

# **LuftSport**

Deutschlands großes Flugsport **Magazin**



## Skifliegen



**World Air Games Dubai**



**Segelfliegen in den Dolomiten**



**Ballonfestival Albuquerque**

# Dynatec Hoistline®

## Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit  
mehr Höhe!

[HOISTLINE.DE](http://HOISTLINE.DE)



### Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

Wir stellen Dynatec Seile für sehr viel verschiedene Anwendungsbereiche her. Und mit jedem neuen Bereich lernen wir für alle anderen dazu. Die neue Hoistline „V4“ ist das Ergebnis aller Erkenntnisse aus diesen vielen verschiedenen Praxisgebieten. So entsteht ein spezielles profiliertes, optimiert konstruiertes und mit der neuesten Technik imprägniertes Startseil der vierten Generation. Damit bietet Ihnen die neue Hoistline „V4“ die größte Performance, die größte Sicherheit und die beste Lebensdauer die wir jemals hatten.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „V4“ 5 mm	3.200 daN	1,40 kg



### Hoistline „orange“

Die neue Hoistline „orange“ unterscheidet sich durch den Einsatz eines völlig neuen Beschichtungssystems von den bisherigen Startseilen. Mit der neuartigen „selbstschmierenden“ Oberfläche ist eine deutlich höhere Lebensdauer zu erwarten. Auch sie ist wie alle bisherigen Hoistline Startseile thermisch gereckt, um die optimale Dehnung und Tragkraft zu erreichen.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „orange“ 5 mm	2.700 daN	1,40 kg



### Hoistline „yellow“

Diese Variante der Hoistline wurde entwickelt um besonders starkem Verschleiß ausgesetzten Bereichen im Startseil wie z.B. einer Kuppe oder einem stark befahrenen Querweg mehr Sicherheit zu geben. Mit mehr Material bei nahezu gleichem Durchmesser, gewährt sie die dazu nötige Lebensdauer. Sie kann im Startseil auch problemlos mit der Hoistline „orange“ gemischt werden.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „yellow“ 6 mm	3.200 daN	1,60 kg



### Hoistline „Groundline“

Die Hoistline „Groundline“ ist ein Packlagenseil für die ersten Lagen auf der Seiltrommel. Für diesen Einsatzzweck wurde sie speziell entwickelt. Auf die ersten Lagen der Seiltrommel wirkt ein besonders hoher Druck. Dadurch kann es zu entsprechenden Verformungen oder auch Beschädigungen an den Seilen dieser ersten Lagen kommen. Um den finanziellen Verlust dabei gering zu halten, haben wir ein neuartiges Seil für diesen Einsatzzweck entwickelt. So ist die „Groundline“ besonders druckstabil und abriebfest. Zudem ist sie deutlich günstiger als die Hoistline Startseile. Wichtig ist, dass die „Groundline“ so aufgespult werden muss, dass beim Start noch genügend Dynatec Hoistline Schleppseil auf der Trommel verbleibt, um die nötigen Kräfte zu übertragen. Die Groundline ist problemlos mit dem „normalen“ Hoistline Spleiß mit jeder anderen Hoistline zu verbinden.

Seil- Nenndurchmesser	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „Groundline“ 5 mm	1,25 kg

- rund 80% leichter als Drahtseil
- sehr hohe Bruchfestigkeit
- höhere Lebensdauer als Drahtseil.
- besonders gut spleißbar
- wesentlich einfacheres Handling
- leichteres Ausziehen

## Vorseilsystem

### Vorseil

- ca. 9 mm
- Spezialseil
- 3 Meter lang
- mit 5 t Dyneema Kern
- Beiderseits Schlaufen mit Ovalring und Doppelringpaar
- Besonders steif



### Zwischenseil

- ca. 14 mm
- 10 Meter lang
- Beiderseits Schlaufen
- Optimale Dehnung
- roter oder grüner Kennstreifen



Artikel	Gewicht
Vorseil 3 Meter Eine Seite Ovalring Andere Seite Doppelringpaar	0,5 kg
Zwischenseil 10 Meter Beide Seiten Schlaufe	1,4 kg

**Lippmann**  
German Roper

Dubbenwinkel 11  
D - 21147 Hamburg  
Tel: 040 - 797 005 - 0  
Fax: 040 - 797 005 - 25  
Info@lippmann.de

## Wo ein Wille ...



Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,  
liebe Leserinnen und Leser,

Skifliegen, Segelflug in den Dolomiten, Ballonspektakel in New Mexico, Freiflug-WM in der Mongolei, World Air Games in Dubai ... und Segelflüge über 9000 Meter Höhe über – den Anden?, den Rockies? –, nein, dem Rheintal! So faszinierend und vielfältig, so spannend und abenteuerlich, so interessant und bereichernd kann unser Sport sein.

