absatz 2.

Flugplanpflicht - Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben: ein Flug oder Flugabschnitt, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt (sprich auch Kontrollzonen) Absatz 1 dieses Abschnittes erklärt aber zuvor, welche Arten von Flugplänen zu unterscheiden sind und führt dabei auch auf: (a) Flugpläne, die vor dem Start nach ICAO Formatvorschrift aufzugeben sind und (b) Flugpläne, die in der Luft aufgegeben werden können.

Wichtig ist nun, dass man die Möglichkeit geschaffen hat, in der Luft auch eine „abgespeckte“ Version zu übermitteln, nämlich reduziert auf

(c) „beschränkten Informationen, die ausschließlich dem Flugverkehrskontrolldienst unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Kontrollzone oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

Diese umfassen z.B. folgende Angaben:

- 1) Luftfahrzeugkennung / Rufzeichen
- 2) Luftfahrzeugmuster
- 3) Geplanter Flugabschnitt
- 4) Beabsichtigte Flughöhe
- 5) Sonstige durch den FVK im Einzelfall angeforderte Daten“

Damit wären wir wieder bei der altbekannten Freigabe-Anfrage über Funk, so wie es schon bisher gehandhabt wurde. Nur scheint das jetzt nach dem offiziellen Sprachgebrauch der NfL 1-92-14 wohl als ein in der Luft aufgebener Flugplan mit beschränkten Informationen definiert zu sein.

Warum wird hier von beschränkten Informationen gesprochen? Weil nach Abschnitt III, Absatz 5 dieser NfL für in der Luft aufgebene Flugpläne außerdem noch die Angabe der Höchstflugdauer, Personenzahl an Bord und der Not- und Überlebensausrüstung angegeben werden muss.

Diese Auskünfte sind aber bei den beschränkten Informationen bewusst ausgeklammert.

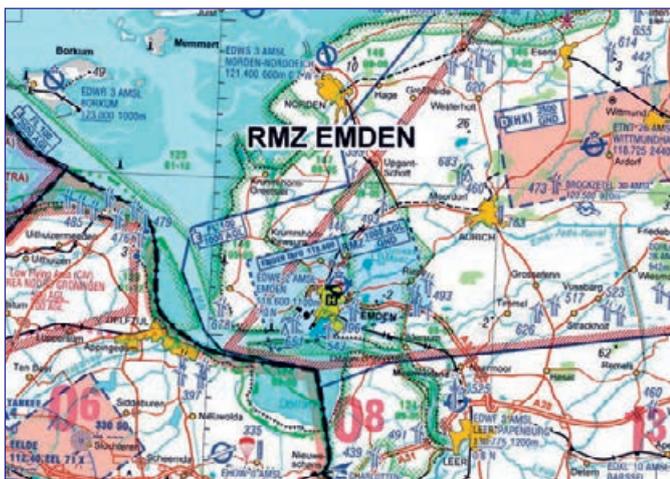
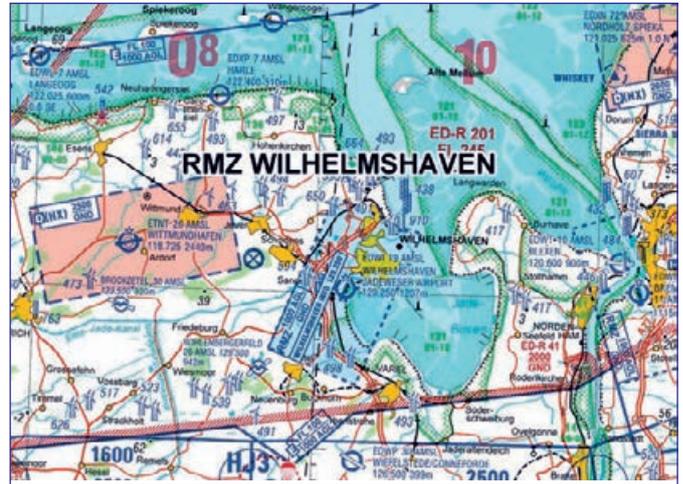
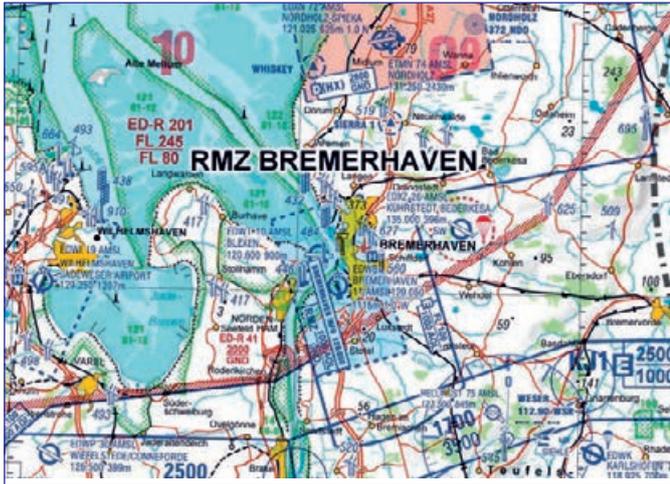
Stellen Sie sich vor, jeder würde beim Erstanruf vor der Landung auf einem Verkehrsflughafen die Tower-Frequenz auch noch mit den irrelevanten Informationen belasten, wie lange sein Sprit reicht, und ob er Schwimmwesten oder etwa Überlebenskits für den Dschungel dabei habe. Da würden nicht nur die Lotsen verrückt, sondern auch alle anderen, die auf der Fre-

quenz sind. Gut, dass man da eine praktikable Lösung gefunden hat, nach der im Wesentlichen alles beim Altbewährten bleibt. Ärgerlich ist dagegen, dass in Kontrollzonen jetzt ein vertikaler Wolkenabstand von 1000 ft. eingehalten werden muss. Bisher galt in Kontrollzonen lediglich, dass man 'frei von Wolken' sein musste. Bei der in Kontrollzonen ohnehin verlangten Hauptwolkenunter-

grenze von mindestens 1500 ft. bleiben dann jetzt noch ganze 500 ft. Abstand zum Boden. Das kollidiert schon mit der über Städten verlangten Sicherheitsmindesthöhe von 1000 ft. Mit einer Sonder-VFR Freigabe räumt SERA unter gewissen Voraussetzungen aber wieder die Möglichkeit ein, in der Kontrollzone 'frei von Wolken' zu fliegen und damit wieder etwas mehr Luft unterm Hintern zu haben.

Andere Vorschriften, die mit SERA europaweit eingeführt werden sollten, werden nach derzeitigem Stand nicht oder nicht vollständig von der Bundesrepublik übernommen. Soweit zum Thema „Vereinheitlichung nationaler Luftverkehrsvorschriften“... NFL's zu SERA sind einsehbar unter www.dfs.de > **Services** > **Customer Relations** > **SERA**

Ralf-Michael Hubert



So wird's in den nächsten ICAO-Karten aussehen: Darstellungen der RMZ's bei uns im Norden.

Quelle: DFS - Nicht für Navigationszwecke

Kommentar

Warum macht es die EU seinen Bürgern eigentlich so schwer, Gesetzesentwürfe einzusehen?

Immerhin entstehen sie unter Mitwirkung des Europäischen Parlamentes, dem zu anderen Zeiten stets an „Bürgernähe“ und einer hohe Wahlbeteiligung seiner der 500 Millionen Stimmberechtigten zur eben Zusammensetzung eben dieses Europäischen Parlamentes gelegen ist.

Wer einmal versucht, den Begriff SERA zu googeln, stößt auf alle möglichen Seiten mit Abkürzungen für den diese vier Buchstaben

in allen Lebensbereichen stehen. Grenzt man die Suche etwas ein, in dem man den Begriff SERA erweitert und präzisiert, findet man immerhin Kommentare, Ankündigungen und Auszüge einzelner Teile des neuen gesamteuropäischen Luftverkehrsrechtsentwurfes. Wer den vollständigen Text im Gesamtumfang einsehen will, der muss schon etwas Geduld mitbringen. Ich bin auf folgendem Weg zum kompletten Inhalt gelangt:

www.eur-lex.europa.eu Es öffnet sich eine Seite mit blauem Hintergrund und weißen Zeilen. Die fünfte weiße Zeile von oben zur Sprachaus-

wahl „Deutsch“ anklicken. Daraufhin öffnet sich eine weitere Seite, auf der man rechts oben ein Feld „Schnellsuche“ findet. Dort „SERA4001“ eingeben.

„SERA“ allein genügt nicht. Hat man SERA4001 eingegeben, öffnet sich wieder eine Seite. Dort auf „Direktzugang zum Text“ klicken – und dann ist man endlich da. Schade, dass es offenbar keine Möglichkeit gibt, schneller und direkter, z.B. mit einfachem googeln eines Stichwortes, an den vollständigen Gesetzestext zu gelangen.

Ralf-Michael Hubert

Mitteilungen aus dem Vorstand



Flatterband allein genügt nicht. Der DAeC arbeitet an einer Information für Vereine, was bei Flugtagen alles beachtet werden muss.

Vorstand und Beirat des Landesverbandes treffen sich mehrmals im Jahr, um Informationen auszutauschen, über neue Entwicklungen zu diskutieren und Pläne für die Zukunft zu schmieden. Vieles, was in der Sitzung Ende November besprochen wird, ist sicherlich auch Interessant für alle Mitglieder.

Unser Geschäftsführer Udo Fangmeier berichtete von einem Treffen der Geschäftsführer aller Landesverbände. Dort wurde darüber informiert, dass die Kosten für eine **FAI-Sportlizenz** von 9 auf 18 Euro erhöht wurde. Eine solche Sportlizenz ist notwendig, wenn man einen Rekordflug plant oder an einer Meisterschaft teilnehmen möchte. Ein Antragsformular gibt es auf der Webseite des DAeC unter der Rubrik „Service“. Auf dem Formular muss von unserem Schriftführer die Mitgliedschaft im Landesverband bestätigt werden.

Nach wie vor gibt es Unsicherheit, ob und an wen auf den Flugplätzen **Treibstoff verkauft** werden darf. Das ist insbesondere in manchen Teilen der Republik ein Problem, wenn die Tankanlage nicht geeicht ist. Hierzu ist

eine Gesetzesänderung in Arbeit, die es dann künftig erlauben würde, weiter Treibstoff an Vereinsmitglieder aus ungeeichten Anlagen zu verkaufen.

Die einen nennen sie Drohnen, die anderen ferngelenkte Flugobjekte. Gemeint sind die **Quadro- oder Hexacopter**, die nicht nur von eingefleischten Modellfliegern, sondern von Jedermann in die Luft gebracht werden. Nach einigen Zwischenfällen machen die Behörden nachdrücklich darauf aufmerksam, dass diese Flugobjekte nur in Sichtweite betrieben werden dürfen. Sind sie schwerer als 5 kg oder werden sie für kommerzielle Zwecke benutzt, muss von der zuständigen Landesluftfahrtbehörde eine Aufstiegsgenehmigung erteilt werden sein.

Auf der Geschäftsführertagung wurden mehrere Fälle diskutiert, in denen sich einzelne **Landesluftfahrtbehörden weigern**, Lizenzen auch dann umzuwandeln, wenn beispielsweise das Medical abgelaufen ist oder die erforderliche Flugerfahrung (noch) nicht nachgewiesen werden kann. Nach Auffassung des Verbandes ist dies rechtswidrig, weil die Umwandlung einer Lizenz getrennt von ihrer aktuellen Gültigkeit zu betrachten ist. Sollten solche Fälle von den Behörden in Bremen, Oldenburg oder Braunschweig so behandelt werden, bittet unser Geschäftsführer Udo Fangmeier um eine Nachricht, damit der Verband hier tätig werden kann.

Flugveranstaltungen sind nach wie vor eines der wichtigsten Mittel, um bei den Menschen Verständnis für unseren Luftsport zu verankern und um neue Mitglieder zu werben. Vielfach bestehen jedoch Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit solchen Events. Um hier eine Handlungsgrundlage zu schaffen, wollen die Geschäftsführer eine Handreichung für

Flugvorführungen bei Festen oder Tagen der offenen Tür ausarbeiten. Diese Handreichung soll die Veranstalter auch vor überzogenen Forderungen der Genehmigungsbehörden schützen.

Im Zusammenhang mit dem neuen Frequenzraster (Stichwort 8,33 khz), das in spätestens drei Jahren für den gesamten Luftraum eingeführt wird, bemüht sich der DAeC um mehrere **zusätzliche Bord-Bord-Frequenzen**. Schon jetzt sind die bekannten Frequenzen an guten Thermik-Tagen regelmäßig überlastet.

Der Landessportbund, dem auch unser Landesverband und seine Vereine angehören, hat einen neuen Präsidenten. Andreas Vroom wurde bei der Jahreshauptversammlung mit großer Mehrheit gewählt. Eine kleine Beitragserhöhung (10 Cent pro Mitglied und Jahr) wurde von der Versammlung abgelehnt. Klar wurde auch, dass die für unsere Luftsportvereine sehr nachteilige Änderung der **Übungsleiter-Zuschüsse** vorerst nicht kommen wird. Offenbar haben die politischen Gremien hier noch Diskussionsbedarf. Trotzdem ist davon auszugehen, dass es eine Veränderung geben wird, die bei der Verteilung des knappen Geldes den Anteil jugendlicher Mitglieder stärker berücksichtigt.

In der Sitzung von Beirat und Präsidium wurde auch die Möglichkeit angesprochen, Studierende der Hochschule zu gewinnen, ihre **Abschlussarbeit** über ein für unsere Vereine wichtiges Thema zu schreiben. Vielleicht lassen sich daraus belegbare Erkenntnisse für die Nachwuchsarbeit gewinnen. Eine solche Zusammenarbeit kostet allerdings Geld. Der Vorsitzende wird darüber zunächst weitere Gespräche mit der Hochschule und dem entsprechenden Studiengang führen.

Zusammengefasst aus dem Versammlungsprotokoll von Wolfgang Lintl

Höhere Landegebühren gefordert

Die Bremer Fluglärmkommission fordert höhere Landegebühren für „Kleinflugzeuge“ am Flughafen Bremen. Das berichtete der Weser-Kurier in seiner Ausgabe vom 15. November. Die Entgelte in Bremen seien derzeit sehr gering im Vergleich zu anderen Flughäfen, zitiert die Zeitung den Vorsitzenden der Bremer Fluglärmkommission, Ralf Bohr. Was genau als Kleinflugzeug gelten soll, defi-

niert Ralf Bohr ebenso wenig wie Monika Morschel von der Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. (VSF). Kurz nach dem Absturz der Saab Safir in der Bremer Neustadt forderte sie in einem Interview mit dem Weser-Report am 10.08. die Kleinfliegerei durch eine Erhöhung der Landegebühren zumindest einzudämmen. Dadurch würden die kleineren Flughäfen im Umland attraktiver.

Das nennt man wohl St.-Florians-Prinzip. Auf seiner Internetseite erklärt die Vereinigung, was sie aber wirklich anstrebt. Ziel ist demnach nicht nur eine Eindämmung, sondern, Zitat „die Kleinflieger auf dem schnellsten Weg aus der Stadt zu lenken“. Nachzulesen unter www.fluglaerm.de/bremen. Dort unter dem Stichwort Informationen, Presse, Pressearchiv. *Ralf-Michael Hubert*

Wir gratulieren:



Martin Rasper
zum ersten Alleinflug
auf ASK 13 am 11.10.2014
in Osterholz-Scharmbeck
Bremer Verein f. Luftfahrt



Der Präsident unseres Landesverbandes ist auch international aktiv. Bei der Hauptversammlung der Ultraleichtkommission (CIMA) der FAI wurde Wolfgang Lintl Anfang Dezember zum 1st. Vice President gewählt. Er ist damit zum sechsten Mal in Folge in dieser Position. Die CIMA kümmert sich um alle sportlichen Belange der

Ultraleichtflieger, Motorschirm-Piloten und UL-Tragschrauber. Sie legt die Regeln für Rekorde und Wettbewerbe fest und vergibt die Rechte, eine kontinentale Meisterschaft oder eine Weltmeisterschaft auszurichten. Mit im Bild (v. l.): Rob Hughes (GB), 2nd. Vice President und Richard Meredith-Hardy (GB), Präsident.

Für Hubschrauberfreunde

Atlas Air Service hat den Vertrieb von Bell Helicopter in Deutschland übernommen. Damit bestehen gute Chancen, dass die Bell 505, das jüngst flügge gewordene Nachfolgemodell des Bell-Klassikers Jet Rangers, bei ihrem ersten Deutschland-Besuch an einem

der Atlas Air Service Standorte zu sehen sein wird. Auch das zweite neue Bell-Modell, die in erster Linie für den Offshore-Einsatz konzipierte 16sitzige 525, wird in Deutschland wahrscheinlich das erste Mal vor einer Atlas Air Service Halle aufsetzen.



Neu: Webtipps gesucht

Zukünftig möchten wir an dieser Stelle auf Webseiten hinweisen, die von unseren Leserinnen und Lesern empfohlen werden. Bedingung: Die Seite muss thematisch Bezug zum Luftsport oder zur Luftfahrt haben. Wenn die Seite nur für eine bestimmte Luftsportart interessant ist, dann bitte hinzufügen, für welche.

Es sollte nicht auf die Seiten von kommerziellen Anbietern verweisen werden, denn wir möchten uns mit den Webtipps nicht für die Internetseiten von Unternehmen werben. Webtipps zur Veröffentlichung bitte an rm.hubert@nord-com.net

Die Redaktion behält sich vor, Webtipps nicht weiterzuleiten.

Hier kommen die ersten Tipps, die uns im Laufe der letzten Zeit als Tipps genannt wurden.

Für Segelflieger: www.how2soar.de
www.streckenflug.at

Für Motorflieger: www.boldmethod.com
Für alle: www.luftpiloten.de
Für alle: www.eddh.de

„Luftsport“ übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Inhalte und Informationen auf den empfohlenen Internetseiten.

Die empfohlenen Webseiten unterliegen der Haftung der jeweiligen Seitenbetreiber. Auf die aktuelle und künftige Gestaltung der empfohlenen Seiten hat „Luftsport“ keinen Einfluss. Die permanente Überprüfung der externen Links ist für „Luftsport“ ohne konkrete Hinweise auf Rechtsverstöße nicht zumutbar. Die Nutzung der Webseiteninhalte erfolgt auf eigene Gefahr. Durch die Nutzung der empfohlenen Websites entsteht kein Haftungsanspruch gegen Verlag, Redaktion, Mitarbeiter oder die Leserinnen und Leser, die die Webseiten empfohlen haben.



Es muss nicht immer Kunststoff sein

Nils Hansen und Günter Müller-Christiansen mit der Ka 2b in Dänemark

In einer Fernsehsendung sagte vor Kurzem der Pilot einer in die Tage gekommenen DC 3: „Wenn ich eine dieser modernen Linienmaschinen fliege, mit der enormen Ausstattung an Bordelektronik, ist das wie Malen nach Punkten. Fliege ich die DC 3, male ich selbst.“ – „Der Vergleich stimmt“, fand ich, und dachte an meine eigenen, allesamt völlig unspektakulären Flüge mit dem Grunau-Baby III. Und ich dachte natürlich an Jana Lehmanns „gemächliches“ 300-km-FAI-Dreieck auf der K 8 im vergangenen Jahr. Nichts gegen die hoch effizienten Kunststoffflugzeuge mit ihren ausgeklügelten Navigationshilfen und Thermikfindern. Sie sind die zeitgemäße Antwort, passen sie doch

hervorragend zu unseren Ansprüchen nach großartigen Leistungssteigerungen und ewigem Fortschritt. Leistung macht Spaß und stellt zufrieden.

Doch der Segelflug bietet auch noch eine andere Seite, und die macht einfach nur glücklich. Gemeint sind die restaurierten und liebevoll gepflegten Vorgänger der heute üblichen Kunststoffflugzeuge. Die meisten dieser Schätze findet man im Vintage-Glider-Club (VGC). Sie fliegen jedes Jahr in einem anderen europäischen Land, und es werden immer mehr. Ein Großteil dieser Flugzeuge ist lediglich grundinstrumentiert, damit die gesetzlichen Auflagen erfüllt sind. Selbst ein Funkgerät ist oftmals nicht an

Bord. „LuftSport“ berichtete in der Ausgabe Nov./Dez. 2014 ausführlich über ein solches VGC-Treffen 2014 in Dänemark.

Auch in Hamburg sind noch ein paar dieser Raritäten zugelassen. Der HVL hat seinen Bergfalken und fliegt ihn sogar offen. Beim HAeC gibt es die Ka 2b von Gitta Jünemann, Manfred Müller-Christiansen und Nils Hansen, außerdem Günter Zink mit seinem Grunau-Baby III. Auch der SFC-Fischbek besitzt noch ein Grunau-Baby III, offen zu fliegen. Hermann Beiker aus Fischbek baut sich eine Weihe. Doch das ist eine eigene Geschichte. Außerdem gibt es in den Vereinen noch eine ganze Reihe von Ka 6, K 8 und ASK 13, über die oft die Nase gerümpft



Gitta Jünemann ganz offen in Dänemark 2014



Grunau-Baby III vor dem Start in Fischbek



Bergfalke zur Landung in Boberg Foto: aufwind-luftbilder.de



Günter Zink nach seinem Gummiseilstart in Grunau

wird. Aber ein Flug mit der Ka 6 oder der K 8 in der Abendthermik ist Genuss pur.

Also, wenn ihr mal eure Lieblingsleistungsmaschine einem anderen Piloten überlassen

müsst, macht es wie Jana: Malt mal wieder selbst!

Text und Fotos: Heike Capell

Wir gratulieren:



**Ingo Bahmann (HAC)
zum 900er-FAI-Dreieck**

am 6.6.2014 von Boberg aus mit Nimbus 4DT, Copilot Helmut Matzath. Dieser Flug mit den Wendepunkten Pasewalk und Klix ist das größte von Hamburg aus deklarierte FAI-Dreieck.

**Ronald Reith mit Peer Konitzer (HVL)
zum deklarierten 800er-FAI-Dreieck**

Akaflieg Hamburg
813 km FAI auf Duo Discus XLT von Boberg aus am 6.6.2014

**Albin Walther (HAC)
zum deklarierten 800er-FAI-Dreieck**

825 km FAI mit Ventus 2cW/18m am 6.6.14 von Boberg aus

**Holger Weitzel (HVL)
zum deklarierten 800er FAI-Dreieck**

809 km FAI mit ASH 26E am 3.5.14 von Boberg aus

**Sebastian Huhmann (HAC)
zu 1.000 OLC-Kilometern**

1.026 OLC-km mit ASG 29E/18m am 6.6.2014 von Boberg aus

Termine

Termine 2014/2015

19.02.2015	Jahreshauptversammlung Luftsportverband Hamburg
21. / 22.02.15	Fluglehrerfortbildung des Luftsportverbandes Hamburg im Clubhaus HAC Boberg
28.03.2015	Anfliegen SFC Fischbek, ab 19 Uhr Feier im Kranichhorst
18./19.04.2015	1. Runde der Segelflug Bundesliga
26. – 30.05.2015	1. Woche Boberger Streckenflugwoche
31.05. – 05.06.2015	2. Woche Boberger Streckenflugwoche
25.07-09.08.15	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Zell-Haidberg

Liebes Mitglied, lieber Leser!

Die Luftsportler freuen sich auf die Flugsaison 2015 und verabschieden sich in diesem Jahr von der LuftPersV. Ab dem 09. April 2015 gilt dann die EU Verordnung 1178/2011 für Ausbildung und Lizenzierung. Wir sind gespannt, welche Erfahrungen die europäische Regulierung in der Umsetzung für den Verband und seine Mitglieder bereithält.

Ein weiteres Großprojekt ist der SuedLink, eine Gleichstromverbindung zwischen Schleswig-Holstein und Bayern/Baden-Württemberg.

TenneT TSO GmbH hat Anträge an die Bundesnetzagentur eingereicht, die auch durch Niedersachsen verlaufen und das Fliegen niedersächsischer Vereine beeinträchtigen oder gar verhindern.

DAeC und LVN sind in Verhandlung.

Wir wünschen unseren Mitgliedern eine erfolgreiche und unfallfreie Flugsaison.

Euer Landesverband Niedersachsen e.V.

Renate Neimanis



Adolf Laub – Gifhorner des Jahres 2014

Wer kennt ihn nicht von vielen Luftsportveranstaltungen und vor allem von Freiflugwettbewerben. Adolf (74) ist immer umgeben mit Jugendlichen die er betreut. Er fand seine Wurzel vor 61 Jahren bei den christlichen Pfadfindern wo er Lagermeister wurde. Hier lernte er Disziplin gepaart mit Geduld, die ihm als Ausbildungsleiter Modellflug beim Luftsportverein Gifhorn e. V. zu Gute kommt. Adolfs Ausspruch ist „Wer zu mir als Jugendlicher in die Gruppe kommt, baut erst in der Werkstatt den „Kleinen Uhu“ und dann den „Balsar“. Wer Adolf wegen seiner Auffassung und Konsequenz belächelt und ihn insgeheim als ewig Gestrigen abtut, sollte sich einmal in Gifhorn die Menschen und das Umfeld ansehen, die sich um Adolf und seine Helfer geschart haben. Eine saubere Werkstatt mit Spritzkabine, Bohrmaschine und vielen Hilfsvorrichtungen hat Adolf in 26 Jahren als Ausbildungsleiter angeschafft. Seine Zielstrebigkeit ist enorm. So hat die Modellfluggruppe des Vereins mehrere Niedersächsische- und Deutsche Meister in verschiedenen Modellflugklassen hervor gebracht. Als Modellflieger für Indoorfliegen



eine Halle suchten, hat Adolf keine Absage „Alle Hallen sind besetzt“ der Stadt Gifhorn akzeptiert, sondern so lange gesucht und verhandelt bis den Gifhorner Modellfliegern eine Halle zur Verfügung stand. Man sollte sich aber hüten, mit Adolf Laub per Telefon eine Diskussion ohne eigene Flatrate einzugehen – Adolf besteht auf seiner Meinung – auch wenn das Gespräch eine Stunde dauert. Auf Grund seiner christlichen Einstellung widmet er sich besonders benachteiligten Schülern. Er bindet sie in die Gemeinschaft ein und fährt mit ihnen wie selbstverständlich zu Wettbewerben innerhalb Niedersachsens.

Auf Empfehlung der Stadträtin, Frau Marion Lau, wurde in einer Galaveranstaltung im Schloss Gifhorn Adolf Laub zum Gifhorner des Jahres geehrt. Von der Braunschweiger Zeitung wurde ihm der Ehrenamtspreis verliehen. Adolf Laub hält noch viele verloren geglaubte Ideale hoch. Wir wollen froh sein, dass es noch solche Menschen gibt.

Alle Niedersächsischen Modellflieger gratulieren ihm auf das Herzlichste und natürlich auch der Landesverband!

Erich Ullrich

Mitgliederschwund bedroht die Existenz etlicher Segelflugvereine

Irgendein Zukunftsforscher hat vor Jahren mal vorausgesagt, in dreißig Jahren gibt es die Sportart Segelflug nicht mehr. Ich glaube, wir haben diese Aussage nicht für ernst genommen und ignoriert. Wir waren auch nicht alarmiert und haben über uns nachgedacht, wie wir diese Entwicklung verhindern könnten. Mittlerweile gibt es Indizien für diese Aussage. Der LVN hat in den letzten 14 Jahren von seinen ehemals 4214 Segelfliegern 770 verloren, 18,3 %. Auf Bundesebene sieht es ähnlich aus.

Irgendwann ist bei betroffenen Vereinen eine kritische Grenze unterschritten und die wenigen Mitglieder können die Kosten für Infrastruktur und Unterhalt nicht mehr aufbringen. Mittlerweile gibt es hierfür etliche Beispiele. Da wird die Ausbildung mangels Masse beendet, Vereine fusionieren notgedrungen oder schlimmstenfalls wird sogar der Flugbetrieb eingestellt und der Bauer hat seine Wiese wieder.

Die Ursachen für diese Entwicklung sind vielfältig. Neben der demographischen Situation spielt es wohl auch eine Rolle, dass viele Jugendliche den hohen Zeitaufwand für die Ausbildung nicht mehr aufbringen wollen oder können, da sie zusätzliche weitere Verpflichtungen auf sich genommen haben. Auch die zunehmende kostenträchtige Motorisierung des Segelfluges und der Vereine ist hierbei kritisch zu betrachten. Es besteht die Gefahr, dass wir eine elitäre Sportart einiger Weniger werden. Die Folge wird sein, dass der Segelflug aus der Fläche verschwindet und ihm Reservate zugewiesen werden, wie es schon mal vor Jahren beabsichtigt war.

Das Gewinnen und Halten neuer Mitglieder



hat daher existenzielle Bedeutung. Mitglieder bleiben allerdings nur in einem Verein, wenn sie sich in ihm wohlfühlen. Es reicht daher nicht nur aus Flugbetrieb anzubieten, sondern auch Familienfreundlichkeit und Geselligkeit. Dies bindet auch die Familienangehörigen an die Gemeinschaft und verhindert, dass Ehefrau und Kinder versuchen, den Vater vom Aufenthalt auf dem Flugplatz abzuhalten. Auch ist zu überlegen, wie der Flugbetrieb zu organisieren ist. Die Bereitschaft für drei Platzrunden den ganzen Tag auf dem Flugplatz zu verbringen hat merklich nachgelassen.

Mitgliederwerbung hat daher für den einzelnen Verein existenzielle Bedeutung. Sie beginnt mit Öffentlichkeitsarbeit, um den Segelflug als Sport und den Verein in der Region bekanntzumachen. Hier gibt es vielfältige Möglichkeiten die genutzt werden können. Neben Flugtagen und Ausstellung eines Flugzeuges in der Öffentlichkeit spielt die lokale Presse eine wichtige Rolle.

Dem Luftsportverein Hameln wurde eine gute Möglichkeit geboten, bei einer Aktion des Kreissportbundes unter dem Motto „Hameln treibt Sport“ in der Stadtgalerie Hameln, dem Einkaufscenter, sich zusammen mit anderen Sportvereinen darzustellen.

Eröffnet wurde die Veranstaltung, die zehn Tage dauerte, durch den Oberbürgermeister der Stadt Hameln.

Infotafeln und Flyer informierten über den Verein und ein Segelflugsimulator lockte viele Jugendliche an. Inwieweit diese Aktion wirksam war lässt sich natürlich erst in der Zukunft feststellen. Mit Sicherheit gibt es viele ähnliche Beispiele die veröffentlicht werden sollten, um den Vereinen Anregungen zu vermitteln.

Mitgliederwerbung und Öffentlichkeitsarbeit ist zwar Angelegenheit der örtlichen Segelflugvereine, Landesverbände und DAeC sollten sich allerdings auch fragen „Was tun wir dafür?“.

Heinz Löffler

Aus der Geschäftsstelle

Luftsport

Die Zeitung „Luftsport“ ist eine Leistung die mit dem Beitrag abgegolten wird. Der Versand erfolgt über die im Mitgliederprogramm gelisteten Anschriften unserer Mit-

glieder. Bezugswünsche oder die Mitteilung von geänderten Anschriften sind bitte an die Verbandsgeschäftsstelle zu richten.

Texte bitte unformatiert und Bilder in aus-

reichend großer Auflösung für eine Veröffentlichung einreichen.

Jugendherberge

Der LVN ist Mitglied im Jugendherbergswerk. Wer einen Gruppenaufenthalt in einer Ju-

gendherberge plant, kann für den geplanten Zeitraum einen Mitgliedsausweis erhalten.

Modellflugversicherung

Wer Modellflug betreibt benötigt eine personenbezogene Halter-Haftpflichtversicherung Modellflug. Für Mitglieder in der

Hauptsportart Modellflug ist die Prämie im Beitrag enthalten.

Mitglieder anderer Luftsportarten können diese zusätzlich über den Rahmenvertrag des LVN erwerben.

Bitte fragen Sie uns.

R. N.

Erfahrungsbericht einer Ausbildung zum Segelfluglehrer FI(S) im LVN

Kurz zu meiner Person: Ich bin Robert, zum Zeitpunkt des Fluglehrerlehrgangs 22 Jahre alt. Ich stehe kurz vor dem Abschluss meines Maschinenbaustudiums und fliege seit ich 15 bin. Niemand in meiner Familie ist selbst Pilot oder hat in irgendeiner Form mit dem Flugsport zu tun.

Erwartungshaltung vor dem Lehrgang

Schon recht früh, ca. mit 17 habe ich entschieden, in ferner Zukunft Fluglehrer zu werden. Die Gründe dafür lagen für mich auf der Hand. Ich hatte schon immer Freude, Leuten Dinge zu vermitteln und habe selbst in meiner Flugschulung mit Lehrer häufig überlegt, wie ich bestimmte Übungen lehren würde. Nachdem ich die Lizenz erhielt, flog ich recht viel Strecke, jedoch ohne Wettbewerbsgedanken. Ich empfand den Wunsch, meine fliegerische Ausbildung fortzusetzen und erhielt sofort Unterstützung bei meinem Vorhaben, Fluglehrer zu werden. Dann ging alles ziemlich schnell. Meine Unterlagen, Papiere und Flugbücher wurden gecheckt, ich war angemeldet und saß kurze Zeit später bereits dort, wo zukünftige Anwärter sitzen. Erst kurz vor dem Lehrgang hatte ich Zeit zum Grübeln über das Bevorstehende. Es kam mir vor, als wäre ich eventuell gar nicht geeignet für die Ausbildung. Meine eigene Ausbildung verlief zwar reibungslos, jedoch war ich weder einer von denen die besonders

früh alleine flogen, noch habe ich außergewöhnliche Leistungen beim Streckenflug vorweisen können (knapp über 600 war PB). Die technischen Theoriefächer liegen mir zwar, aber andere Fächer gehörten keineswegs zu meinen Stärken (diese explizit zu nennen halt ich an dieser Stelle für unnötig).

Mit leichter Unsicherheit machte ich mich also auf den Weg zum Theorielehrgang. Warum gerade ich geeignet sein sollte Fluglehrer zu werden war mir zwar noch unklar, ich habe mich da aber auf meinen Ausbildungsleiter und die übrigen Fluglehrer verlassen, die das alle für eine gute Idee hielten.

Theorielehrgang

Vom Lehrgangsleiter freundlich empfangen begannen wir ohne weitere Umschweife.

Nach kurzem Kennenlernen der Anwärtergruppe wurde mir bereits klar, dass ich mit meinem Gefühl nicht ganz allein war und schon in den ersten Unterrichtseinheiten verschwanden jegliche Differenzen unserer fliegerischen Qualifikation. Wenn auch Berufspiloten, Kunstflieger, UL- und Motorflugpiloten dabei waren wurde klar, dass wir alle auf ähnlicher Position standen.

Ein Großteil dessen was mal zum Lizenzerwerb gelernt werden musste war vergessen - der Eingangstest hat uns komplett „gegroundet“. Es gab viel zu lernen, zumal der

Anspruch besteht, das Theoriewissen nicht bloß zu besitzen, sondern es auch vermitteln zu können. Wir waren am Boden der Tatsachen angelangt. Es gab ab hier nur zwei Wege – aufgeben oder durchziehen. Und Piloten sind von Natur aus nicht der Typ Mensch, der einer Herausforderung weicht.

Der Ehrgeiz war geweckt und Jürgen bestärkte uns. Alle könnten es schaffen. Anstrengende und lange Tage wurden von uns wacker bestritten, doch das Lernvolumen war zu bewältigen, da es um das Thema ging, das uns alle begeistert und welches uns jedes Wochenende früh aufstehen lässt. Es war ganz wunderbar unter Gleichgesinnten zu diskutieren, Wissen zu festigen, zu erweitern oder sogar falsch Gelerntes in Frage zu stellen.

Wir wurden immer wieder eindringlichst gewarnt, die abschließende Theorieprüfung nicht zu unterschätzen und akribisch zu lernen. Also unterschätzt es nicht!!! So bestanden im ersten Versuch auch nur diejenigen, die diesen Hinweis beherzigten.

Daraufhin fiel eine große Last von mir ab. Ich hatte bestanden und fühlte mich dem Ziel bereits ganz nah.

Hauptlehrgang

Viel entspannter war der Weg zum Hauptlehrgang. Ich freute mich auf die Leidensgenossen, die nun Freunde waren. Es wür-

de wie ein hübsches Fluglager wenn auch nicht unwesentlich anstrengender werden. Die langen Tage im Unterrichtsraum konnte man bereits vom Theorielehrgang und auch im Erstellen, Halten und Kritisieren der Lehrproben waren wir bereits geübt. Niemand fühlte sich damit alleine gelassen. Die ganze Gruppe wollte das Ziel erreichen und zwar gemeinsam.

Der fliegerische Teil bereitete dann viel Freude. Leichte bis mittelschwere Überforderung bei allen, dennoch ausreichend Zuversicht, diese Aufgabe nun auch noch stemmen zu können. Interessant für mich waren die neuen Erfahrungen, die man tausendfach absolvierten Flugmanövern abgewinnen konnte. Die neue Perspektive aus den Augen des Lehrenden macht einen selbst zu einem viel besseren Piloten.

Wie von Jürgen prophezeit schafften alle die letzte kleine Theorieprüfung, welche sich verglichen mit der ersten wirklich klein anfühlt, dann die Lehrproben und die Prüfungsflüge und plötzlich waren wir schon Fluglehrerassistenten!



Robert, stehend Mitte

Fazit

Fluglehrer zu werden ist ein steiniger, langer Weg. Das muss so gesagt werden. Aber jedem ist hoffentlich klar, dass es genauso sein muss, um den Luftsport für viele weitere Generationen zu erhalten, ihn sogar weiter zu entwickeln.

Ich würde diesen Weg ohne zu zögern wieder bestreiten. Die Gründe hierfür sind vielzählig.

Um nur ein paar zu nennen: eine großartige Gruppe mit einem tollen Lehrgangsleiter, der hervorragendes Zuckerbrot backen kann, die vielen neuen Erfahrungen und das viele Wissen, das einen selbst voranbringt sowie das Handwerkszeug nun selbst in der Lage zu sein, verantwortungsbewusste und gute Piloten formen zu können.

Robert Thiessen

Reinhard Schramme Speed-Champion Rintelner erneut der schnellste Segelflieger Deutschlands



Zum dritten Mal in Folge ist Reinhard Schramme vom Luftsportverein Rinteln e.V. Deutscher Speed – Champion geworden. Der leidenschaftliche Segelflieger aus dem Schaumburger Land verteidigte seinen Titel als schnellster Segelflieger Deutschlands mit 64 Punkten Vorsprung vor seinem direkten Verfolger Frerk

Frommholz vom LSV Burgdorf und Matthias Schunk vom SFZ Königsdorf.

Bei seinen Wertungsflügen, die sowohl an den Hängen von Wiehengebirge, Wesergebirge und Ith wie auch in der Thermik des südlichen Niedersachsens und des Thüringer Waldes stattfanden, erreichte er Durchschnittsge-

schwindigkeiten bis zu 149 km/h. Damit zeigte Schramme einmal mehr seine Klasse im wettermäßig nicht ganz so verwöhnten Norden der Republik.