Und doch – und darüber sollten wir uns nicht hinwegtäuschen – weht uns Luftsportlern hierzulande in vielen Bereichen ein raues Lüftchen entgegen. Luftraum und Flugplätze wollen immer wieder verteidigt werden – gegen wirtschaftliche Interessen, gewerbliche Luftfahrt, Windkraftanlagen ... Hinzu kommen wachsende restriktive gesetzliche Bestimmungen und Regularien, die uns oft zusätzlich das Flieger-Leben schwermachen.

Aber es gibt aus diesem Bereich auch Positives zu berichten: Die Pfälzer Wellenflieger bekommen von der Deutschen Flugsicherung (DFS) unbürokratisch Freigaben bis hin zu Flugfläche 300, die European Safety Agency (EASA) sucht mit ihrer GA Roadmap den Dialog mit der Allgemeinen Luftfahrt, und bei dem problematischen Thema Windkraft/Fliegerei arbeiten DAeC, AOPA, Wissenschaft und Politik zusammen an praktikablen und akzeptablen Lösungen.

Wieder einmal gilt: Es geht mit unserem Sport nur weiter, wenn wir nicht aufhören, ihn in all seinen Facetten immer wieder öffentlich zu machen, ihn zu kommunizieren, d.h. mit-zu-teilen. Verantwortungsbewusste und verlässliche Partner im gemeinsamen Luftraum zu sein – und dies auch nach außen zu dokumentieren – stärkt unsere Position in Verhandlungen.

In diesem Sinne wünsche ich allen Luftsportlern viele tolle fliegerische Erlebnisse und viel Erfolg bei der Überwindung kleiner und großer Hürden.

Klaus Fey

## Inhalt

<b>News</b>	4
<b>Luftsportgeräte-Büro</b>	7
<b>Recht</b>	
Neue Luftverkehrsordnung (LuftVO)	10
<b>FAI World Air Games</b>	
Dubai	10
<b>Motorflug</b>	
Skifliegen	12
<b>Amateurbau - OUV</b>	
Unikate – „Preiswerte“ Flugzeuge im Eigenbau	15
<b>Modellflug</b>	
Freiflug-WM in der Mongolei	17
<b>Landesverbände</b>	
Bremen	20
Hamburg	25
Niedersachsen	26
Rheinland-Pfalz	34
<b>Segelflug</b>	
Welleneldorado Pfälzer Wald	42
Segelflug in den Dolomiten	44
<b>Ballon</b>	
Die größte Ballonwettfahrt der Welt	48
Sky Unlimited	49
<b>Stellenanzeige/Leserbrief/</b>	
<b>Kleinanzeige</b>	50
<b>Impressum</b>	50

### Großes Titelfoto:

Frank Herzog

### Kleine Fotos, von links nach rechts:

FAI, Jürgen Dornhoff, Wilhelm Eimers

**Foto Editorial:** Evelyn Fey

## Technik – GA-Roadmap der EASA

Am 8. März 2016 findet in Bonn im Bundesverkehrsministerium von 10 bis 17 Uhr eine gemeinsame Informationsveranstaltung von EASA, LBA, DAeC und AOPA

zu aktuellen Fragen der Entwicklung der Regularien und deren Umsetzung für die Allgemeine Luftfahrt statt. Der Eintritt ist frei, eine Anmeldung aber notwendig. Bit-

te beachten: Es stehen nur 150 Plätze zur Verfügung. Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs bearbeitet. [www.daec.de](http://www.daec.de)

## Nachwuchsförderung – 30 Jahre „Das Grüne Band“

„Das Grüne Band für vorbildliche Talentförderung im Verein“ können auch 2016 wieder 50 Vereine oder Vereinsabteilungen aus den förderungswürdigen olympischen und nichtolympischen Spitzenverbänden des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) erhalten. „Das Grüne Band“, gefördert von der Commerzbank und dem Deutschen Olympischen Sportbund, ist mit einer Förderprämie von je 5000 Euro verbunden.