Der Speed – Champion ermittelt sich aus einer Geschwindigkeitswertung. Hier werden die Schnittgeschwindigkeiten der schnellsten Flüge eines Piloten über ein Zeitfenster von 2 ½ Stunden ermittelt und zu einer Gesamt-Speed zusammengefasst. Zugrunde gelegt werden dabei die Ergebnisse der einzelnen Flugtage in den Bundesligen und in den Landesligen.

In der weltweiten Wertung belegt Reinhard Schramme einen hervorragenden

3. Platz. Diese Wertungsflüge starteten von der Fliegerfarm Bitterwasser in Namibia und der schnellste Flug führte über eine Distanz von 501 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 200 km/h. In Namibia sind Streckenflüge um die 1000 km für geübte Segelflieger an der Tagesordnung.

Dieter Vogt

„Natur aktiv erleben“

Unter diesem Motto veranstalten der NDR 1 Niedersachsen, die Alfred Toepfer Akademie und der LandesSportBund Niedersachsen e. V. am 21. Juni 2015 einen Tag „Natur aktiv erleben“.

Bereits zum 3. Mal wird der Aktionstag durchgeführt um auf die Möglichkeiten der Part-

nerschaften zwischen Naturschutz und Sport hinzuweisen.

Der LandesSportBund schreibt mit einem Informationsschreiben die Vereine an und hat auf seiner Internetseite www.lsb-niedersachsen.de einen Ideenkoffer mit Anregungen und Tipps bereit gestellt.

Vielleicht nutzt ja der eine oder andere Luftsportverein die Möglichkeit, sich im Rahmen dieser Veranstaltung zu präsentieren.

R. N.

Faszination Modellsegelflug

Zum Aufruf von Erich Ullrich an die Modellflieger hat uns Rolf Wagner ein Foto von seiner LS4 geschickt. Sie hat eine Spannweite von 4 m und ein Abfluggewicht von 5 kg im Fluge. Rolf Wagner ist Mitglied des Aero Club Braunschweig e. V. und betreibt Segelflug und Modellflug.



Wir gratulieren:

Wilhelm Krinke – 80 Jahre



Am 7. Januar 2015 feierte Wilhelm Krinke bei bester Gesundheit mit seiner Ehefrau, ihren beiden Kindern und Enkelkindern seinen 80. Geburtstag.

Vor fast 45 Jahren trat „Bubi“ (die meisten Mitglieder kennen seinen richtigen Namen gar nicht) in die Luftsportgemeinschaft Wolfenbüttel ein, um sich einen langen gehegten Traum zu erfüllen und den Segelflug zu erlernen.

Häufig ist er mit „seiner“ LS 1 unterwegs, so das er viele Stunden in sein Flugbuch eintragen kann. Auch fremde Plätze haben ihn gereizt, oft ist er mit dem Verein zu Fluglagern unterwegs gewesen, welche ihn von den Alpen bis nach Schweden gebracht haben.

Aber auch wenn es darum geht den Verein zu unterstützen steht er immer mit an vorderster Stelle. Instandhaltungen am Gelände oder an den Gebäuden, bis hin zu Neubauten; Bubi zeigt wie es geht. Es ist auch ein Macher, hat immer einen Spaten oder Maurerkelle in der

Hand und kann mit diesen Werkzeugen sehr gut umgehen.

Eine nicht geringe Zahl der LSG-Mitglieder kann sich bestimmt daran erinnern, wenn sie einen Schaden an einem Flugzeug hatten, Bubi war immer zur Stelle. Mit seiner Berufserfahrung als „Holzwurm“ ist er als Werkstattleiter heute noch ein Ansprechpartner und als das Ka 6 E-Höhenruder beim Transport einige gebrochene Rippen davon trug, zum nächsten Wochenende war es wieder einsatzbereit.

Immer mit gutem Beispiel voran gehend leitet er heute noch als Werkstattleiter mit die Bau-dienste, zeigt wie es geht und ist mit seiner ruhigen Art und seinem Fachwissen für alle Fragen offen.

Wir wünschen unserem „Bubi“ für die Zukunft alles Gute, vor allem Gesundheit und wenn Irmchen es erlaubt noch schöne Flüge mit der LS 1.

Gerd Glawé

Luftsportgemeinschaft Wolfenbüttel e. V.

Landesjugendvergleichsfliegen 2015

Auch in diesem Jahr werden wir nicht auf das niedersächsische Landesjugendvergleichsfliegen verzichten müssen! Am letzten Wochenende im August (28.08. bis 30.08.15) dürfen wir uns auf einen spannenden Wettbewerb für unsere jungen Pilotinnen und Piloten freuen. Erstmals findet die Veranstaltung auf dem Flugplatz Berliner Heide, am Südrand der Lüneburger Heide statt. Wir dürfen uns auf einen spannenden Wettbewerb freuen, der vom ansässigen Verein ausgerichtet wird. Der Flugtechnische Verein Metzgingen (www.ftv-metzgingen.de) bietet mit den engagier-

ten Mitgliedern und den optimalen Bedingungen rund um den Flugplatz alles was an diesem Wochenende benötigt wird.

Sobald die Anmeldeunterlagen veröffentlicht sind freut sich der jüngste Segelflugverein in Niedersachsen über die rechtzeitigen Rückmeldungen.

Weitere Informationen werden in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.



Niedersachsenrallye und Rallyefliegerseminar 2015



„Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel“

Die 42. Niedersachsenrallye mit 53. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft findet am Samstag, den 11. Juli 2015 statt und führt vom Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel mit Touch-and-go am Flugplatz Rotenburg (Wümme) wieder nach Wilhelmshaven zurück. Die Ausrichtung hat die Motorfluggruppe Wilhelmshaven-Friesland e. V. übernommen, Co-Ausrichter ist der Bremer Verein für Luftfahrt e. V. Ausweichtermin bei schlechtem Wetter ist der 12. Juli.

Zur Vorbereitung für Rallyeneulinge und -auffrischer gibt es am 25. April 2015 ein Rallyefliegerseminar am Flugplatz Hodenhagen, das sich an Rallyeflieger aller Landesverbände richtet und auch zur Vorbereitung auf den diesjährigen Deutschlandflug zu empfehlen ist. Seminarleiter ist Ralf-Rainer Schmalstieg vom Aero Club Hodenhagen e. V. Näheres zu beiden Veranstaltungen in der nächsten Ausgabe des Magazins „Luftsport“.

Dietmar Hepper

64. Ordentliche Mitgliederversammlung

Die diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung findet am Samstag, den 14. März 2015 statt.

Die Versammlung wird wieder im Niedersachsenhof (Haag's Hotel) in Verden stattfinden.

Beginn ist um 10.00 Uhr.
Wir wünschen eine gute Anreise.

R. N.

Technische Lehrgänge

Die Lehrgangsmaßnahmen 2014 wurden wie ausgeschrieben erfolgreich durchgeführt.

Vielen Dank an die Referenten Hans Kruse, Jochen Gaida, Hartmut Plate, Mathias Ahrens und den gastgebenden Verein Aero Club Hodenhagen e.V.

Der noch ausstehende Lehrgang für das M 2 Modul wird nachgeholt.

Für 2015 sind folgende Lehrgänge geplant:

Technische Ausbildungslehrgänge

12.10. – 23.10.2015	<p>Werkstatteleiter-Lehrgang für Luftfahrzeuge in Holz- und Gemischtbauweise (WL1)</p> <p>Er beinhaltet die gesamte Instandhaltung der Zellen von LFZ in Holz- und Gemischtbauweise.</p> <p>Lehrgangskosten: 480,-- € für Mitglieder der Landesverbände des DAeC 950,-- € für Nichtmitglieder</p>
24./25.10. 2015 und 31.10./01.11.2015	<p>Zellenwart-Lehrgang und Basiseinweisung</p> <p>Für Mitglieder, die nur den Werkstatteleiterausweis für die gesamte Instandhaltung von Luftfahrzeugen in Faserverbundbauweise (WL2) erwerben wollen, wird die erforderliche Basiseinweisung an zwei Wochenenden durchgeführt.</p> <p>Lehrgangskosten: 200,-- € für Mitglieder der Landesverbände des DAeC 450,-- € für Nichtmitglieder</p>
26.10. – 30.10.2014	<p>Motorseglerwart-Lehrgang für 2- und 4-Taktmotore</p> <p>Ausbildung zur Wartung von Motorseglern in Holz- und Gemischt- und Kunststoffbauweisen.</p> <p>Module: GM, FM, M1, Z1 und Z2 (nur Wartung)</p> <p>Lehrgangskosten: 440,-- € für Mitglieder der Landesverbände des DAeC 850,-- € für Nichtmitglieder</p>
02.11. – 13.11.2015	<p>Werkstatteleiter-Lehrgang für Luftfahrzeuge in Faserverbund-Werkstoff-Bauweise (WL2)</p> <p>Ausbildungslehrgang zum Werkstatteleiter für FVK-Bauweise. Er beinhaltet die gesamte Instandhaltung der Zellen von LFZ in FVK-Bauweisen in den Schadenskategorien 1 – 4. Voraussetzung für die Erteilung der Lizenz ist die Teilnahme entweder am Lehrgang WL1 oder der Basiseinweisung (Teilnahmepflicht an beiden Wochenenden).</p> <p>Lehrgangskosten: 480,-- € für Mitglieder der Landesverbände des DAeC 950,-- € für Nichtmitglieder</p>
09.11. – 13.11.2015	<p>Fallschirmwart-Lehrgang</p> <p>Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)</p> <p>Lehrgangskosten: 200,-- €</p>

Fluglehrerfortbildungen

14.02. – 15.02.2015		Aero Club Wolfsburg e.V.
07.03. – 08.03.2015		Bückerburg / Hubschraubermuseum

Segelflug

28.02.2015	Ausbildungsleitertreffen	Hotel Forellenhof, Walsrode
26.04. – 02.05.2015	Streckenfluglehrgang für Junioren	Segelflugverein Hoya e. V. Segelflugplatz Hoya
Anmeldeschluss: 15.03.2015		
27.07. – 07.08.2015	Streckenfluglehrgang für Junioren	Luftsportverein Kreis Osterode e. V. Segelflugplatz Aue Hattorf
Anmeldeschluss: 31.05.2015		
04.08. – 15.08.2015	Niedersächsische Juniorenmeisterschaften	Luftsportverein Burgdorf e.V. Flugplatz Burgdorf-Ehlershausen
15.11.2015	Niedersächsischer Segelfliegerstag	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

Segelfluglehrerausbildung 2015

12.03.2015	Anreise bis 19.00 Uhr	
13.03. – 22.03.2015	Theorieunterricht	Hodenhagen - Sportpension
23.04.2015	Kompetenzbeurteilung – Praxis	Segelfluggelände „Großes Moor“ Ehlershausen
(Ausweichtermin 24.04.2015)		
04.09. – 19.09.2015	Ausbildungslehrgang mit abschließender Prüfung	Segelfluggelände „Großes Moor“ Ehlershausen

Luftsportjugend

28.08. – 30.08.2015	Landesjugendvergleichsfliegen	Flugtechnischer Verein Metzingen 2001 e.V. ,Flugplatz Berliner Heide'
---------------------	-------------------------------	--

Motorflug

21.02.2015	Ausbildungsleitertreffen	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof
25.04.2015	Rallyefliegerseminar	Flugplatz Hodenhagen
„Achtung – geänderter Termin!“		
11.07.2015	42. Niedersachsenrallye mit 53. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft	Ausrichter: Motorfluggruppe Wilhelmshaven-Friesland e. V.
(Ausweichtermin: 12.07.2015)	Von und nach Wilhelmshaven-Mariensiel mit Touch-and-go in Rotenburg (Wümme)	Co-Ausrichter: Bremer Verein für Luftfahrt e. V.
29.07. – 02.08.2015	15. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung	Kaufbeuren
14.11.2015	Niedersächsischer Motorfliegerstag	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

Verband

14.03.2015	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof
------------	---	---------------------------------------

Vereine

01.05.2015	„Tag der Offenen Tür“ E-Mail: info@friedrich-lueke.de www.lsv-wittlage.de	Flugplatz Bohmte-Bad Essen (EDXD) LSV Wittlage e.V.
14.05.2015	„Tag der Offenen Tür“ www.lsg-bad-pyrmont.de	Flugplatz Bad Pyrmont-Kleinenberg LSG Bad Pyrmont-Lügde e. V.

Unser Präsident Ernst Eymann wurde 60!

Vizepräsident Gerhard Rapp und Geschäftsführer Carl Otto Weßel wollten es sich nicht nehmen lassen, dem langjährigen Flugzeugbesitzer mit und ohne Motor sowie leidenschaftlichen Piloten zu Lande und zu Wasser, Ernst Eymann, einmal etwas Neues zu besche-

ren: im Simulator mit einem A 380 düsen! Alle Verbandsmitglieder möchten mit diesem Geburtstagsgeschenk Ernst ihre Verehrung und ihren Dank für seine fürsorgliche und erfolgreiche Verbandsführung ausdrücken.



Frischer Wind im Team!

Seit Januar unterstützt uns
Helen Grob im LSVRP.

Helen ist ausgebildete Pädagogin, begeisterte UL-Pilotin und wird dem Verband schwerpunktmäßig für die Bearbeitung, Abwicklung und Betreuung sämtlicher Lehrgänge zur Verfügung stehen.

Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit!

Im Verband ist sie erreichbar unter:

06751-856324-5 oder

h.grob@lsvrp.de



Bereits seit einiger Zeit
ist Manfred Petry für uns tätig.

Manfred ist ausgebildeter Techniker, aktiver Segelflieger mit TMG und wird hauptsächlich bei der Betreuung im Fallschirmbereich mit dem Fallschirmprüfer Helmut Gröning zusammenarbeiten. Im Sommer ist er oft als fleißiger Schlepppilot anzutreffen.

Er ist im Verband erreichbar unter:

06751-856324-6 oder

m.petry@lsvrp.de

Förderverein Streckensegelflug in Rheinland-Pfalz e.V.

Segelfliegen ist ein wunderbarer Sport.

Er kann in Vereinen durch Ehrenamt, Gemeinschaftsleistung und viel Eigenengagement, besonders für Jugendliche, sehr preiswert ausgeübt werden.

Geht es aber nach dem Schein um Trainings und Weiterbildungsmaßnahmen oder Teilnahme an Qualifikationen und Meisterschaften, so entstehen doch erhebliche Kosten.

Um unseren Junioren dennoch die Möglichkeit zur Teilnahme an derlei Maßnahmen und Wettbewerben zu geben, wurde im Herbst 1997 in Daun von einer Gruppe vorausschauender Segelflieger der Förderverein Streckensegelflug in Rheinland-Pfalz e.V. gegründet.

Seither unterstützt dieser Förderverein Jugendliche bei Streckenfluglehrgängen, Trainingsmaßnahmen, Qualifikationswettbewerben und Meisterschaften mit finanziellen Zuschüssen.

Des Weiteren hilft er dem Landesverband bei der Finanzierung und Unterhaltung der beiden Förderflugzeuge LS1 RP und der neuen LS 8 JO. So konnten mit Hilfe des Fördervereins die Flugzeuge mit wettbewerbsfähigen Rechnern und diversem Zubehör ausgestattet werden.

Der Förderverein ist gemeinnützig, somit sind die Beiträge steuerlich absetzbar.

Jeder kann Mitglied werden, ob Jugendlicher oder Erwachsener.

Über den Jahresbeitrag entscheidet jeder selbst; er sollte aber mind. 12 Euro betragen.

Auch mehrere Vereine sind dem Förderverein bereits beigetreten, und es wäre schön, wenn weitere Vereine diesem Beispiel folgen würden. Dass sich die Unterstützung lohnt, zeigen die Erfolge der rheinland-pfälzischen Junioren, und schließlich profitieren wir alle davon, denn **begeisterte junge Segelflieger sind die Zukunft unseres wunderschönen Sports!**

Den Aufnahmeantrag findet ihr unter:

www.lsvrp.de/seko/img/fv_aform.pdf

Förderverein Streckensegelflug
in Rheinland-Pfalz e.V.

Jahreshauptversammlung 2015

Die diesjährige Jahreshauptversammlung des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz e.V. findet statt am:

**Samstag, 14. März 2015, 14.00 Uhr,
im Umweltcampus, Hörsaal Z.03
55768 Hoppstädten-Weiersbach,
OT Neubrücke**

Die Vorankündigung erfolgt gemäß § 9(2) der Satzung des Verbandes. Wünsche zur Tagesordnung können von den Mitgliedern bis 4 Wochen vor der Versammlung bei der Geschäftsleitung vorgebracht werden. Eine gesonderte Einladung mit Bekanntgabe der Tagesordnung und Anfahrtsskizze wird den

Mitgliedern und allen Beteiligten spätestens zwei Wochen vor dem Versammlungstermin zugesandt.

Bad Sobernheim, 31. Januar 2015

Ankündigung Segelfliegertag Rheinland-Pfalz

28.02.2015 ab 10 Uhr
Gemeindehaus Charnystraße
Konz-Köen

Segelfliegertag Rheinland-Pfalz 2015

AC Trier & Konz

am 28.02.2015 ab 10:00 Uhr im Bürgerhaus
Charnystraße, 54329 Konz-Köen

Programm

Begrüßung / Grußworte Ernst Eymann, Präsident des LSV Rheinland-Pfalz
Klaus Meis, Ehrenvorsitzender des AC Trier & Konz
Dr. Karl-Heinz Frieden, Stadt- u. Verbandsbürgermeister
Dr. Detlef Müller-Greis, Ortsvorsteher Konz-Köen
Robin Diesterweg / Robin Sittmann

Der Weg in den C-Kader Robin Diesterweg / Robin Sittmann

Neuwahl des Segelflugreferenten

Ehrungen DMSI

Luftraum Reiner Schröder

Mittagspause

Ehrungen Fluglehrer / technisches Personal

Vorstellung / Taufe neuer Förderflugzeuge

Frank Bender Der Vereinsmanager

Kaffeepause

Philipp Hilker Überführung der Stemme von Pokhara/Nepal nach Aachen

Aussteller:
Air Avionics / Garrecht – AM Förderverein – Anschau – equip-Verlag – HpH Ltd. – LX avionics – LX Navigation – Milvus – RBE-Avionik – Topmeteo – Uli's Segelflugbedarf – Vereinsflieger

Anfragen / Presse: Christian Hans 0170 / 8962722 cehans@t-online.de
Organisation: Günter Hill 0176 / 61383246 goff.hotel@gmx.net

Nachrichten aus den Vereinen

Luftsportverein Mönchsheide Bad Breisig-Andernach e.V. wächst

Wir dürfen berichten, dass der Luftsportverein Mönchsheide Bad Breisig-Andernach e.V., stets bemüht, auf Belange von Natur und Bevölkerung Rücksicht zu nehmen, den Neubau eines Hangars plant.

Neben der aktiven Segelflugsparte hat sich in den vergangenen Jahren der UL-Flug auf der Mönchsheide deutlich etabliert.

Ausbildung wird beim LVM traditionsgemäß groß geschrieben. Nach erfolgreichem Abschluss der UL-Ausbildung im LVM finden immer öfter neue Eigner von Ultraleichtflugzeugen ihre Heimat auf der Mönchsheide.

Dieser erfreulichen Sachlage möchte der Verein durch den geplanten Neubau eines Hangars ausschließlich für Ultraleichtflugzeuge gerecht werden.

Trotz des Interesses vieler Flugkollegen sind zurzeit noch Hallenplätze im geplanten Neubau frei.

Wer sich hierüber informieren möchte, möge auf der Homepage des LVM vorbeischaun: <http://www.moenchsheide.de> Alle Informationen rund um die Planung und sämtliche Kontaktadressen sind dort ersichtlich.

Wir gratulieren:

Wir gratulieren Sabrina Knieps vom Luftsportverein Bad Neuenahr-Ahrweiler e.V. zu den ersten drei Alleinflügen auf G 109 B am 18. Januar 2015 im Rahmen ihrer Ausbildung zum LAPL(A).