Im vergangenen Jahr war der Luftsportclub Bad Homburg ein Gewinner des „Grünen Bandes“. Seit 2006 wurde erstmals wieder ein Luftsportverein ausgewählt. Vereine können bis zum 31. März 2016 ihre Bewerbungen beim DAeC, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, [u.kirsch@daec.de](mailto:u.kirsch@daec.de) einreichen. Weitere Informationen auf der Website des DOSB [www.dosb.de](http://www.dosb.de)



Foto: picture alliance

## Neubau einer Klemm KL 25

Nur noch wenige Exemplare dieses berühmten Leichtflugzeuges sind weltweit fliegend erhalten. Jetzt plant der LTB Follmann, Oldtimerspezialist aus Sehlen bei Trier, den Neubau dieses Flugzeuges aus den 1930er-Jahren nach Originalplänen. Wer Interesse hat, ein solches Flugzeug zu erwerben, kann eine Broschüre und weitere Informationen beim LTB Follmann anfordern. [www.ltb-follmann.de](http://www.ltb-follmann.de) [info@ltb-follmann.de](mailto:info@ltb-follmann.de)



## Luftraum – Frankfurter Gespräch

Thomas Liebert, Vorsitzender des DAeC-Ausschusses Unterer Luftraum (AUL) und Regionalvertreter Mitte, lädt zum Frankfurter Gespräch ein, am Samstag, dem 20. Februar 2016, von 10 bis 13 Uhr im Hörsaal 3 des Otto-Stern-Zentrums – Goethe-Universität Frankfurt, Uni-Campus Riedberg, Ruth-Moufang-Str. 2, 60438 Frankfurt a.M..

### Die Themen:

- Überblick über die Luftraumsituation in Deutschland
- Was tut sich in Egelsbach? – Änderungen Luftraum und Flugverfahren
- Trends und Entwicklungen im Luftraum Frankfurt
- Teilnehmerthemen und Diskussion

Mehr unter <http://www.daec.de/news-details/item/frankfurter-gespraech-3/>

## Modellflug – Sunrise in Schorndorf

Ihren 42. Sunrise-Wettbewerb veranstalten die Freiflieger der Fliegergruppe Schorndorf am 20. März 2016 von 5:45 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. 7181/45818, [BeSchwende@t-online.de](mailto:BeSchwende@t-online.de) Details unter [www.modellflug-schorndorf.de](http://www.modellflug-schorndorf.de)

## DM Indoor

In Coburg wird vom 27. bis 28. Februar 2016 die Internationale Deutsche Meisterschaft für Indoor-Motor-Kunstflugmodelle ausgetragen. Der Eintritt in die HUK-Coburg arena ist frei.



2014 haben wir die Maschinen, das KnowHow und den Lagerbestand übernommen von: LTB Schlemann GmbH

Instandhaltungsbetrieb gemäß EASA Part 145: DE.145.0020  
Überholung und Reparatur von Sicherheitsgurten für Flugzeuge und Hubschrauber (aktuell nur für 9g Sitze) - Preise auf Anfrage.

**ASF Safety Belts**

eine Marke von ASF Engineering GmbH © [www.asf-engineering.de](http://www.asf-engineering.de)

Niederlassung Göttingen:

Ladestraße 8  
37139 Adelebsen

Fon 055 06 - 950 91790  
Fax 055 06 - 950 91799

[info@asf-safetybelts.de](mailto:info@asf-safetybelts.de)  
[www.asf-safetybelts.de](http://www.asf-safetybelts.de)

## AOPA Safety Letter – Markierungen und Zeichen an Verkehrsflughäfen

Markierungen und Zeichen auf und entlang von Start- und Landepisten und Rollbahnen weisen Piloten den richtigen Weg beim Rollen auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes. Dass das Orientieren an einem

großen Verkehrsflughafen trotz genauer „Ausschilderung“ schon etwas schwieriger ist als an einem kleinen Landeplatz, diese Erfahrung hat sicher jeder Pilot schon einmal gemacht. Zumal es an den großen

Flughäfen einige Markierungen und Zeichen gibt, die so an Landeplätzen nicht vorkommen.