Auf dem Foto Sabrina mit „Blumen“-Strauß und den Fluglehrern Peter Metzgen (l.) und Klaus Bachmann (r.)



Der Weg in den C-Kader

Beim Dannstadter Vergleichsfliegen 2012 lernten Robin Sittmann (AC Rhein-Nahe) und ich (LSV Neumagen-Dhron) uns kennen. Wir verstanden uns auf Anhieb sehr gut, und dieser Wettbewerb machte uns so viel Spaß, dass wir uns prompt dazu entschieden, 2012 noch einen weiteren Wettbewerb zu fliegen. Obwohl noch nicht einmal 18 Jahre alt und kaum ein Jahr im Besitz unseres Flugscheins, flogen wir also noch die Südwestdeutsche Segelflug-Meisterschaft in Landau mit. Danach hat uns das Wettbewerb-Fieber wohl endgültig gepackt, und es folgten noch viele weitere Wettbewerbe.



Robin Sittmann

Die Deutsche Junioren-Meisterschaft in Zwickau war ein gemeinsamer Höhepunkt: Wir konnten beide sehr gute Leistungen erfliegen – Robin einen 6., ich einen 3. Platz – und verbrachten zusammen eine fantastische Zeit. Mit diesen Ergebnissen



Robin Diesterweg

haben wir uns in die Junioren-Nationalmannschaft geflogen (C-Kader), und ich habe mich noch für die Weltmeisterschaft in Australien qualifiziert – Erfolge, über die wir uns natürlich sehr freuen!

Robin Diesterweg

Eine neue „JO“ für die rheinland-pfälzischen Junioren

Es war eine große Geste unseres damaligen Präsidenten Joachim Diel, nach seinem Abschied aus dem Fliegerleben, dem Landesverband Rheinland-Pfalz seine ASW 20 „Jo“ zu überlassen.

Mit diesem Geschenk verbunden war der Auftrag, dieses Flugzeug zur Nachwuchsförderung einzusetzen, um jungen Piloten die Möglichkeit zu geben, an Trainingsmaßnahmen und Wettbewerben teilzunehmen oder als Sportsoldat ein gutes Flugzeug zur Verfügung zu haben. Im Gegenzug kümmerte sich der Landesverband um die Betriebskosten.

Die Wartung sowie die Beratung und Betreuung der Piloten wurde von Bernd Dörnemann über die Jahre in vorbildlichster Weise übernommen, dafür auch ihm ein großes Dankeschön.

Nach über 22 Jahren, in denen die „JO“ mehr als 30 jungen Piloten ein ganz beson-

deres „Fliegerjahr“ geschenkt hat, ist nun die Zeit gekommen, auf ein neues System umzusteigen. Die ASW 20 fand ihre neue Heimat im österreichischen Zeltweg.

Da bei den Junioren nur Club- und Standardklasse-Wettbewerbe geflogen werden, hat sich der Landesverband entschlossen, ein wettbewerbsfähiges Standardklasse-Flugzeug anzuschaffen.

Durch einen großzügigen Zuschuss des „Fördervereins Streckensegelflug in Rheinland-Pfalz e.V.“ konnte dieses Vorhaben letztendlich verwirklicht und eine LS 8 angeschafft werden.

Die LS 8 D-4156 ist komplett wettbewerbsfähig ausgestattet mit Rechner, Butterfly, elektrischem Mückenputzer sowie dem gesamten Boden-Equipment und einem guten Anschau-Anhänger.

Als zusätzliches Bonbon hat die LS8 18-Meter-Ansteckflügel.

Anmerkung der Redaktion:

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz bedankt sich bei Heribert Pütz für das außerordentliche Engagement beim Verkauf der alten „JO“ und Kauf der neuen „JO“!



Die neue JO - LS 8 D-4156

So bleiben bei diesem Flugzeug keine Wünsche offen, und seine zukünftigen Nutzer werden viel Freude an ihm haben.

Im Andenken an Joachim Diel wird die LS 8 seinen Namen und das Wettbewerbskennzeichen „JO“ tragen.

All denen, die in den Genuss der neuen „JO“ kommen, obliegt aber auch die Aufgabe, die Zeit mit ihr bestmöglich zu nutzen, sie pfleglich zu behandeln und ihre Erfahrungen weiterzugeben. Allen zukünftigen Piloten der neuen „JO“ wünsche ich viele wunderschöne Flüge.

Heribert Pütz



Die „JO“ gibt alles!

JO – Danke für viele tolle Flugstunden

Gespannt warteten wir, Jan Hertrich und Lukas Winterhoff, im Herbst 2013 auf die Entscheidung zur Vergabe der Förderflugzeuge. Wir hatten uns beide auf die ASW 20 des Landesverbandes beworben, und nun entschied die SEKO, dass wir die „JO“ gemeinsam zur Ver-

fügung gestellt bekommen sollten. Da wir schon von Trainingslagern und gemeinsamen Teamflügen kannten, waren wir mit dieser Entscheidung mehr als zufrieden. Außerdem hatten wir schon die Juniorenquali im Jahr 2013 zum Teil im Team miteinander bestritten.

Anfang März war es dann so weit. Wir durften die ASW 20 in Bad Sobernheim abholen und unsere Einweisungsstarts auf ihr absolvieren. Wir verliebten uns sofort in das tolle Flugverhalten und ihre Wendigkeit.

In den folgenden Tagen flogen wir uns – bei schlechter Thermik und tiefer Basis – auf der ASW 20 ein. Für den fünften Flug am 6. April tankte ich dann zum ersten Mal Wasser. Wir waren, wie fast immer, auf gleicher Funkfrequenz. So hörte man kurz nach dem Start: „JO an RS, die 20 rennt mit Wasser wie die Sau! – Ende.“ Der Flug erbrachte einen 107 km/h Ligaschnitt. Von nun an flogen wir fast immer mit Wasser! Jan am darauffolgenden Wochenende 570 km, ich brachte es auf 520 km und schaffte drei Tage später, es war erst Mitte April, ein angemeldetes 600-km-Fai-Dreieck.

Nun ging es zum Oster-Warm-up nach Lachen-Speyerdorf. Bei windigem Wetter gelang es uns, unter Frank Schwerdtfegers Leitung richtig schnell zu fliegen. Am Ostersonntag flogen wir dann 540 km in fünf



Stunden und einen Ligaschnitt von 130 km/h, getreu unserem Motto: „500 gehen immer!“ Auch die sehr seltene Scherungswelle durfte die „JO“ an Ostern erleben. Sie stieg über den Wolken bis auf fast 3000 m.

Auch am Hang und in der Bundesliga zeigte die „JO“, was in ihr steckt. In den ersten 4 Bundesliga-Runden erflieg Jan jeweils den schnellsten Flug für die SFG Giulini. Im Einzelnen handelte es sich um zwei Flüge mit der ASW20, einen Flug von Bayreuth aus im etwas besseren Wetterraum im Erzgebirge und einen Flug an der Bergstraße, wo eine Mischung aus Hangwind und Thermik den schnellen Flug begünstigten. Dabei war insbesondere die Landung in strömendem Regen und bei nahender Böenwalze, begleitet von Blitz und Donner, sehr eindrucksvoll.

Dass wir gemeinsam an einem Strang zogen, um die „JO“ möglichst voll ausnutzen zu können, zeigt ein weiteres Beispiel. Während des Sommerfluglagers in Dannstadt flog ich von Pirmasens aus. Wie fast immer, schrieben wir in WhatsApp und tauschten uns über Wetter und Flugverlauf aus. Der jeweilige Pilot schickte Bilder aus dem Flugzeug, der andere verfolgte ihn auf Skylines, schickte Satellitenbilder und motivierte ihn, kein außergewöhnlicher Flug-Tag also. Da nach 4 Stunden und 400 km leider schon alle 6 OLC-Schenkel verbraucht waren, beschlossen wir kurzerhand, dass ich in Dannstadt landen und das Flugzeug startklar machen sollte. Gleich nach Feierabend kam Jan auf den Flugplatz, konnte noch 2 Stunden seine Kreise drehen, und am nächsten Tag flog ich wieder ganz entspannt zurück nach Pirmasens. So brauchten wir weder Rückholer noch Motor für den Wandersegelflug.

Der 4. Mai war der erste gute Tag, und Jan meldete sein Saisonziel an: ein 650-km-Dreieck, das in der DMSt die 1000-Punkte-Grenze knacken würde. Mit den Wendepunkten Herrenteich-Beilngries-Reiselfingen-Herrenteich

klappte es beim zweiten Versuch. Abends konnte Jan sogar noch bis Worms verlängern, und am Ende standen 750 km und 700 km FAI auf der Uhr.

Ich meldete ein 730-km-FAI-Dreieck um Frankfurt an. Die ersten 650 km klappten super. Der erfliegene 96 km/h-Schnitt war besser, als am Morgen kalkuliert. Um 18.00 Uhr war die Hardtkante erreicht, doch leider zog von Westen Warmluft heran, wodurch der Einstieg in den thermisch toten Pfälzerwald unmöglich wurde. Ich musste deprimiert wieder aus dem Pfälzerwald herausgleiten, war aber dennoch glücklich über geschaffte 700 km.

Bis Mitte Mai hatten wir schon 100 Stunden auf der „Rennsemel“ geflogen.

Für Jan ging es nun mit der ASW 20 auf das Dannstadter Vergleichsfliegen, bei schwierigen Bedingungen mit zerrissener Thermik. Mit den weichen Flächen zusammen mit dem Schwerpunkt, der mit Wasser extrem weit vorne liegt, zurechtzukommen, war, neben der schwachen Thermik, eine echte Herausforderung. Wenn es aber mal schneller wurde, konnte auch ein Ventus 2 der „JO“ nicht davonfliegen.

Zur gleichen Zeit besuchte ich das D-Kadertaining in Landau. Unter der Leitung von Martin Theisinger und Charly Müller wurde wie immer in kleinen Teams trainiert, und die Trainingserfolge sind jedes Jahr beeindruckend. Nicht nur fliegerisch, sondern auch mental bekommt man hier optimale Unterstützung.

Während der folgenden Woche flog ich mit der ASW 20 bei eher schwierigen Bedingungen von Hockenheim aus. Donnerstag sollte es dann sein. Auf der Rückseite einer durchgezogenen Kaltfront konnte man morgens schon unter Abschirmung starten. Schnell war ich an diesem Tag jedenfalls nicht unterwegs: um 11 Uhr gestartet und, nach sieben Stunden Flugzeit, um 18 Uhr erst 640 km geflogen. Doch es war noch kein Ende abzusehen. Die Optik war noch gut. Ziel war es, 750 km zu fliegen. Die letzte Wende wurde bei 720 km um 19:10 Uhr bei Bexbach genommen. Der Pfälzerwald war schon blau, und über den sandigen Böden von Ramstein konnte ich die letzten kleinen Flusen anfliegen und gemeinsam ein bisschen Höhe gewinnen – aber zur Endanflughöhe reichte es noch nicht. Über Grünstadt dann um 20:05 Uhr ein letzter Fetzen, der noch zerrissene 0,3m/s brachte. Das sollte dank leichter Rückenwindkompo-

nente doch reichen! Nach langem, knappem Endanflug, geschwabbelt über Dörfer, die den Gleitflug durch fast tote Luft mit einem Nullschieber leicht verlängern konnten, um 20.30 Uhr schließlich überglücklich in Hockenheim gelandet. Das neue LX8000 meldete eine Strecke von genau 800 km – persönliche Bestleistung und an diesem Tag der längste Flug in Deutschland!

Am 15. Juni gab es wieder eine gute Vorhersage. Gestartet um 9.30 Uhr, flog ich die ersten 115 km mit Rückenwind und einem 100er-Schnitt. Um 13.00 Uhr waren es dann schon 300 km, dann allerdings ging's nur noch langsam voran. Etwas mehr Gleitzahl wäre beim Vorfliegen gegen den Wind von Vorteil gewesen. Abends dann ein Leichtsinnsfehler beim Kalkulieren der OLC-Schenkel. Die 900 km wären beim Weiterfliegen nach Frankreich gut möglich gewesen. So landete ich mit leider „nur“ 880 km und trotzdem zufrieden auf dem Heimatflugplatz Pirmasens. Kurze Zeit später flog die „JO“ von Pirmasens aus über die Schwäbische Alb und den Schwarzwald dann noch einmal 750 km. Für Jan ging es an Pfingsten auf die Quali in Bayreuth. Unter vielen bekannten Größen des Segelfliegens, die hier am Start waren, war auch unter anderem der Weltmeister in der Standardklasse, Michael Buchthal. Wenn man gegen so gute Piloten fliegt, lernt man natürlich eine Menge. Beeindruckend waren auch die Geschwindigkeiten, mit denen die Strecken abgerissen wurden. Ein 545-km-FAI-Dreieck war nach 5 Stunden und 5 Minuten schon vorbei. Das war auch gut so, denn der Abflugpoker hatte sich bis kurz vor 13 Uhr hingezogen. Dass man um die Zeit noch für eine so große Strecke losfliegt, ist an sich schon erstaunlich, dass es noch für wesentlich mehr gereicht hätte, umso mehr.

In Bayreuth waren auch einige Junioren dabei, die an der Junioren-DM in Zwickau teilnahmen.

Auch auf der Junioren-DM im August konnte Jan immer wieder zeigen, was er gelernt hatte. Am schnellsten Tag war er Dritter mit gerade einmal 14 Sekunden Abstand auf den Tagessieger. Das schnelle Fliegen hat uns die „JO“ auf jeden Fall beigebracht.

Im August flog ich im „Team Turbozz“ eine Clubklassequali in Musbach mit und qualifizierte mich damit als Nachrücker für die Deutschen Meisterschaften 2015. Ein perfektes Saisonende bescherte mir die Möglichkeit,

im Nimbus 4DM als Copilot den Altmarkpokal mitzuflogen. Die Offene Klasse erfüllt Träume und setzt neue Ziele.

Für die Zeit unserer Wettbewerbe gaben wir die „JO“ an Marcel weiter, denn im Wettbewerb ist eine ASW20 kaum konkurrenzfähig, umso besser, dass ab nächster Saison eine LS8 als Förderflugzeug zur Verfügung steht. Mit LS1f und LS8 kann dann sowohl in der Club- als auch in der Standardklasse mit absolut konkurrenzfähigen Flugzeugen angetreten werden.

Wir sind in dieser Saison insgesamt 300 unvergessliche Stunden auf der „JO“ geflogen und damit die meisten Stunden, die das Flugzeug jemals in einem Jahr sammeln konnte. Außerdem die größte Strecke, die die „JO“ jemals fliegen durfte, die 880 km. Und das,

obwohl wir uns die ASW20 zwischen Pirmasens und Dannstadt geteilt haben!

Wir hoffen, dass wir euch mit unserem Bericht einen kleinen Einblick in die Möglichkeiten geben konnten, die uns durch das Förderflugzeug eröffnet wurden, auch wenn es noch viel mehr zu erzählen gäbe und wir nur ein paar Flüge kurz anreißen konnten.

Jeder, der Strecken fliegen möchte, sollte sich anstrengen und um ein Förderflugzeug bewerben. Eine Saison mit eigenem Flugzeug bringt einfach enorm viel Erfahrung und ist ein tolles Erlebnis.

Dafür möchten wir uns bei allen, die das ermöglicht haben, bedanken. Insbesondere bei denen, die sich um die Wartung und Betreuung der Förderflugzeuge kümmern. Allen voran bei Volker, dann bei den vielen Trainern



des Landesverbands, dem Landesverband selbst, dem Förderverein, unseren Vereinen AC Pirmasens und SFG Giuliani, unseren Schlepppiloten (vor allem Wolfgang, der sich unter der Woche immer Zeit nahm, mich in die Luft zu bringen) und allen, die uns mit Rat und Tat zur Seite standen.

Bleibt nur noch zu sagen: „So Bock!“ – und: Auf eine noch bessere Saison 2015!

Lukas Winterhoff



Mein Jahr mit der Romeo Papa

Romeo Papa in action

Nachdem die LS1 schon im Jahr 2013 den Weg zur Mosel gefunden hatte, sollte sie auch 2014 dorthin zurückkehren; diese Nachricht bekam ich im Herbst der letzten Saison.

Während des langen Winters war genug Zeit, sich den Kopf zu zerbrechen, wo es hingehen sollte, so meldete ich mich für die Quali in Musbach. Fest stand auch, dass Robin, der sich im Vorjahr mit der RP für die Junioren-DM in Zwickau qualifiziert hatte, den Flieger dafür auch 3 Wochen lang bekommen sollte.

An Karneval war es dann so weit, Übergabe und Probeflug in Bad Sobernheim. Zusammen mit den Piloten des Vorjahres wurde den Förderfliegern auch der letzte Schliff für die bevorstehende Saison verpasst.

Am Tag darauf ging es mit dem Hänger nach

Büchel, um dank Asphaltbahn die ersten Thermikstunden des Jahres zu nutzen. So konnte ich am zweiten März schon den ersten Flug im OLC einreichen.

Nach weiteren kleinen Übungsflügen stand der erste richtig gute Tag des Jahres vor der Tür. Tags zuvor noch schnell den Urlaubsantrag beim Arbeitgeber abgeben und nach der Arbeit mit Flieger und Gepäck nach Pirmasens. Von dort starteten wir dann mit den beiden Förderfliegern zu unseren gemeldeten Aufgaben. Am Abend standen dann 500 km und 600 km angemeldet um Frankfurt mit RP und JO im OLC. Ein vielversprechender Start in die Saison, es war immerhin erst April.

Am nächsten Tag ging es direkt von Pirmasens zum Warm-up nach Lachen-Speyerdorf, wo wir

jeden Tag fliegen konnten. Mein persönliches Highlight war ein Jojo unter ewig langen Wolkenstraßen mit einem 95er-Schnitt. Die Stimmung unter den Teilnehmern war natürlich auch super. In den Wochen darauf folgten weitere Strecken zwischen 400 und 500 km, auch ein gemeldetes 450er-FAI von Neumagen war dabei. Echt ein Wahnsinnsfrühjahr!

Da die Navigation mit dem alten PDA und dem Volkslogger nicht immer so wollte wie der Pilot, gab es dann sehr kurzfristig ein LX8000 für den Flieger, mit dem er jetzt bestens instrumentiert ist.

Auch neues Schleppgeschirr wurde angeschafft, wodurch er noch wettbewerbsstaurlicher wurde.

Am 31. Mai war es dann wieder so weit, sehr gute Wolkenthermik war angesagt. Gemeldet wurde ein 500er-FAI von Neumagen ins Siegerland und zur Wasserkuppe.

Nach geglücktem Frühstart und Abflug stellte sich im Siegerland schnell heraus, dass die 1. Wende aufgrund von Abschirmung unerreichbar war, also Planänderung. Die nächste Wende wurde in die Ardennen nach Belgien gelegt, von dort noch einmal über den Eifel-Hauptkamm bis zur Mönchsheide. Ein Blick auf die Uhr zeigte, dass noch 2 Stunden Zeit waren, also ging es noch zur Dillinger Hütte und zurück nach Neumagen. Am Ende des Tages standen dann 607 km mit einem 82er-Schnitt im OLC, neue persönliche Bestleistung.

Mittlerweile waren viele Stunden auf der Else geflogen, und wir waren ziemlich vertraut miteinander. Sie meinte es so gut mit mir, dass



ich außerhalb eines Wettbewerbs nie auf einen Acker musste. Selten ein so thermikfühliges Flugzeug geflogen.

Nachdem der Juni quasi ins Wasser gefallen war, ging es Ende Juli zusammen mit meinen Teampartnern Lukas und Johannes nach Musbach zur Quali. Kompletzt übermotiviert, wie ich war, endete der erste Wertungstag für mich leider 5 km vor dem Ziel auf einem Acker; aber

wenigstens war ich der punkthöchste Außenlander bei dieser Hitzeschlacht. Darauf folgten leider einige Regentage, an denen wir nicht fliegen konnten. Der zweite Wertungstag endete für mich, genau wie für die meisten anderen Teilnehmer, ebenfalls mit einer Außenlandung; dieses Mal stoppte mich die blaue Rheinebene schon auf dem ersten Schenkel. Es gab noch 2 weitere Wertungstage mit AATs, sodass es am Ende noch für Platz 7 gereicht hat. Insgesamt eine tolle Gegend und ein sehr entspannter Flugplatz!

Kaum zurück in Neumagen war Else auch schon mit Robin auf dem Weg nach Zwickau, wo er es schaffte, den 3. Platz zu erfliegen. Glückwunsch!

In dieser Zeit konnte ich ein paar schöne Flüge

auf der „JO“ machen, was ich in erster Linie Lukas und Jan verdanke, die mir den Flieger für diese Zeit überlassen haben, aber auch der Flexibilität des Landesverbands.

Die Saison fand leider relativ schnell ein unspektakuläres Ende: Der Sommer fiel einfach aus.

Im November haben wir die Förderflieger dann zurück nach Sobernheim gebracht, wo sie jetzt in ihren Hängern auf die nächsten großen Strecken warten.

Besonders danken möchte ich meinem Verein, dem LSV Neumagen-Dhron, für das super Vereinsklima und die Unterstützung im Laufe der Saison, mit eingeschlossen natürlich Volker, der die Förderflugzeuge betreut und uns immer für Fragen zur Verfügung stand.

Marcel Kaspar

Flugsicherheitstraining in Gap/Frankreich nach wie vor ein Highlight

Die Liebe der Rheinland-Pfälzer zum französischen Nachbarn ist ungebrochen. Nur so erklärt sich, dass nun im 12. Jahr die Armada aus UL-Flugzeugen, Motorseglern und Motorfliegern jeweils im Mai und September für eine Woche nach Gap aufbricht. Längst setzt sich die Schar der Teilnehmer aber auch aus Piloten der ganzen Republik zusammen.

Fliegen im Ausland ist nicht für alle Routine. Umso mehr hat sich bewährt, dass erfahrene Fluglehrer die Reise vorbereiten und begleiten. Fliegen im Gebirge und ans Mittelmeer in der Gruppe sind die Schwerpunkte. Das Hotel „Residenciel“ unseres Gastgebers Gérôme am Flugplatz Gap ist wie maßgeschneidert für uns. Morgentliche Wetterbriefings durch Geschäftsführer Carl Otto Weßel und anschließend ein Flugsicherheitsbeitrag zum jeweiligen Vorhaben durch Landesausbildungsleiter Günter End finden im „Salle de Reunion“ statt, der die technische Ausstattung bietet.

Wer mit seinem UL zu einem Altiport fliegen möchte oder mit dem Motorsegler oder Motorflugzeug nach Cannes, dem steht auf Wunsch ein Fluglehrer zur Verfügung kostenlos.

Das gesellige Leben soll natürlich auch nicht zu kurz kommen, weshalb auch gemeinsame Restaurantbesuche geplant sind. Alle Wohnungen haben Kochmöglichkeiten und kleine Terrassen. Ein beheizter Pool findet bei der Rückkehr von den Tagesausflügen großen Zuspruch. Täglich bilden sich meist mehrere Gruppen mit unterschiedlichen Flugzielen, und natürlich ist die Teilnahme jedem selbst überlassen. Alles in allem bietet sich hier Piloten eine preiswerte Gelegenheit, das Rüstzeug für Auslandsflüge und besonders ins Gebirge zu erhalten. Wer von der Reise zurückkommt weiß, fliegen in Frankreichs Lufträumen ist viel einfacher als oft gehört.

Zwei Flugsicherheitstrainingslager in Gap sind vom 31. Mai bis 5. Juni und am 30. August bis 4. September 2015 geplant. Noch sind Plätze frei.

Anmeldungen nimmt der Luftsportverband Rheinland-Pfalz entgegen.

Günter End

Auslandsflug mit maximal 25 Motorflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtern nach Gap/Südfrankreich mit Ausflügen zum Mittelmeer und Alpenplätzen. Anmeldegebühr für Organisation, Handout, umfangreiche Briefings, ein Dîner am Ankunftstag für Pilot (180 €) und begleitenden Co-Pilot (70 €) Unterkunft und nähere Informationen unter geschaeftsfuehrer@lsvrp.de Vorbesprechung am 25. April 2015. Noch Plätze frei.



Unsere Flugzeuge nach der Landung auf dem Altiport L'Alpe d'Huez



Stolze Crew nach der Landung in L'Alpe d' Huez



Bourgeois en Bresse bei einem Tankstopp

Fliegen im Sunshine State Florida

Wer hat nicht schon einmal davon geträumt, in den USA zu fliegen, und dann den Gedanken doch wieder aufzugeben. Schließlich ist viel zu organisieren, von der Umschreibung der Lizenz, der Suche nach einem Charterunternehmen bis hin zu einer optimalen Unterkunft, um nur einige Punkte zu nennen. Was liegt da näher, als beim ersten Mal sich einer erfahrenen Gruppe anzuschließen.

Die USA sind für Europäer immer noch ein Fliegerparadies. Wer aber nicht gut vorbereitet ist, kann schnell enttäuscht sein. Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz hat sich auf die Fahne geschrieben, zu möglichst günstigen Preisen den Luftsportlern am Golf von Mexiko die Türen zum Paradies zu öffnen.

Vom 17. bis 31. Oktober 2015 werden wir zum 6. Mal als Gruppe nach St. Petersburg reisen. Wer eine PPL/A-FCL-Lizenz besitzt, verfügt schon über die Voraussetzung. Wir helfen bei der Scheinumschreibung, die kostenlos ist. Um im amerikanischen Luftraum sicher fliegen zu können, vermitteln wir noch in Deutschland das nötige Rüstzeug. Unsere Gruppe wird diesmal wieder ca. 15 Piloten zählen, wobei wir Begleitpersonen gerne dabei haben. Maria, Dietmar, Albert und Günter sind unsere Fluglehrer, die vor Ort jeden Tag alle auf Wunsch als Sicherheitspiloten kostenlos unterstützen. Wer unsere Wohnanlage am langen Sandstrand von Treasure Island mit den riesigen Appartements sieht, ist begeistert.



Check vor dem Abflug am „Albert Whitted Airport“

Unsere Flugschule bietet eine Auswahl von Cessna- und Piper-Flugzeugen und dazu großzügige Rabatte. Wenn die Einweisungen in die Flugzeuge erfolgt sind, steigt die Spannung. Wer erst einmal die Schwierigkeiten mit dem amerikanischen Sprechfunk im Griff hat, dem eröffnen sich Reiseziele wie Lakeland, Everglades City oder Key West, um nur einige zu nennen.

Wer jetzt vom Reisefieber gepackt wird, kann sich gerne anmelden. Noch sind wenige Plätze frei. *Günter End*

Anmeldungen bitte an:

Luftsportverband Rheinland-Pfalz, Landesausbildungsleiter Günter End, g.end@icloud.com

The West is the best

Für Piloten mit ausreichender Flugerfahrung bieten wir dieses Jahr etwas Besonderes an. Vom 19. bis 30. April 2015 machen wir uns

auf den Weg nach Las Vegas und werden dort den „Wilden Westen“ fliegerisch zu erobern versuchen. Hier sind wir leider fast ausge-

bucht. Nach unserer Rückkehr werden wir gerne über unsere Erfahrungen aus Nevada und Arizona berichten. *Günter End*

Modellfliegetag 2015

Der Modellfliegetag des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz findet in diesem Jahr nicht am ersten Aprilsamstag (Ostern) statt, sondern am 28. März 2015 ab 10 Uhr.

Der Modellflugverein Haßloch hat sich bereit erklärt, uns dafür seine Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen und uns zu bewirten. So können wir morgens unsere Regularien abhalten, und nachmittags bleibt genügend Zeit für einen praktischen Teil und zum Austausch.

Unter anderem soll das Thema Windkraft behandelt werden, da es mittlerweile immer mehr Vereine betrifft. Hierzu werden uns für Fragen Fachleute zur Verfügung stehen. Außerdem wollen wir das Thema Lärmmessung durch praktische Übungen vertiefen.

Natürlich soll auch am Nachmittag das Fliegen und die Vorstellung von Neuheiten nicht zu kurz kommen.

Bitte merkt euch den Termin vor, und es wür-

de mich freuen, an diesem Tage recht viele Vereine in Haßloch begrüßen zu dürfen. Noch einmal möchte ich betonen, dass der Modellfliegetag nicht nur für die Vereinsvorstände ist, sondern alle interessierten Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Die schriftliche Einladung mit der Tagesordnung und den vorgesehenen Themen und Abläufen wird den Vereinen rechtzeitig zugesandt.

*Charly Brantl,
Modellflugreferent Rheinland-Pfalz*

Prüfungen in den Ferien!

Wollten Sie nicht schon immer mal Urlaub und Lernen verbinden? Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz führt seit Jahrzehnten erfolgreiche und kompakte Theorie- und Funk-sprechlehrgänge in den Oster- und Herbstferien durch, um Jugendliche zum schnellen Prüfungserfolg zu bringen. Doch nicht nur Ju-

gendliche, auch alle anderen „Prüflinge“ sind herzlich willkommen.

Mit maximal einer Woche Urlaub kann man vor Ort in Bad Sobernheim/Nahe am Flugplatz Dornberg essen, schlafen, lernen, Prüfung absolvieren und neue Kontakte knüpfen.

An 25 PCs/Laptops besteht die Möglichkeit,

auch nach dem Unterricht zu lernen und Prüfungsfragen zu beantworten.

Falls wir Ihr Interesse geweckt haben, würden wir uns über eine Anfrage bzw. Teilnahme freuen.

Näheres unter: geschaefsfuehrer@lsvrp.de
Bis bald, wir freuen uns auf Sie!

Helen Grob, Team des LSVRP

Schule der Flieger 2015

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz



Aus- und Fortbildung			
Rubrik	Seminar	Inhalte	Termin
Theorie	Flugwetter	Die Teilnehmer erhalten eine umfassende Einweisung in die Anwendung der Software PC-Met und werden befähigt, eigene präzise flugmeteorologische Vorhersagen zu erarbeiten	21.03.
	Flugleiter	Lehrgang für Flugleiter auf Landeplätzen und Segelfluggeländen	21.02.
	Theorie für PPL, 1. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung im Haus	21.03.–22.03.
	Theorie für PPL, 2. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung im Haus	27.03.–02.04.
	BZF	Theorie und Praxis zur Vorbereitung auf das Funksprechzeugnis (BZF I + II) mit anschließender Prüfung im Haus	27.03.–02.04.
	Theorie für PPL, 1. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung im Haus	10.10.–11.10.
	Theorie für PPL, 2. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung im Haus	17.10.–23.10.
	BZF	Theorie und Praxis zur Vorbereitung auf das Funksprechzeugnis (BZF I + II) mit anschließender Prüfung im Haus	17.10.–23.10.
Fluglehrer	Fortbildung	Gemäß FCL anerkannte Fluglehrerfortbildung für alle FCL und UL	07.03.–08.03.
	Fortbildung	Gemäß FCL anerkannte Fluglehrerfortbildung für alle FCL und UL	19.09.–20.09.
	Ausbildung	Fluglehrerlehrgang Segelflug-Praxis mit Prüfung	11.04.–24.04.
	Ausbildung	Fluglehrerlehrgang für CRI und Ultraleicht mit Prüfung	01.05.–08.05.
Fliegerische Praxis	Streckenflug f. Jugendliche	Das „Warm-up“ führt jugendliche Segelflieger an den Streckenflug heran	03.04.–06.04.
Fliegerische Praxis	UL-Segelflug	Einweisung und Fliegen für Anfänger und Fortgeschritte in eigenen oder gecharterten UL-Segelflugzeugen mit Scheinerwerb	18.05.–22.05.
	UL-Segelflug	Einweisung und Fliegen für Anfänger und Fortgeschritte in eigenen oder gecharterten UL-Segelflugzeugen mit Scheinerwerb	24.08.–28.08.
Fliegerische Praxis / Flugsicherheit	Flugsicherheitstraining Bad Sobernheim	Flugsicherheitstraining PPL A, TMG, UL, Streckenflug, Flug ins Ausland, Einweisung in Kunstflug und außergewöhnliche Flugzustände	09.–10.05.
	Flugsicherheitstraining/Alpeneinweisung	Flugsicherheitstraining PPL A, TMG, UL mit Flug nach Gap-Tallard in den französischen Alpen, von dort Vorbereitung und Durchführung von Flügen im Hochgebirge, Anflüge von Altiports u.v.m.	31.05.–05.06.
	Flugsicherheitstraining/Alpeneinweisung	Flugsicherheitstraining PPL A, TMG, UL mit Flug nach Gap-Tallard in den französischen Alpen, von dort Vorbereitung und Durchführung von Flügen im Hochgebirge, Anflüge von Altiports u.v.m.	30.08.–04.09.
	UL-Segelflug	Thermik- u. Streckenflug für UL-Segelflugzeuge und Segelflugzeuge	08.06.–12.06.
	UL-Segelflug	Thermik- u. Streckenflug für UL-Segelflugzeuge und Segelflugzeuge	07.09.–11.09.
	Flugsicherheitstraining/USA	Flugpraxis und Flugsicherheitsseminar in Florida/US – English Proficiency	17.10.–31.10.

Aus- und Fortbildung			
Rubrik	Seminar	Inhalte	Termin
Technik	Grundmodul	Technik-Grundmodul inkl. Einführung in die europäischen Vorschriften; Voraussetzung für Wartlizenz	07.02.
	Fallschirmpackerlehrgang	Lehrgang für Fallschirmwarte/ -packer	26.02.–01.03.
	Fallschirmpackerlehrgang	Lehrgang für Fallschirmwarte/ -packer	24.09.–27.09.
	Zellenwart Holz/Gemischt	Lehrgang Zellenwart Holz/Gemischt, Pilot/Owner-Arbeiten	01.05–03.05
	Lehrgang Zellenwart FVK	Lehrgang für Reparaturen Kunststoff	24.09.–27.09.
	Lehrgang Werkstattleiter	Lehrgang mit Prüfungsabschluss	01.–09.10
	Fortbildung für techn. Personal	Zur Verlängerung der technischen Ausweise notwendig	21.11.

Im Verbandszentrum stehen Schulungs- und Tagungsräume unterschiedlicher Größe mit modernster Technik zur Verfügung. Übernachtung in 16 komfortablen Doppelzimmern mit Dusche/WC und Verpflegung zu günstigen Konditionen.

Buchungen für fliegerische, technische und sonstige Veranstaltungen für Vereine und Gruppen nach Absprache.

Weitere Hinweise auf

www.lsvrp.de



Weitere Termine 2015

Datum	Veranstaltung	Ort
27. Februar 2015	Standardisierung aller RP-Prüfer	Bad Sobernheim
28. Februar 2015	Rheinland-pfälzischer Segelfliegertag	Konz-Könen
07. März 2015	Treffen D-Kader RP	Bad Sobernheim
08. März 2015	Treffen SEKO Rheinland-Pfalz	Bad Sobernheim
14. März 2015	JHV LSVRP in Hoppstädten/Neubrück	Umweltcampus Neubrück
27. April – 01. Mai 2015	Segelkunstflug Bitburg Deutschlandflug	Bitburg
27. Juni – 04. Juli 2015	Treffen Aachener Modellflieger	Bad Sobernheim
25. Juli – 01. August 2015	Landestrainingslager Segelflug	Bad Sobernheim
01. – 09. 08. August	Jahrestreffen Ultraleicht-Segelflugverband	Bad Sobernheim
08. – 13. August 2015	Frauentrainingslager Segelflug	Bad Sobernheim
30. Oktober – 01. November 2015	Jugendleiter-Ausbildung	Bad Sobernheim
07. November 2015	Sitzung erweiterter Vorstand LSVRP	Bad Sobernheim
14. November 2015	UL- und Motorfliegertag	Bad Sobernheim
15. November 2015	Standardisierung ATO	Bad Sobernheim
27. – 29. November 2015	Jugendleitertagung	Bad Sobernheim

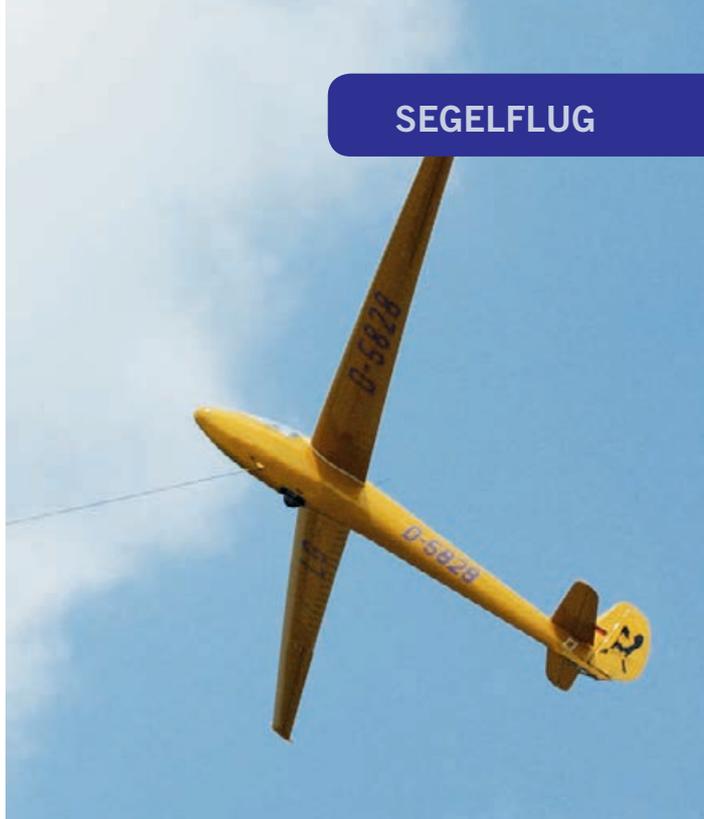
Geier-Treffen in Kempten-Durach

Am 1. Maiwochenende 2015 findet auf dem Flugplatz Kempten bei der Luftsportgruppe Kempten-Durach ein Geier-Treffen statt – alle ehemaligen Geierpiloten/innen und Oldtimer-Begeisterten sind herzlich willkommen. Anmeldungen und bitten um weitere Informationen bitte an claudia@gallikowski.de

Dieses heute fast vergessene Segelflugzeug wurde Anfang/Mitte der 50er-Jahre von Josef Allgaier in Nesselwang als Geier I und Geier II („18-m-Flieger“ mit Laminarprofil) konstruiert und war auch als Bausatz für Vereine erhältlich. Insgesamt wurden von beiden Baureihen nicht einmal 20 Stück gebaut, von denen es heute noch fünf gibt, darunter nur einen Geier I. Geier II waren in den 60er- bis in die 70er-Jahre in Süddeutschland beliebt und erfolgreiche Streckenflugzeuge. Einer der Geier II B war jahrzehntelang

in Österreich stationiert, und ein Geier I war bis 2009 in England, ist dann aber wieder in sein Nest auf den Kemptener Flugplatz zurückgekehrt. Noch heute sind zwei der Geier in Baden-Württemberg (Winzeln/Schramberg und Reutlingen) und zwei im bayerischen Allgäu stationiert – nur der gelbe Geier II B fliegt in Nastätten/Westtaunus.