Der AOPA Safety Letter steht als PDF-Datei zum Download bereit auf [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## DM-Navigationsflug

Vom 25. bis 29. Mai wird in am Flugplatz Husum die Deutsche Motorflugmeisterschaft im Navigationsflug ausgetragen. Die Ausschreibung liegt vor, und das Anmeldeverfahren ist eröffnet! Sämtliche Informationen zum Wettbewerb, wie Ausschreibung und Online-Meldeformular, sind auf [www.dmm-nav.de](http://www.dmm-nav.de) veröffentlicht.

Für alle, die Freude am klassischen Navigieren, den Wunsch, verlässlich und genau zu fliegen und Spaß an Herausforderungen haben, gibt es eine Reihe weiterer Navigationswettbewerbe zwischen Schleswig-Holstein und dem Allgäu. Mehr unter <http://www.daec.de/termine/>

## Luftsportjugend – Multiplikatorenlehrgang

Die Fédération de Vol à Voile (FFVV) lädt zusammen mit der Luftsportjugend und der DAeC-Bundeskommission Segelflug zu einem Multiplikatoren-Lehrgang ein. Diese Alpensegelflug-Einweisung in St. Auban dauert vom 14. bis 27. August 2016. Teilnahmevoraussetzungen sind die Fluglehrerberechtigung, Streckenflugführung, Ausstattung des Segelflugzeuges mit FLARM und Farbwarnmarkierung sowie Engagement für die deutsch-französische Jugendarbeit. Die Teilnehmerzahl ist auf zehn Personen begrenzt.

Informationen und Anmeldungen zum Multiplikatoren-Lehrgang mit der Stel-

lungnahme des zuständigen Landesjugendleiters bitte bis spätestens 22. April an die DAeC-BGSt, Ariane Bugdoll-Frost, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, E-Mail:

[a.bugdollar@daec.de](mailto:a.bugdollar@daec.de)

## Glasflügel-Treffen in Bad Saulgau

Freunde und Flugzeuge des genialen Konstrukteurs Eugen Hänle und seiner Firma Glasflügel treffen sich vom 12. bis



14. August 2016 in Bad Saulgau EDTU. Das Programm wird noch festgelegt. Es wird in den nächsten Wochen erarbeitet und wird einige Überraschungen beinhalten. Alle Pilotinnen und Piloten mit Glasflügel – Flugzeugen und Interessenten der Glasflügelgeschichte werden eingeladen zu diesem nach Bad Saulgau per Luft oder auf der Strasse zu kommen. Für Schlepp- und Flugbetrieb wird gesorgt.

Weitere Infos sind demnächst unter [www.glasfluegel.net](http://www.glasfluegel.net) zu finden. Dort besteht auch schon heute die Möglichkeit sich anzumelden. Für Fragen steht Hans-Peter Mayer ([hp@glasfluegel.net](mailto:hp@glasfluegel.net)) oder Karljosef Kades ([kj@glasfluegel.net](mailto:kj@glasfluegel.net)) zur Verfügung.

## WIR SUCHEN EINE(N) SAISON-SEGELFLUGLEHRER(IN) IN VOLLZEIT

Zur Unterstützung unseres Teams suchen wir für unsere Flugsaison 2016 von April bis Ende Oktober eine(n) flexiblen, motivierten Segelfluglehrer(in) in Vollzeit. Wir bieten viel Flugzeit in einem professionellen Team, in einer wunderschönen Landschaft.

### Voraussetzungen:

- Erfahrung als Segelfluglehrer(in) FS/W
- Windenfahrerlizenz

### Erweiterte Voraussetzung (wenn möglich):

- PPL A / TMG
- Schlepp-Berechtigung
- UL-Berechtigung
- Werkstattleiter(in) / Flugzeugwart

Bei Interesse schicken Sie Ihre Bewerbungsunterlagen per Mail an [info@fliegerschule-wasserkuppe.de](mailto:info@fliegerschule-wasserkuppe.de) oder per Post an:

Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe e.V.