Auch die heutigen Geier-Besitzer sind begeistert von den angenehmen Flugeigenschaften, der herausragend guten Sicht und dem großen, bequemen Cockpit dieses mächtigen Holzseglers. Erstmals soll es jetzt ein Familientreffen der verbliebenen Geier in der Nähe ihres Horstes bei der Luftsportgruppe Kempten-Durach geben, und vier Geier haben bereits zugesagt. Für Gast- und Presseflüge wird ein Kranich II B zur Verfügung stehen, Zeitzeugen werden über den Bau und das Fliegen in



den 50er-Jahren berichten, und die Geierbesitzer werden den Lebenslauf ihrer „Vögel“ vorstellen. Und – wenn das Wetter mitspielt – es soll sogar ein Geier-Vergleichsfliegen geben. Freuen wir uns also mit der LSG Kempten-Durach auf viele Geier-Fans Anfang Mai im heimischen Horst.

Geier II B

Foto: Ulrich Kaiser

Typentreffen 2015

Für die unterschiedlichsten Typen von Segelflugzeugen und Motorseglern gibt es regelmäßige Treffen. Hier eine kleine Auswahl für 2015:

Das 32. „Internationale Spatzentreffen“ findet 2015 bei der Segelfluggruppe Wershofen e.V. in der Nordeifel statt. <http://www.sfg-wershofen.de/>

Youngtimer der Schleicher-Segelflugzeuge **K6, K7 und K8** treffen sich vom **Samstag, 8. August, bis Sonntag, 16. August 2015** auf der Wasserkuppe. Ausgerichtet wird die Veranstaltung von der Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs und Rhönflug Fulda.

Besitzer der kleinen, feinen **ASK 14 Motorsegler** treffen sich zum 7. ASK-14-Treffen in der Zeit vom **3. bis zum 5. Juli 2015** auf dem Segelfluggelände Weper (nördlich von Göttingen). Es besteht die Möglichkeit, bereits ab Donnerstag, den 2. Juli 2015, anzureisen. www.ask14.org

Jährlich treffen sich auch die Besitzer des historischen Segelflugzeuges **Grunau-Baby** an wechselnden Orten in Europa. In diesem Jahr – es ist das 36. Treffen – lädt der Osnabrücker Verein für Luftfahrt vom **23. bis zum 25. Mai** alle Liebhaber dieses Musters auf den Flugplatz Achmer ein. www.ovfl.de

Besitzer von **Reisemotorseglern der Muster Valentin Taifun und Grob G109** sollten die Wochenenden **27./28.6, 11./12.7.** oder **18./19.7.2015** vormerken. An einem dieser Wochenenden ist ein Treffen auf dem Flugplatz Bad Neuenahr-EDRA geplant. Nähere Infos auf www.luftsportmagazin.de



irlshop

ICAO-Karten u. ICAO-Segelflugkarten
Deutschland 2015 erscheinen
am 2. April 2015
bis zu 20% Rabatt
ab 20 Karten kostenloser Versand

Besuchen Sie unseren onlineshop:
www.irl-shop.de
irlshop Luftfahrtzubehör
Benningerstrasse 38 71336 Waiblingen
E-Mail: kontakt@irl-shop.de
Tel. 07151-24512 Fax 07151-203280



LAK-17b FES

Didier Givois, Mitarbeiter der französischen Segelflug-Fachzeitschrift »Vol à Voile« hat die LAK-17b FES getestet und probegeflogen. Augenscheinlichster Unterschied gegenüber der LAK-17b ist die Spannweitenverlängerung auf 21 Meter und natürlich der elektrische »Turbo«-Antrieb. Hier sein gegenüber der französischen Originalversion leicht gekürzter Bericht.

Sportine Aviacija ir Ko (SAirKo)

Die LAK-17b FES ist der jüngste Entwurf des litauischen Herstellers, der auf etwa 40 Jahre Erfahrung in der Entwicklung und Herstellung von Segelflugzeugen in Faserverbundwerkstoffen verweisen kann. Gegründet im Jahr 1969, hat das Unternehmen etwa 20 verschiedene Muster von Segelflugzeugen und Motorseglern entwickelt und gebaut.

Die LAK-17, musterzugelassen im Jahr 1994, brachte dem Unternehmen neuen Aufschwung, nachdem es durch den Zusammenbruch der Sowjetunion seinen wichtigsten Markt verloren hatte. Trotz des Erfolgs dieses Flugzeugs und seiner Nachfolger – der LAK-19 für die Standardklasse und des doppelstzigen Offene-Klasse-Flugzeugs LAK-20 mit 26 Meter Spannweite bei Gleitzahl 60 – geriet das Unternehmen in finanzielle Schwierigkeiten.

Schließlich wurde das Unternehmen von Termikas übernommen, Spezialist für die Restaurierung historischer Flugzeuge, insbesondere des Typs YAK. Heute stellt SAirKo mit etwa 100 Mitarbeitern neben Flugzeugen auch andere Produkte aus Kunststoff

her wie Fenster, Hardtops für Pickup-Trucks, Litfaßsäulen und Windräder.

Vorstellung

Die Evolution der neuen LAK-17 ist primär gekennzeichnet durch die Veränderung des Höhenleitwerks, das deutlich an Fläche gewonnen hat und sich nun durch eine elliptische Form der Vorderkante unterscheidet. Die Tragflächen haben ihr ursprüngliches Flügelprofil beibehalten (vom LAP 7/150 bis zum LAP 93/148), als Ergebnis der aerodynamischen Untersuchungen von Professor Krzysztof Kubrinski der Universität Warschau. Dieses Profil, das auch bei der SZD 56 Diana 2 und der ASG 29 verwendet wird, ist bekannt durch seine exzellente Leistung im turbulenten Strömungsverlauf mit einem gewissen gleichmäßigen Auftriebsverlauf bei unterschiedlichen Flächenbelastungen.

Da der Flügel der LAK-17b vierteilig ist, kann die Spannweite, je nach Wahl der verwendeten äußeren Elemente, 13,5 m, 15 m, 18 m und 21 m betragen. Zwischen der 15-m-Spannweite und der 21-m-Spannweite variiert die Streckung von 24,5 bis 38,1, die Flügelfläche von 9,182 bis 11,58 m², das maximale Fluggewicht von 550 bis 600 kg und die maximale Flächenbelastung von 60 kg/m² bis 51,8 kg/m².

Das Exemplar, mit dem ich fliegen durfte, war mit entsprechenden Ansteckelementen und einer Spannweite von 21 m ausgerüstet; damit war die Möglichkeit gegeben, bis zu 200 l Ballast mitzunehmen. Die Flügelvorderkante verfügt über drei

Nicke mit einem leichten Bogen. An den Flächenenden befinden sich zwei lange, geschwungene Winglets, unter denen sich verkleidete Skater-Rollen befinden. Als Bremsklappen gibt es zwei, je 1,40 m lange Schempp-Hirth-Klappen. Die gesamte Flügelhinterkante wird im ersten Teil von einer ca. 3,4 m langen Klappe eingenommen, die durch eine verkleidete Anlenkung nahe am Flügelanschluss angesteuert wird, sowie durch ein weiteres, 6,60 m langes Stück mit einem ca. 60 cm langen Zungenstück. Der Anschluss erfolgt durch einen Bolzen an der Flügelvorderkante, der mit einem Spezialwerkzeug verriegelt wird.

Die Flügelverbindungen erfolgen durch einen klassischen Zungen-Gabel-Anschluss.

Der Rumpf ist 6,53 m lang. Im 1,32 m hohen Leitwerk befindet sich die Bordbatterie sowie ein 8-l-Ballasttank. Auf dem Rumpfrücken, hinter dem Cockpit, befindet sich das Fach für die Antriebsbatterien, das mittels zweier Schnellverschluss-Schrauben geschlossen wird. An der Rumpfspitze befinden sich die anliegenden Propellerblätter, die durch Zentrifugalkraft ausgeklappt werden; sie ergeben einen Propellerkreis von einem Meter. Jedes Carbon-Blatt wiegt 240 Gramm und wird mittels eines gut integrierten Scharniers befestigt. Dahinter verbirgt sich der Brushless Motor. Das hier vorgestellte Flugzeug war nur mit einer einzigen Tost-G-88-Kupplung ausgerüstet.

Auf- und Abbau des Flugzeugs gehen klassisch vonstatten. Die beiden Flü-

gelholmhälften werden durch zwei gesicherte Bolzen verriegelt, der Ruder-Anschluss erfolgt automatisch. Zum Rollen am Boden gibt es ein Beringer-Rad der Größe 350 x 135 mit hydraulischer Scheibenbremse sowie ein luftbereiftes Heckrad 200 x 50. Die Kabinenhaube bietet eine sehr gute Sicht; sie wird geöffnet und mittels eines Dämpfers unterstützt bzw. gehalten. Die Rückenlehne ist in Länge und Neigung im Flug verstellbar.

Willkommen an Bord

Bei großer Hitze ist es ratsam, vor dem Einstieg die Instrumente einzustellen. Mittig am Instrumentenbrett befindet sich der LX-9000-Bildschirm, links davon ein Fahrtmesser (VNE 270 km/h, VRA 190 km/h) dazu ein mechanisches Vario, ein Höhenmesser sowie ein E-Vario, die Motorsteuereinheit sowie das Funkgerät. Im Instrumentenbrett befindet sich auch der grüne Lüftungsknopf sowie der Hauptschalter, drei Sicherungen und der Ausklinkknopf, das Ganze unter einem Blendschutzschirm.

Der Knüppel ist mit einem ergonomischen Griff versehen, an dessen oberem Ende sich eine Platte mit Multifunktionsschalter für Funk- und LX-9000-Steuerung befindet. Die gesamte Cockpitbeschriftung ist komplett und übersichtlich.

Das LZ-Design FES

Ein kurzes Motor-Briefing könnte sich beschränken auf: „Du drehst den Drehschalter einfach im Uhrzeigersinn.“ Tatsächlich ist es aber doch etwas komplizierter. Bei der LAK-17

wird die gleiche Prozedur wie bei der Silent 2 Electro durchgeführt. Die Firma LZ-Design hat die gesamte Motoreinheit entwickelt und erstmals an Bord einer LK-17a im Oktober 2009 getestet.

Die Firma im slowenischen Logatec wurde von Luka Znidarsic gegründet; er studierte an der Universität Ljubljana und hat selbst an Segelflugwettbewerben teilgenommen. Zusammen mit seinem Vater, ebenfalls Segelflieger, hat er das FES-System entwickelt. Bis August 2014 wurden 45 Segelflugzeuge in fünf verschiedenen Mustern mit dieser Einheit ausgeliefert, darunter der Ventus 2cxa. Auch wenn die Motorleistung für einen Selbststart ausreichend wäre, steht der Buchstabe S für „Sustainer“, also Flautenschieber, während er bei dem UL-Segelflugzeug Silent 2 Electro den Selbststart ermöglicht. Aus Batteriekapazitätsgründen sowie bedingt durch die geringe Bodenfreiheit der Propellerblätter hat LZ-Design sich nicht darum bemüht, diese Segelflugzeuge als Selbststarter zuzulassen.

Eine preiswerte Startart wurde mit einer LAK im Autostart – mithilfe eines Citroën Jumpy – getestet. Das Startseil wurde in einer Höhe von 50 m abgeworfen, danach übernahm der E-Motor den Antrieb bis auf eine Höhe von 1000 m bei ruhiger Luft, entsprechend einer Distanz von 100 km, laut Herstellerangaben.

Technisch gesehen besteht die Antriebseinheit der LAK-17b FES aus einem 7,3 kg schweren Brushless Motor mit einem Durchmesser von 180 mm und einer Tiefe von 90 mm, bei



einer Betriebsspannung von 118 Volt und einer Dauerleistung von 20 kW, mit einer kurzzeitigen Leistung von 23 kW. Die Energie wird über zwei 12- bis 14-zellige Kokam-43-AH-Lithium-Polymer-Batterien geliefert. Jede Batterie wiegt 15,5 kg; sie werden in Reihe geschaltet, um eine Leistung von 4,2 KWH bei einer Spannung von 90 bis 118 V abzugeben. Gesteuert werden sie durch das Batterie-Management-System BMS, dabei durch drei Ventilatoren gekühlt. Auch wenn diese Batterien die gesamte Energie an Bord liefern könnten, bleibt die Seitenruderbatterie aus Sicherheitsgründen beibehalten. Das Wiederaufladen der beiden Antriebs-Li-Po-Batterien dauert 6 Stunden mit einem 1000-W-Ladegerät oder zwei Stunden mit einem 3000-W-Ladegerät; der Hersteller gibt eine Garantie von 1500 Zyklen oder 10 Jahren.

Die Motorsteuerung erfolgt mittels FCU, „FES Control Unit“, dessen Anzeige, Leuchten und Schalter sich alle

Oben:
Über Romans und dem Fluß Isère im Département Drôme



- 40 Jahre Erfahrung im Anhängerbau
- Qualitätsarbeit aus Rheinland-Pfalz
- Leicht, robust und zweckmäßig
- Alle individuellen Modifikationen auf Wunsch
- Von Fliegern für Flieger

Unser Preishit: Anschau Komet Eco

Preis ab **6.706 EURO**

zzgl. MwSt. = 7.980,14 EURO

Anschau Komet Segelflughänger



Anschau Technik GmbH • Feldborn 4c • D-55444 Waldlaubersheim
+49 (0) 6707 – 91 58 10 • mail@anschau.de





Oben links:
Im Segelflug liegen die Propellerblätter dicht an der Rumpfkontur an.

Oben rechts:
LAK-17bFES beim Start

auf einem einzigen Instrument im Panel befinden. Die Motorsteuerung muss unbedingt vor dem Einschalten des Motors eingeschaltet werden, und zwar mittels eines kleinen Kipp-schalters in der oberen rechten Ecke des Bildschirms. Danach leuchtet das Instrument auf und zeigt, oben mittig, eine Information an, z.B. „canopy“; damit wäre die Haube nicht verschlossen, und der Motor könnte nicht starten. Links (rpm) wird die Motordrehzahl und rechts die Motorleistung (pwr) in kW angezeigt. Das weiße Band darunter gibt die vorgeschlagene Leistungsabgabe an; es leuchtet rot auf, wenn der Motor durch Windmühleneffekt dreht. In der Mitte zeigt eine Batteriesymbol deren Ladezustand an und rechts (in Minuten) die verbleibende Betriebszeit. Darunter werden die Motortemperatur angezeigt sowie der Ladezustand jeder Batterie und, ganz unten, die Spannung der Batterien und die abgegebene Stromstärke.

Motor-Briefing

Die Hersteller-Angaben geben eine maximale Batterie-Temperatur von 45 Grad vor. Die vorgesehene Spannung liegt bei 117 Volt und darf nicht unter 95 V sinken. Die maximale Leistung muss unter 200 Ampere liegen. Eine grüne, gelbe oder rote Leuchte signalisiert, in welchem Bereich diese Batterie- und Motorwerte liegen.

Der kleine Drehschalter unter dem

Bildschirm, ähnlich einem Radio-schalter, dient als Leistungshebel. Dieser elektronische Leistungsregler hat keinen Anschlag; er wird im Uhrzeigersinn für mehr Leistung gedreht und umgekehrt für weniger. Er kann ebenfalls zum Abschalten der Alarm-Anzeigen bedient werden, indem er mehrmals gedrückt wird, oder zur Anzeige der verwendeten Firmware, Kapazität, Stromspannung, als Betriebsstundenzähler und zur Anzeige der Ladezyklen.

Was die Aerodynamik betrifft: Die beiden am Rumpf anliegenden Propellerblätter verschlechtern die guten Leistungen der LAK-17 nur unwesentlich. Beweis hierfür: Nach Vergleichsmessungen der Akaflieg Braunschweig, die die geringen Unterschiede bei Flügen mit und ohne Propeller gemessen hat, wobei die Belüftungsöffnung offen oder geschlossen war, liegt der Unterschied der Sinkgeschwindigkeit in der Größenordnung von 5 cm/s bei 160 km/h, bei Wölbklappen in Negativ-Stellung und einem Fluggewicht von 400 kg. (Für nähere Angaben: <http://lak.it/failsai/2012-17aFES-55-3117-V2014-Feb-21-engl.pdf>)

Im Flug

Nachdem fliegbare Wetterbedingungen herrschen, nehme ich Platz im Cockpit der LAK- 17b FES. Ihre große Spannweite beeindruckt mich schon etwas, aber der Start ist einfach, obgleich mich die Wölbklappen-

stellungs-Vielfalt etwas verwirrt: 10 rastbare Stellungen mit Zwischenstellungen! Aber schon jetzt – nach einer ersten leichten Kurve – habe ich den Eindruck, dass die Steuerung etwas Routine erfordert ... Nach dem Ausklinken in 1000 m, wohl in einer leichten Aufwindzone, kommt mir die Querrudersteuerung recht effizient vor, lediglich das Seitenruder scheint hinterherzuhinken, und der Faden wandert leicht aus. Bei der nächsten Kurve werde ich wohl mit dem Seitenruder etwas aktiver zugange sein müssen. Der Segler scheint doch ein ausgeprägtes negatives Wendemoment zu haben, während er im Kurvenflug zu stärker werdenden Schräglagen tendiert. Der Kurvenflug kann aber mit etwas Gegenquerruder bei geringem Ruderdruck gut gehalten werden. Die Sinkgeschwindigkeit ist selbst im Kurvenflug gering.

Das Besondere an der LAK-17 mit 21 m sind aber sicher ihre Gleitflugleistungen; bei 150 km/h scheint die Maschine in der Luft zu „surfen“, die Sinkgeschwindigkeit liegt unter 0,8 m/s! Obgleich ich den Fehler gemacht habe, zu früh auszuklinken, scheint die Maschine ihren Gleitflug unendlich weit ausdehnen zu wollen. Auf einen Wink des Höhenmessers hin beende ich das Sinken mittels des magischen Schalters. Wirklich, ein magischer Schalter, der keinen Zeitverlust beim Ausfahren des Triebwerks verursacht, keine Sorge,



RÄDER & BREMSEN

Qualität und Performance

Komplettkits für: Ikarus C42, Tecnam P92-P96-2002, Breezer, FK, Pipistrel, Zenair, Robin DR400, Cirrus SR20-22, Schempp Hirth Ventus/Discus 2A, Schleicher ASW20, u.v.a.m.



+33 (0)4 92 20 16 19
info@beringer-aero.de
www.beringer-aero.de

**EASA Part 21G
APDOA**





ob der Motor anspringt, und auch kein Warmlaufen des Motors vor einer Leistungssteigerung erfordert. Nein, es genügt, einfach den Motor-Schalter (der rote Schalter unter der Instrumentenbrettabdeckung) zu kippen, danach den Knopf unter dem Display zu drehen – eine Sekundenangelegenheit, und sofort schnurrt der Motor, und die volle Leistung steht augenblicklich zur Verfügung. Und wie er schnurrt! Bei voller Leistung zeigt das Vario gut 2 m/s, der Motor verbraucht 200 A, und die Temperaturen steigen entsprechend. Ich verringere die Leistung auf 4000 U/m im Steigflug, um wieder auf 1000 m MSL zu steigen. Danach reduziere ich nochmals die Leistung unter 3.000 U/m und gehe in den Horizontalflug mit 100 km/h über, der Motor leistet dabei 4 kW bei einem Verbrauch von etwas weniger als 40 A.

Um den Motor zu stoppen, verringere ich die Fahrt auf 90 km/h und drehe dabei den Drehschalter entgegen dem Uhrzeigersinn. Die Drehzahl verringert sich, der Propeller wird abgebremst und in beliebiger Position gegen die Rumpfnase gedrückt. Wird der Schalter um einen Punkt weiter gedreht, drehen die Blätter leicht weiter, und es genügt, ihre Drehung zu stoppen, wenn sie in etwa waagerechter Lage sind. Wichtig ist dabei, dass kein Propellerblatt im Bereich der Haube aufliegt, um Schäden beim Öffnen der Haube zu vermeiden. Danach wird die Motor-Stromversorgung gestoppt, und das Flugzeug wird wieder zum Segelflugzeug!