**Fliegerschule Wasserkuppe**  
z.Hd. Harald Jörges  
Wasserkuppe 1a  
36129 Gersfeld (Rhön)

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



**TAUSCHAKTION : AR 3201 und 4201 gegen AR6201**

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Ülis Segelflugbedarf GmbH  
Tel: 06045/950100  
[info@segelflugbedarf24.de](mailto:info@segelflugbedarf24.de)  
[shop.segelflugbedarf24.de](http://shop.segelflugbedarf24.de)

## EHang 184 – Drohne aus China

Das erst vor zwei Jahren gegründete Unternehmen EHang in Guangzhou/China partizipierte am schnellen Verkauf seiner Foto-Hobbydrohne Ghostdrone. Auf der Consumer Electronic Show im Januar in Las Vegas stellte man nun eine Drohne mit 200 kg vor, die mit 8 x 106 kW-Elektromotoren den Einsitzer mit bis zu 100 km/h durch die Luft bringen soll. Die je vier 1,50 m jeweils gegenläufige Propeller sind an den 8 Motoren angebracht, die an vier Auslegern befestigt sind. Die maximale Flugzeit beträgt leider nur 23 Minuten. Eine Ladung der Batterien dauert bis zu vier Stunden. Ob diese Art des Quadrocopters tatsächlich in Europa unter den gegebenen Umständen eine Chance hat, bleibt abzuwarten. Der Pilot gibt nur den Zielpunkt in ein Tablet oder Smartphone ein. Start und Landung erfolgen dann automatisch, sehr utopisch, wie man daraus ableiten kann, denn EHang will ein Kontrollzentrum einrichten, das in ständigem Kontakt mit den Drohnen

im Umkreis stehen soll. Das Personal soll von dort aus die Flüge überwachen. Nur im Störfall würde es eingreifen. Eine Art individuelle Art des Fliegens mit dieser Drohne ist momentan nicht vorgesehen. Allergrößtes Problem, die Redundanz! Die möchte man durch auf einer Welle liegende zwei autonom arbeitende Motoren herstellen. Zudem soll das Steuerungs- und Regelungssystem so aufgeführt sein, das bei Ausfall eines Kanals ein Trigger automatisch auf den zweiten Kanal umschaltet. Nur der Totalausfall eines ganzen Antriebsarmes dürfte den Quadrocopter kaum noch in der Luft stabil halten. Hier zeigt sich der Vorteil des Karlsruher Volocopters, der als Multicopter mit 18 Rotoren eine garantiert höhere Ausfallsicherheit liefert. Einziger Vorteil aller Copter liegt darin, dass sie keine komplizierten Antriebsköpfe wie bei Hubschraubern benötigen und auch kein Drehmomentenausgleich erfolgen muss. Theoretisch würde EHang 184,



so nennt sich das vorgestellte Model, in die UL-Klasse passen, doch momentan ist der Hersteller den Beweis der bemannten Flugfähigkeit erst einmal schuldig! Eine Überdimensionierung der Antriebseinheiten mit umgerechnet 1153 PS für einen Einsitzer erscheint indes mehr als absurd, kommt doch ein Robinson Hubschrauber mit nur 260 PS zweiseitig geflogen, vollkommen mit der Leistung aus. Zudem müssten bei EHang die Steuerungseinheiten ebenso wie die Batterien extrem überdimensioniert werden, was sich dann doch wieder auf den tatsächlichen Preis niederschlagen würde, und der wird derzeit zwischen 200 000 und 300 000 \$ angegeben.

*Hellmut Penner*

## Windkraftanlagen – Bitte Abstand halten!

Wie nah dürfen Windkraftanlagen an Flugplätzen stehen, ohne Einfluss auf den Flugbetrieb zu nehmen? Rechtlich ist die Frage nicht ausreichend geklärt. Der Luftsport-Landesverband Brandenburg hat die FH Aachen, Fachbereich 6/ACIAS e.V., beauftragt, sich in einem wissenschaftlichen Gutachten mit dem Thema zu beschäftigen. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des Landesverbandes, des DAeC und der AOPA hat die Arbeit begleitet. Am 14. Dezember haben die Gutachter ihre Arbeit übergeben.

In ihren Untersuchungen hat das Gutach-

terteam um Prof. Frank Janser die Auswirkungen von Windenergieanlagen auf das Windfeld mit Daten aus einschlägigen Veröffentlichungen ausgewertet und mit eigenen Untersuchungen ergänzt. Diese Auswertungen liefern gesicherte Ergebnisse, die zeigen, dass „für ein Luftfahrzeug beim Durchfliegen des Nachlaufs erhebliche aerodynamische Effekte zu erwarten sind und dass der Flug erheblich gestört wird“. Die typischen Böen und Windscherungen können das Luftfahrzeug erheblich gefährden oder müssen vom Piloten zumindest angesteuert werden. Das kann



die Aufmerksamkeit von anderen Aufgaben in Flugplatznähe, beispielsweise dem Beobachten anderer Verkehrsteilnehmer und der Landevorbereitung, ablenken. Mehr unter <http://www.daec.de/news-details/item/-8023652637/>

*Quelle: DAeC*

### AIR-Lebnis Leoben-Timmersdorf (LOGT) – Segelfliegen in Clubatmosphäre



Der Flugplatz liegt an den Ausläufern des für Segelflieger wohl faszinierendsten Gebietes – den österreichischen Alpen. Ideal für Cluburlaub und ausgedehnte Streckenflüge oder um Erfahrung in der Gebirgsfliegerei zu sammeln. Fliegergruppen können auch ihre eigene Schleppmaschine mitbringen.



-3% Bonus bis Mai 2016 bei Reservierung mit dem Kennwort „LuftSport“

Campingplatz und Nahversorger direkt am Platz, großes Freizeitangebot innerhalb weniger Autominuten. Alle Infos auf [www.segelflug.at](http://www.segelflug.at), E-Mail: [reservierung@segelflug.at](mailto:reservierung@segelflug.at) oder Telefon: +43 3833 8250.



# irlshop

ICAO-Karten u. ICAO-Segelflugkarten  
Deutschland 2016 erscheinen  
**am 31. März 2016**

bei **Sammelbestellung bis zu 20% Rabatt**  
ab 20 Karten **kostenloser Versand**

Besuchen Sie uns im Internet unter  
[www.irl-shop.de](http://www.irl-shop.de)

**irlshop Luftfahrtzubehör**  
Benningerstrasse 38 71336 Waiblingen  
E-Mail: [kontakt@irl-shop.de](mailto:kontakt@irl-shop.de)  
Tel. 07151-24512 Fax 07151-203280

## DAeC-Termine für UL-Prüfer

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) plant vom 4. bis 17. Juni 2016 in Braunschweig einen Lehrgang zum Erwerb der Prüferlaubnis Klasse 5 – Ultraleichtflugzeuge. Die Erlaubnis kann später auf UL-Tragschrauber und UL-Trike erweitert werden.

Das LSG-B bietet diese Grundausbildung nach sechs Jahren nun wieder selbst an. Gern erinnert man sich noch an 2010 und die Tage auf dem Hornberg mit damals 16 Teilnehmern.

Verlangt werden umfangreiche Kenntnisse beispielsweise über Funk- und Elektrotechnik, Holz-, Gemischt- und Metallbauweise, Faserverbundwerkstoffe, aber auch über die rechtlichen Vorschriften und Verfahrensweisen. Für das Erlangen der Prüflizenz benötigt man ein Mindestalter von 21 Jahren.

Die Ausschreibung des Lehrgangs ist auf der Internetseite des LSG-B veröffentlicht. Bis zur AERO 2016 in Friedrichshafen sollten alle Anmeldungen beim LSG-B vorliegen. Dann wird entschieden, ob und mit wem der Kurs stattfindet.

Zur AERO selbst wird es am Freitag eine Fortbildung für bereits tätige UL-Prüfer geben. Den beiden LSG-B-Mitarbeitern Michael Bätz und Christian Spintig wird auch in diesem Jahr der Versicherungsexperte Dieter

Hopfe für die Schulung wieder zur Verfügung stehen. Christian bittet die Prüfer um eine kurze Anmeldung, damit er die benötigte Größe des Veranstaltungsraumes planen kann.

Nach der AERO-Prüferfortbildung, Freitag ab 17 Uhr, laden das LSG-B und der Bundesausschuss Technik, großzügig unterstützt und gesponsert vom LTB-Hessen, noch zur Happy Hour am DAeC-Messestand ein. Bei Bier vom Fass, alkoholfreien Getränken und kleinen Snacks gibt es bestimmt auch die Möglichkeit, den ein oder anderen Prüfer zu treffen.

Weitere Fortbildungstermine des LSG-B sind am 22. Oktober 2016 bei den Firmen Roland Aircraft in Mendig und am 4. Februar 2017 bei Jabiru Motors Deutschland in Strausberg vorgesehen.