Während einer guten halben Stunde bin ich zwischen Romans und dem Vercors unterwegs und stelle

dabei gelegentlich den Motor wieder an, wenn es mir sinnvoll erscheint, das Thermik-Steigen etwas zu unterstützen.

Wohl wissend um die Windscherungen in diesem Gebiet nähere ich mich wieder dem Flugplatz. Die Effizienz der Landeklappen lässt nicht das Geringste zu wünschen übrig, den Anflug mache ich mit 120 km/h, bedingt durch den starken Gegenwind. Der Anflug ist gut steuerbar, das Abfangen ebenfalls, ich ziehe voll die Bremsklappen mit dem Ergebnis, dass die sehr wirksame Bremsklappe die Maschine leicht auf die Schnauze kippen lässt. Sofort die Bremse wieder lösen – kein Schaden, aber das Selbstvertrauen doch etwas angekratzt. Die Bremse muss also mit etwas mehr Gefühl betätigt werden. Immerhin gut zu wissen, dass sie im Notfall wirklich effizient ist!

Zusammenfassung

Zunächst muss ich feststellen, dass die Hauben-Bedienung mir nicht wirklich gefallen hat. Sie wirkt ein wenig wackelig und ist tatsächlich etwas schwergängig. Dann die Lüftungsdüse, die doch reichlich Lärm verursacht. Die Bedienung des Wölbklappenhebels ist mit seinen 10 rastbaren Stellungen gewöhnungsbedürftig; bedingt durch die Motorvibration kann sich die jeweilige Stellung auch leicht verstellen. Auch die Seitenruderwirksamkeit könnte etwas besser sein und braucht Gewöhnung.

Die Bremsklappen wirken gut, sind auch gut in die Flügeloberfläche eingepasst, erscheinen aber doch etwas fragil. Die Leistungen der Maschine im Allgemeinen platzieren diese in die Oberklasse, und der Komfort an Bord ist sehr gut. Auch andere Piloten, die die Maschine getestet haben, loben ihr sauberes, symmet-

risches Abkipperverhalten nach vorne ohne die Tendenz, zur Seite abzukippen. Auch ihre Wendigkeit, trotz der großen Spannweite, ist äußerst positiv hervorzuheben; die Maschine steigt auch bei schwacher und enger Thermik sehr gut, hat eine geringe Sinkgeschwindigkeit im engen Kurvenflug und gute Schnellflugleistungen – quasi ohne Leistungsverlust – bis zu einer Geschwindigkeit von 150 km/h.

Nun zum Motor, dem wahren zu 100 % zuverlässigen Joker – solange man seine Parameter einhält und die Batterie-Leistung im Auge behält. Die Motorbedienung ist kinderleicht, sowohl das Anlassen als das Abstellen, und abgesehen von dem leichten Motorgeräusch in der Kabine, verursacht der Antrieb sonst keinerlei negative Effekte, keine unangenehmen Gerüche, keinen Stress und praktisch keinen Widerstand.

Als Sahnehäubchen für all das ist der Preis zu nennen, der diesen Segler zum absolut günstigsten Angebot seiner Kategorie macht, ob in der 18- oder der 21-m-Version, mit jeweils 66.500 € bzw. 59.500 € ohne MwSt – zum Vergleich: Der Preis der Silent 2 Electro liegt bei 84.100 € ohne MwSt.

*Text und Fotos: Didier Givois
Übersetzung: Pierre Schmitt*

Oben:
Der Instrumentenpilz klappt mit der Haube nach oben (l.); mit nur einem Instrument wird der Motor geregelt und überwacht (M.); das elektrische „Eingeweide“ unter einer Klappe an der Rumpfoberseite (r.)

LAK-17bFES 21 m

Spannweite:	21,00 m
Streckung:	38
Flügelfläche:	11,58 m ²
Länge:	6,53 m
Höhe:	1,32 m
Leermasse:	332 kg
max. Wasserballast:	200 l
min. Flächenbelastung:	34,7 kg/m ²
max. Flächenbelastung:	51,8 kg/m ²

Hersteller:

**JSC Sportine Aviacija ir Ko, Pociunai,
LT-59327 Prienai, Litauen www.lak.lt**



In weniger als 16 Stunden mit dem Gasballon von Düsseldorf nach Verona (Italien)

Oben: Montag, den 05.01.2015, landete der Sonntagabend, 22:10 Uhr, in Düsseldorf gestartete Gasballon mit seiner 3-köpfigen Crew – Ballonweltmeister Wilhelm Eimers (64), Pilot Benjamin Eimers (29) und der belgische Ballonfahrer Ramses Vanneste (33) – um 14 Uhr südwestlich von Verona *glatt in der Poebene.*

Unten: Ohne größere Flugsicherungsauflagen ging es zunächst Richtung Bergisches Land und in einer Höhe

von 1500 m in den Luftraum des Flughafens Köln/Bonn. Gegen 3 Uhr in der Nacht, den Taunus hinter sich lassend, ließ das Team den Gasballon kurz auf 1000 m fallen, um bessere Sicht auf das Frankfurter Lichtermeer zu haben.

Mit 1700 m Höhe und 40 km/h kam man recht flott voran, und die -3°C in dieser winterlichen Vollmondnacht waren auch noch gut auszuhalten.

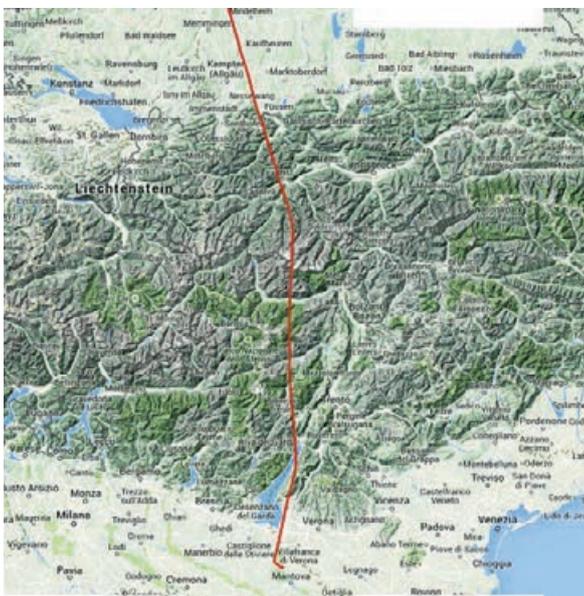
Der Ballon ist während der gesamten Fahrt immer mit den zuständigen Flugsicherungsstellen verbunden. Ein Transponder (Radarantwortgerät) zeigt den Fluglotsen den genauen Standort, die Fahrhöhe und die Geschwindigkeit des Ballons an. Über einen Tracker konnten so die Ballonfreunde auf der ganzen Welt den Fahrtverlauf im Internet verfolgen; die Flugdaten werden alle 2 Minuten aktualisiert.

Um die Alpen bei Tage und an einer guten Stelle zu überfahren, stieg Eimers am frühen Morgen auf 3200 m. Jetzt fuhr der Ballon genau auf Memmingen im Allgäu zu. Zuvor wurde der Luftraum von Stuttgart östlich durchfahren. Bevor die wärmende

Sonne etwa um 8:30 Uhr aufging, wurde es noch richtig unangenehm kalt; -15°C zeigte das Thermometer! Die Fluglotsen von München Radar hatte keine Auflagen, so konnte die Fahrhöhe den Alpenformationen angepasst werden, und die gut 200 km lange Alpenstrecke bot manch einmaligen Ausblick.

Mit der Überfahrt der 4000 m hohen Dolomiten musste der Gasballon, auch wegen der 100 km/h schnellen Höhenwinde, auf 5300 m Höhe aufsteigen, um den starken Turbulenzen auszuweichen. Damit war die größtmögliche Fahrhöhe auch erreicht, denn um aufzusteigen, müssen die Ballonfahrer Ballastsand abwerfen, und von den 50 Sandsäcken à 10 kg beim Start in Düsseldorf waren nur noch 10 Sack übrig. Die wurden aber für eine sichere Landung auch benötigt.

Ein letztes Highlight bot der Gardasee, der mit seinen 52 km Länge bei einer Sicht von gut 100 km sich wunderbar vor den Ballonfahrern erstreckte, die sich nun, nach 700 km Fahrtstrecke und gut 15 h Luftfahrt, auf die Landung in der Poebene vorbereiteten.





Die Landung verlief flott und problemlos. Hier machte sich die Erfahrung des viermaligen Ballonweltmeisters Wilhelm Eimers bezahlt, und Ramses Vanneste durfte seine erste Alpenüberquerung im Gasballon ohne nennenswerte Schwierigkeiten erleben.

Ballonweltmeister Matthias Zenge (50) aus Thüringen gab bei dieser besonderen Gasballonfahrt den so wichtigen Rückholer. Am Vorabend, 18 Uhr, in Mühlhausen/Thüringen mit seinem Ballonverfolgerauto gestartet, kam er dank Trackersystem nach über 1000 km Fahrt nur 15 Min. nach der Landung des Ballons um 14 Uhr bei den Alpenüberquerern an.

Am Dienstagmorgen trafen die Ballonfahrer wieder sicher in Duisburg/Düsseldorf ein.

Erst zwei Mal ist es den Ballonfahrern bisher gelungen, vom Rheinland aus komplett über Deutschland

zu fahren, um die Alpen zu überqueren. Die letzte Fahrt des Marler Ballonpiloten H. Brachtendorf liegt über 25 Jahre zurück.

Who is who? – die Personen Benjamin Eimers,

29, Informatikstudent, Duisburg Gasballon- und Heißluftballonpilot seit 2008

Längste Fahrt: 52 Stunden bis nach Polen

Höchste Fahrt: 7.020 m

Mehrfacher deutscher Rekordinhaber in den Ballonklassen AA-04, AA-05, AA-06

Wilhelm Eimers,

64, Elektrotechniker, Duisburg-Baerl Lizenz seit 1979

1.075 Gasballonfahrten, 1.400 Heißluftballonfahrten, total: 8.500 Flugstunden

Längste Fahrt: 92:11 h (Weltrekord)

Höchste Fahrt: 7.455 Meter

Weiteste Fahrt: 2582,5 km

Weltrekordhalter AA-02 (Dauer 23:18 h)

Weltrekordhalter AA-07 (Dauer 92:11 h)

Deutscher Rekordinhaber in der Ballonklasse AA-02, AA-03, AA-06, AA-07

Quelle:

Deutscher Aero Club

LV NRW e.V.

Freiballonkommission

Oben links: Pilot Benjamin und Co-Pilot Wilhelm Eimers

Oben rechts: Über dem Gardasee – ein letzter Blick zurück

Unten: Starke Turbulenzen bei 100 km/h schnellem Wind über den Alpen



Toppaktuell! Zwei neue Gasballon-Weltrekorde

Mit ihrem Projekt „Two Eagles“ starteten Troy Bradley (USA) und Leonid Tiukhtyaev (Russland) am Sonntag, dem 25. Januar, von Saga in Japan aus, um gleich zwei Weltrekorde des US-Amerikaners Ben L. Abruzzo zu überbieten. Den 23 Jahren alten Streckenweltrekord über 8.382 km und seinen fast 35 Jahre alten Dauerrekord über 137 Stunden und 5 Minuten. Mit ihrem heliumgefüllten Ballon mit 10.000 cbm Volumen und knapp 30 m Durchmesser überquerten sie den Pazifik und landeten – bzw. wasserten – nach

10.696 km und 160 Stunden 38 Minuten nur wenige Kilometer vor der mexikanischen Küste. Wetterbedingt mussten Sie Ihren Kurs Richtung Süden ändern. Ganz zum Schluss zwang der küstenparallele Wind sie zur kontrollieren Wasserung.

Ein Kommentar und weitere Informationen von Wilhelm Eimers zu diesem Projekt befinden sich auf www.luftsportmagazin.de

KF



EF Video & Medienproduktion gestaltet:

Imagefilme - Dokumentationen - Produktfilme - Werbefilme - Reportagen
Messefilme - Animationen - DVD Menüs - Eventfilme - Musikvideos

Sie haben eine Interessante Geschichte?

Möchten Sie Ihr Unternehmen oder ein Produkt vorstellen?

EF Video- und Medienproduktion bietet professionelle und individuelle Videoproduktionen für eine gelungene online und offline Präsenz. Lassen Sie sich ausführlich beraten und ein passendes Konzept für Ihre Videoproduktion erstellen.

CONTACT@EVELYNFEY.COM



WWW.EVELYNFEY.COM



Mit dem Gleitschirm in Brandenburg

Fliegen lernen im Flachland

**Landung kurz vor
Sonnenuntergang**

Wenn man an Gleitschirmfliegen denkt, stellt man sich automatisch auch Berge, Hügel oder Dünen vor. Aber selten Flachland. Und auch nicht Brandenburg, wo schon der kleinste Hügel als Berg bezeichnet wird. Doch auch hier gibt es eine große aktive Gleitschirm-Szene und Flugschulen, bei denen man fliegen lernen kann.

**Unten links:
Gleitschirm- und
Drachenwinde mit
automatischer Seil-
kraftregelung**

**Unten rechts:
In der Anfangspha-
se des Winden-
schlepps**

Der Gedanke, Gleitschirmfliegen zu lernen, schwirte schon seit Jahren in meinem Kopf herum. Vielleicht, seit ich das erste Mal auf der Wasserkuppe gesehen habe, wie die Piloten mit ihren Rucksäcken auf den Berg stiefeln, auspacken, den Schirm aufziehen und seelenruhig den Sonnenuntergang schweben. Aber wie das nun mal ist, habe ich lediglich immer mal wieder mit dem Gedanken gespielt, ein paar Infos

im Internet dazu gelesen, jedoch keine konkreten Pläne geschmiedet. Im Winterurlaub in den Alpen flogen mir die Gleitschirme dann über den Kopf, und ich hätte nichts lieber getan, als sofort zu tauschen.

Wieder zu Hause angekommen, ging es also los mit der Recherche. Dummerweise ist mein Zuhause seit einigen Jahren Berlin, und weit und breit kein Berg in der Nähe, wo man mit einem Schirm runterhüpfen könnte – dachte ich jedenfalls. Aber siehe da, ich hatte mich wohl geirrt. Es gibt in unmittelbarer Nähe von Berlin sehr wohl Flugschulen, die eine Gleitschirm-Ausbildung anbieten.

Als ich zwei Freunden von meinem Plan erzählte, sprangen die, ohne dass ich auch nur ansatzweise Überzeugungsarbeit leisten musste, auf den Zug auf, und wir meldeten uns bei der Flugschule Fly Magic von

Martin Ackermann auf dem Flugplatz Altes Lager in der Nähe von Jüterbog an. Neunzig Kilometer von Tür zu Tür – nicht gerade um die Ecke, aber doch eine überwindbare Distanz. Und um einiges näher als die Wasserkuppe oder gar die Alpen; ein großer ehemaliger Militärflugplatz, von denen es viele in der Umgebung gibt.

Voraussetzung für die Anmeldung zum Grundkurs der Ausbildung ist ein eintägiger Schnupperkurs. Eine gute Idee, um einen ersten Eindruck davon zu bekommen, worauf wir uns eingelassen hatten. An einem sonnigen Sonntag im Juli ging es also frühmorgens von Berlin aus los, um pünktlich um 8 Uhr auf der Matte zu stehen.

Zusammen mit ungefähr zehn anderen Schnupperfliegern wurden wir am Shelter der Flugschule empfangen. Nach einer Einführung in Gerät und Technik sowie sämtliche Funktionsweisen bekamen wir zu dritt einen Gleitschirm für erste Aufziehhübungen auf der Wiese. Leider hatten wir einen der wärmsten und windärmsten Sommertage des Jahres erwischt, was unsere Kondition mit dem vielen Laufen in brütender Hitze auf eine harte Probe stellte. Nachmittags ging es an die Trocken-





übungen des Windschlepps. Korrekte Startbefehle und den Ablauf kennenlernen, die Übung mit einem Handschlepp durchführen, bei dem man den Luxus genießt, von den anderen an einem Seil gezogen zu werden und somit einen Windschlepp simuliert – teilweise mit einer Flughöhe von einem Meter!

Dann wurde die Winde mit einer Schlepplänge von ca. 600 m aufgebaut. Und zum Abschluss eines anstrengenden Tages durfte jeder einen Flachslepp an der Winde machen. Dabei schleppt uns die Winde kontrolliert gemächlich in 15 bis 20 m Höhe über den Flugplatz mit Landung an der Winde, ohne auszuklinken.

Auch wenn es noch kein richtiger freier Flug war, kamen doch alle mit einem breiten Grinsen im Gesicht zurück, und für mich war klar, dass das erst der Anfang war.

Ein paar Wochen später ging es dann richtig los: eine Woche Grundausbildung.

Obwohl auch eine Übernachtung in den Räumlichkeiten des Drachenflieger-Clubs gegen eine kleine Gebühr möglich gewesen wäre, hatten wir uns dazu entschieden, vor Ort zu zelten.

Bei Martin läuft eine solche Woche eigentlich immer gleich ab: Morgens um 9 Uhr Briefing am Flugschul-Shelter, Besprechung der Wetterlage und was man sonst noch beachten sollte.

Dann werden Startplatz und Winde aufgebaut, und man legt die Startreihenfolge fest. Die Flugschüler sind unterschiedlich alt und haben unterschiedlich viele Flüge hinter sich. Für die Grundausbildung sind 20 Flüge vorgeschrieben. Anschließend geht es weiter mit der Höhenflugausbildung, bei der man 40 Flü-

ge mit einer größeren Ausklinkhöhe haben muss.

Unser erster richtiger Flug musste aber noch warten. Der Wind war zu stark und legte den Flugbetrieb lahm.

Am Abend des zweiten Tages flaute es jedoch ab, und wir bereiteten uns gespannt auf unseren ersten richtigen Flug vor. Dann ging es auch schon los, die Kommandos noch mal schnell im Kopf wiederholt, und schon ist man mit dem Seil verbunden.

Dann der Dialog mit dem Startleiter: Pilot und Gerät startklar – Pilot eingehängt – Seil anziehen – Seil straff – Fertig!, und nach ein paar Schritten sind die Füße schon in der Luft. Jetzt noch das endgültige Kommando: Staaaaarrrrrr!, und ab geht es in die Höhe. Über den Kopfhörer bekommt man die Anweisungen des Fluglehrers für leichte Korrekturen, und langsam steigt man immer weiter. Nach kurzer Zeit ist man dann auf Ausklinkhöhe, und das Seil lässt nach. Man klinkt aus – und die Nabelschnur zur Mutter Erde ist durchtrennt. Plötzlich ist man frei. Und man wundert sich darüber, dass es so gar nicht unangenehm ist, in einem übergroßen Rucksack an einem Stück Stoff in knapp 200 Meter über Grund zu sitzen und die Beine baumeln zu lassen. Den Anweisungen über Funk folgend, dreht man zwei, drei Kreise, leitet dann auch schon den Landeanflug ein und setzt direkt neben dem angegebenen Landepunkt auf. Stolz und zufrieden sitzt man am Abend bei einem Bier zusammen am Grill, in freudiger Erwartung der nächsten Tage.

Auch wenn wir, entgegen der Erwartungen, unsere 20 Flüge am Ende der Woche nicht absolviert hatten, fuhren wir doch zufrieden zurück

nach Berlin, um im September wiederzukommen und weiterzumachen – und die Erkenntnis, dass man mit dem Wetter nicht verhandeln kann, kam gleich mit ins Gepäck.

TMF

Fotos: Volker Kippelt

Oben links: Nach der Landung geht's zurück zum Startplatz
Oben rechts: Eine korrekte Aufziehphase ist wichtig für den sicheren Start

Der Flugplatz Altes Lager

Der Flugplatz Altes Lager war bis 1994 ein sowjetischer Militärflugplatz, der nun vom Drachenfliegerclub Berlin e.V. betrieben wird. Besonderheit des Platzes ist, dass er bis auf wenige Ausnahmen ausschließlich von Drachen- und Gleitschirmfliegern genutzt werden darf. Die Ost-West-Schlepplänge von bis zu 1600 m sowie eine Nord-Süd-Schlepplänge von knapp 1000 m und eine gute Infrastruktur mit Unterkunftsmöglichkeiten machen den Flugplatz Altes Lager zu einem perfekten Ort für die Flachlandfliegerei in Deutschland. Weitere Infos auf der Webseite des Drachenfliegerclub Berlin e.V. www.dcb.org

Die Ausbildung zum Gleitschirmpiloten

Die A-Lizenz berechtigt zum freien Fliegen mit der eingetragenen Startart in der Umgebung eines Fluggeländes. **Benötigt werden:**

- mindestens 20 Flüge mit einem Höhenunterschied von bis zu 100 m
- 40 Höhenflüge mit einem Höhenunterschied von mindestens 300 m
- ein Theoriekurs mit anschließender Prüfung.
- einer praktische Prüfung

Erweiternd kann anschließend die **B-Lizenz** erworben werden, die den Piloten zu Überlandflügen berechtigt. Hierfür werden 20 von einer Flugschule bestätigte Höhenflüge auf mindestens 2 verschiedenen Geländen benötigt. 10 dieser Flüge müssen eine Flugzeit von jeweils mehr als 30 Minuten aufweisen.

Es folgen ein Theoriekurs mit anschließender Prüfung, sowie ein Überlandflug im Flugauftrag der Flugschule mit einer Distanz von mindestens 10 km zwischen Start- und Landeplatz.

Alle weiteren Informationen, auch eine komfortable Flugschul-Datenbank, befinden sich auf der Website des Deutschen Hänggleitverbandes e.V.

www.dhv.de



Flugmodelle in die Schulen – Erfahrungen und Vorschläge

Oben links:
Fertige Gleiter nach
der 3. Unterrichts-
einheit

Oben Mitte:
Katapult-Gleiter auf
schwedischem Eis

Oben rechts:
Start mit der
Gummi-Flitsche

Ist die Jugend nur noch Smartphone-versessen? Will Erfolg entweder gleich, oder lieber erst gar nicht? Sind Jugendliche nicht mehr fähig, auf ein langfristiges Ziel hin zu arbeiten? Und wollen sie Flugmodelle nur, wenn diese fix und fertig sind?

In der Praxis zeigt sich ein anderes Bild. Für Eltern, Lehrer und Schüler ist Schule nicht nur Lehranstalt, sie ist Ort der Kreativität. Das gilt für künstlerische Ausdrucksformen, aber auch für die Ingenieurskunst. Ein Beispiel sind die Leistungen von Gymnasiasten im Rahmen des Hamburger Schulwettbewerbs „Daniel Düsentrieb“ (siehe z.B. <http://schule.tuhh.de/wettbewerb/>). Solche Projekte sind möglich, weil sich Erwachsene begeistern, Ideen einbringen und im Austausch Ideen der Schüler aufnehmen.

Flugsportvereine erhoffen sich vielleicht, im Rahmen von Hilfestellung an Schulen Nachwuchs zu gewinnen, und sind dann über das messbare Resultat ihrer Mühen enttäuscht. Gewecktes Interesse mag eines Tages in einen Vereinsbeitritt münden, doch Kinder sehen im Bau eines Flugmodells nur ein Projekt unter anderen. Und Schule soll Wissen und Kompetenz vermitteln, keine Piloten ausbilden.

Unten:
Wout Heijne (Mitte)
bei der Fantra-
Bauschulung



Modellbau an die Schulen zu bringen ist auch sonst nicht einfach. Wenn ein aktueller Baukasten des ersten „Kleinen Uhu“ – eine

gelungene Konstruktion aus den 50er-Jahren – 70 € kostet, so ist er als Lernmittel einfach zu teuer. Dieser Baukasten würde viele Kinder ausschließen.

Das zu vermeiden sind Modellbau-Projekte, die dauerhaft Erfolg haben, preiswert und einfach. Sie basieren auf Bauplänen und Balsaholz als Baumaterial. Formen und Abmessungen müssen aufs Holz übertragen werden, die Bauteile ausgeschnitten und bearbeitet, Passungen hergestellt und endlich alles verleimt werden. Ein Finish kann entfallen, weil nur bei gutem Wetter geflogen und Gewicht gespart wird.

Fantra-Segelflugmodell in den Niederlanden

So bei dem in den Niederlanden vieltausendfach an Schulen gebauten „Fantra“. Das Original stammt von der Firma Robbe und ist dem klassischen Kleinen Uhu ähnlich, doch der Flügel ist aus Vollbalsa in Jedelsky-Bauweise. Diese verlangt eine gute Holzauswahl, die ihren Preis hat. Die Kosten des landesweiten Projektes trägt darum die Royal Airforce. Koordinator ist Wout Heijne, ein erfahrener Modellflieger und Lehrer, der andere Lehrer im Rahmen von Seminaren im Bau des Modells unterweist. Die so geschulten geben ihre Kenntnisse in den Schulen an ihre Schüler weiter. Wie der ursprüngliche Kleine Uhu hat der „Fantra“ weder Kurvensteuerung noch Thermikbremse, und als reines Freiflugmodell natürlich keine Funkfernsteuerung.

Katapult-Segler „Rakt Upp“ aus Schweden

In kürzerer Zeit und mit geringeren Mitteln lässt sich der Katapult-Gleiter bauen, der in Schweden eine gewisse Berühmtheit erlangte. Mit ihm unterstützt der Schwedische Sportbund ein Projekt, das in vier Unterrichtseinheiten von Modellfliegern in die Schulen gebracht wird: Theoretischem Unterricht über Flugphysik folgt die Übertragung der Maße aufs Balsaholz, das Zuschneiden und Zusammensetzen des Modells und schließlich der Katapultstart mit einem Ring aus 3 Gramm Hochleistungsgummi, der an einem kurzen Stab befestigt ist. Beim vierten Treffen des Kurses wird die Meisterschaft ausgetragen.

„Fantra“ wie „Rakt Upp“ haben den Vorteil, dass die Modelle auch dann gut fliegen, wenn die Flügel verzogen sind – bei Anfängern und der massenhaften Anfertigung kaum zu vermeiden. „Fantra“ kurvt im Gleitflug so, wie der ungewollte Verzug es diktiert. Und „Rakt Upp“ steigt mit dem Katapult abgeschossen bis zu 30 m hoch, rollt dabei um die Längsachse und schwenkt oben in die selbst gewählte Kurve. Insbesondere das Fliegen des „Fantra“ verlangt auch mit nur 25 m Hochstartleine eine vergleichsweise große Wiese, die nicht überall in der Nähe ist.

„Indoor Flyer“

Das Flugfeld für Saalflug aber steht unabhängig von Wetter und Jahreszeit gleich neben dem Klassenraum: die Schul-Turnhalle. Dieser Umstand

hat in den USA Tausende von Schulen bewogen, sich im Rahmen der 40 Projekte der staatlichen „Science Olympiade“ für den Saalflug zu entscheiden. Auch wer hierzulande versucht hat, in notorisch überbuchten städtischen Sporthallen Vereinsstunden zu ergattern, kann auf die Schulen mit ihren Turnhallen nur neidisch sein.

Vor etlichen Jahren entwickelte Thomas Merkt ein Modellchen namens „Babsi“, mit dem sich dieses Paradies nutzen lässt. Schon Kinder ab 11 Jahren, die mit Papier- und Gleitflugmodellen trainierten, können es bauen. „Opitec“ bietet für 8 € den Bausatz für den 1 g leichten „Indoor Flyer“ mit Gummimotor; er eignet sich nicht zuletzt dank der ausführlichen Bauanleitung gut für Schulprojekte. Die fertigen Modelle sind mit Flugleistungen von über einer Minute durchaus wettbewerbs-tüchtig.

Raketenmodell „Tenset“

Geht es beim Saalfliegen um minimale Energie, walten bei Raketen-Projekten vergleichsweise rohe Kräfte. Modellraketen sind die am einfachsten zu bauenden Flugmodelle überhaupt; im Prinzip wird nur eine Papprohre mit Flossen, Einsätzen für den Motor und einer Führung für den Start versehen.

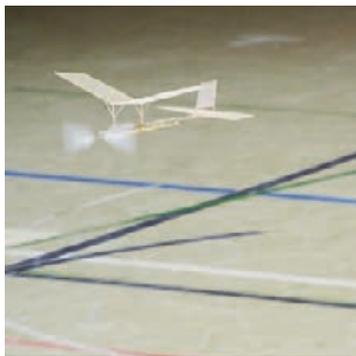


Raffiniert wird es, weil die Rakete sanft landen soll. Eine berühmte Schulaufgabe in den USA besteht darin, ein rohes Ei als „Payload“ mit einer Rakete in eine bestimmte Höhe zu schießen und unbeschadet wieder landen zu lassen; diese Aufgabe hat auch Eingang in den entsprechenden Sporting Code der FAI gefunden.

Für Teams aus 22 Schulen in Hamburg und Umgebung genügte es 2011 im Rahmen des Daniel-Düsentrieb-Wettbewerbs, die Zeit zwischen dem Start der Raketen bis zu ihrer glücklichen Landung im Wettbewerb zu vergleichen. Dabei sollte ein sich oben entfaltendes Flatterband den Abstieg bremsen; es war so zu gestalten, dass es möglichst großen Luftwiderstand hat.

Für den Bau der Raketen bietet die Firma Robert Klima die preiswerte Materialpackung „Tenset“ und Treibsätze mit unterschiedlicher Energie an – der Raketenflug lässt sich so an die Platzverhältnisse anpassen. Bevor sich aber Vereine oder Schulen für dieses aufregende und spektakuläre Projekt begeistern, sollten sie sich nach einem Fluggelände umsehen: Das Vorhaben stößt erfahrungsgemäß auf Vorbehalte.

Fazit: Dass die Jugend unsere Zukunft ist, mag eine Binsenwahrheit sein. Für Luftsportvereine kann es jedoch um Wohl oder Wehe gehen. Irgendwann entscheidet die Generation, die jetzt zur Schule geht, auch über den Fortbestand von Mo-



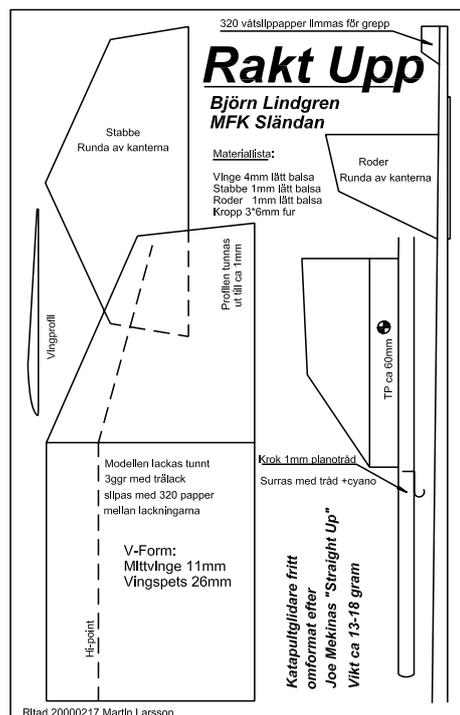
dellflug- oder Segelfluggeländen. Je schöner die Erinnerung an die Stunden der Jugend mit Bauen und Fliegen, umso größer einmal die öffentliche Bereitschaft, wachsendem Druck nicht zuletzt von Naturschutzverbänden gegen die Gelände standzuhalten.

Gerhard Wöbbeking

¹ Saalflug, der unter „Propeller Propulsion“ lief, wurde inzwischen durch Katapultgleiter ersetzt.

Oben links:
Indoor Flyer im Landeanflug
Oben rechts:
Aufziehen des Gummimotors für den Indoor Flyer

Unten links:
Raketenstart beim Schulwettbewerb
Unten rechts:
Bauplan für Katapult-Gleiter



Sunrise in Schorndorf

Ihren 41. Sunrise-Wettbewerb veranstalten die Freiflieger der Fliegergruppe Schorndorf am 22. März 2015 von 5:30 bis 9:00 Uhr auf dem Segelfluggelände in Welzheim.

Geflogen wird in allen Klassen Freiflug-Ebene, außer Verbrennungsmotoren. Ohne Thermikeinfluss gilt es, möglichst lange Flüge zu erreichen (keine Flugzeitbegrenzung). Die Anfahrt ist ab Welzheim in Richtung Burgholz beschildert.

Anmeldung an Bernhard Schwendemann, Fuchshofweg 25, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/45818, **BeSchwende@aol.com**, Details siehe unter **www.modellflug-schorndorf.de**
Bernhard Schwendemann

Der Deutsche Aero Club Landesverband Niedersachsen e. V. sucht einen Geschäftsführer (m/w) für seine Geschäftsstelle in Hannover

Der DAeC Landesverband Niedersachsen vertritt die Interessen der niedersächsischen Luftsportvereine in Interaktion mit Sportverbänden, Behörden und Politik. Er verbindet in seiner Organisation die verschiedenen Luftsportarten, welche in 89 verbandsangehörigen Vereinen mit 6500 Mitgliedern betrieben werden. Der Verband versteht sich als Dienstleister für seine Mitglieder und sucht wegen Ausscheidens der jetzigen Stelleninhaberin zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine/n Geschäftsführer/in.

Aufgaben:

- Führung der Geschäftsstelle und Vertretung des Verbandes nach innen und außen
- Kurz-, mittel und langfristige Budget- und Jahresplanung
- Koordination sowie Unterstützung der aktiven Gremienarbeit des Verbandes und seiner Sportfachgruppen in enger Zusammenarbeit mit Haupt- und Ehrenamtlichen
- Kommunikation mit sowie Information und Beratung der Mitglieder und Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Bereitschaft zu Wochenendarbeit und Dienstreisen

Profil:

- Eine fundierte Ausbildung und mehrjährige Berufserfahrung für die Eignung als Geschäftsführer inklusive Personalführung
- Inhaber einer Pilotenlizenz und aktiver Luftsportler im Bereich Segelflug oder Motorflug, eine Lizenz als Fluglehrer/in wäre wünschenswert
- Kenntnisse im Aufgabenbereich eines gemeinnützigen Vereins
- Grundkenntnisse im neuen luftfahrtbezogenen EU-Recht
- Wünschenswert wären gute Englischkenntnisse

Bewerbung:

Bewerbungen bitte mit Angabe der Gehaltsvorstellung und des möglichen Eintrittsdatums bis zum 31. März 2015 an DAeC Landesverband Niedersachsen e.V., Märkischer Weg 48, 30179 Hannover.

Für Rückfragen steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Präsidentin Frau Dr. Meike Müller 0172 8057116
Geschäftsführerin Frau Renate Neimanis 0511 601060

LuftSport Februar/März 2015

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V.
Harzburger Str. 1, 28205 Bremen
Tel.: 0421-4985825
Mail: wolfgang.lintl@t-online.de,
www.daec-bremen.de
Verantwortlicher Redakteur:
Ralf-Michael Hubert (RMH)

Luftsportverband Hamburg e.V.

c/o Heike Eberle
Höhen 18, 21635 Jork
E-Mail: info@lsv-hh.de
Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127
Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

DAeC-Landesverband Niedersachsen e.V.

Märkischer Weg 48, 30179 Hannover
Tel.: 0511-601060, Fax: 0511-6044929
Mail: info@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de
Verantwortliche Redakteurin: Renate Neimanis (R.N.)

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-2308, Fax: 06751-4435
Mail: info@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin Anette Weidler (AW)

Ständige freie Mitarbeiter: Gerhard Allerdissen, Maria Bechtel-Fey, Klaus Burkhard (KB), Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers (W. E.), Frank Einführer, Ludwig Feuchtnr, Evelyn Fey, Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Didier Givois, Regina Glas, Renate Heege, Gerhard Kaltenegger, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Gaidis Neimanis (G.N.), Egon-Manfred Paech, Heike Sauels, Pierre Schmitt, Dr. Reiner Schröder, Lothar Schwark, Peter F. Selinger (PFS), Simine Short, Uli Thielmann, Carl Otto Weßel, Gerhard Wöbbeking.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Robin Diesterweg, Günter End, Milena Fey, Claudia Galikowski, Jürgen Gassebner, Gerd Glawe, Helen Grob, Christian Hans, Dietmar Hepper, Carsten Heermann, Marcel Kasper, Volker Kippelt, Heinz Löffler, Hellmut Penner, Heribert Pütz, Bernhard Schwendemann, Robert Thiesen, Ernst Ulrich, Dieter Vogt, Lukas Winterhoff, u.v.m.

Verlag:

Eqip Werbung & Verlag GmbH
Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn
Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de
Chefredakteur: Klaus Fey (KF)

Gestaltung: Rosa Platz, Köln

Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 18.000 Exemplare

Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 12 vom 1. November 2014;

Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht dieser Ausgabe liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig, für Themen mit überregionalem Bezug der Verlag. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

KLEINANZEIGEN/LESERBRIEFE

EDVV Hallenplatz an UL oder E-Klasse zu vergeben. € 84,- mtl..
Nähere Infos unter 0176 42038900 Verdener Luftsport Verein eV

Flugplatzvorstellung

... ich wünsche mir je Ausgabe die Vorstellung eines Flugplatzes und welche Freizeitmöglichkeiten für Tages- und Wochenendausflüge es dort gibt ...

Motorflieger aus Hamburg, 50 Jahre (über die Leserumfrage)

Anm. der Redaktion: Auch andere Leserinnen und Leser wünschen sich Flugplatzvorstellungen. Wer fängt an und zeigt und beschreibt seinen oder einen Flugplatz?

Mitgliederzahlen

... ich wünsche mir vor allem Vorschläge oder Ideen, was Vereine tun können, um die Mitgliederzahlen wieder zu erhöhen, welche Möglichkeiten und Chancen gibt es für die Zukunft?

Segelflieger aus Niedersachsen, 70 Jahre (über die Leserumfrage)

Anm. der Redaktion: Auch hier sind unsere Mitglieder und Vereine gefragt. Gibt es positive Erfahrungen, über die wir berichten können?

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

Die nächste Ausgabe erscheint am 2. April 2015, Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 18. März 2015



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

15. – 18. April 2015

Messe Friedrichshafen, Bodensee

- über 600 Aussteller aus 35 Nationen
- 33.400 Fachbesucher, 63% mit Pilotenschein
- über 100 AERO Conferences



www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:

aerokurier

FLUG REVUE

Die Vielfalt des Fliegens...

Ausbildung, Fortbildung, Streckenflug, Kunstflug oder einfach zum Spaß!
Offen für alle, unkompliziert, zeitlich flexibel, ergebnisorientiert.
Die ideale Ergänzung oder Alternative zum Verein.



Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Ultraleicht
Modellflug
und vieles mehr ...



1 x DUO Discus xlt mit Heimkehrhilfe für große Piloten
1 x Duo Discus xT – mit Heimkehrhilfe
3 x ASK 21 – kunstflugtauglich
1 x ASK 21 Mi – eigenstartfähig
1 x ASG 29 E – mit Heimkehrhilfe
1 x ASW 28-18 E – mit Heimkehrhilfe
1 x ASW 28
1 x Ka 6 E
1 x Robin DR 400 Regent
2 x Robin DR 400/180
1 x Katana DA 20
1 x HK 36 Super Dimona
1 x Pelican (UL)



Der neue Trend im Segelflug:

Erwerben Sie Ihre
Eigenstart-Berechtigung



36129 Gersfeld /Rhön
Telefon: (0 66 54) 364
Mobil: (0171) 720 72 80
Fax: (0 66 54) 81 92
E-Mail: info@fliegerschule-wasserkuppe.de

Fliegerschule Wasserkuppe