Bei diesen Schulungen könnten dann auch schon die neu ausgebildeten Prüfer teilnehmen, sofern sie ihre Prüfungen am 17. Juni bestehen. Die Prüfungen gliedern sich in einen Theorie- und einen Praxisteil.

Prüfer aus anderen Bereichen der „kleinen Fliegerei“, die bereits eine Ausbildung und Prüfung als Prüfer Klasse 3 erfolgreich absolviert haben, können sich ebenfalls um eine Prüferlaubnis Klasse 5 bewerben. Bereits Anfang des Jahres, am 20. Januar, fand eine solche Einweisung im

LSG-B in Braunschweig statt. Hauptschwerpunkt bei diesem Kurs ist die Ausbildung im Umgang mit pyrotechnischen Rettungssystemen, die in ULs eingebaut sind. Auf Einladung des LSG-B waren bei dieser Schulung auch fünf Entschärfer des Landeskriminalamtes dabei, mit dem Vertreter der Rettungsgerätefirma BRS Frank Miklis.

Informationen zu Prüfern und Prüferausbildung sind auf den Internetseiten des Luftsportgeräte-Büros unter der Rubrik Ultraleicht/Zulassung und Prüfer veröffentlicht.

[lsgb@daec.de](mailto:lsgb@daec.de)



Prüferweiterbildung 2015 für UL-Trikes



Abschlussfoto auf dem Flugplatz Plätzer

Die Deutsche Alpen-Segelflugschule Unterwössen empfiehlt: **ORATEX**, DIE SCHLANKHEITSKUR FÜR ZU SCHWERE BESPANNTE FLUGZEUGE.

**Durch die Neubespannung mit ORATEX® wurden 19 kg Gewicht gespart!**

**ORATEX® ist das STC's von:**  
**EASA** **FAA**

## Neue Luftverkehrsordnung (LuftVO)

*Fast ein Jahr nach Anwendbarkeit der Europäischen Luftraumverordnung (SERA – Standardized European Rules of the Air, bekannt gemacht durch die Europäische Durchführungsverordnung Nr. 923/2012) wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Neufassung der LuftVO bekannt gegeben und trat am 6. November 2015 in Kraft. Wie schon mit der SERA-Verordnung, muss sich jetzt auch der Luftverkehrsteilnehmer mit den Regelungen der neuen LuftVO vertraut machen.*

Das BMVI hatte wohl noch Auseinandersetzungen mit weiteren beteiligten Ministerien – vor allem jenem für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit – durchzustehen. Mit den Vorgaben der EU in der VO(EU) 923/2012, die spätestens am 5. Dezember 2014 flächendeckend in allen Mitgliedstaaten zur Anwendung kamen, war der Bundesgesetzgeber nicht in allen Belangen glücklich.

Streitpunkt war unter anderem die bislang in Deutschland erforderliche Einhaltung einer Überlandflughöhe von 2.000 ft/600 Meter über Grund, sofern nicht meteorologische Gründe oder Luftraumerfordernisse dagegen standen.

Die EU hingegen will – genauso wie ICAO Annex 2 – 1.000ft/300 Meter über Städten, dicht besiedelten Gebieten oder Menschenansammlungen ausreichen lassen. Ansonsten genügen 500ft/150 Meter über Boden oder Wasser. Damit ist die erst 1995 in § 6 Abs. 3 LuftVO (alt) eingeführte Überlandhöhe wieder abgeschafft. Zu diesem Punkt gab es, wohl aus Immissionsschutzdiskussionen heraus, zwischen den Ministerien Unstimmigkeiten und zuletzt auch eine deutliche Verzögerung bei der Neubekanntmachung der LuftVO.

Diese Neufassung entspricht dann tatsächlich auch nicht umfänglich dem bereits im Herbst 2014 in Umlauf befindlichen Entwurf. Die

dort noch vorzufindenden Versuche des nationalen Gesetzgebers, EU-Regelungen abzuwandeln oder zu verschärfen, sind in der nun veröffentlichten Fassung nicht mehr vorhanden. Die europäische Definition der luftverkehrsrechtlichen Tag/Nacht-Zeit wurde nun ebenso wenig angetastet wie die Mindesthöhe. Das heißt, es ist nun ganz entsprechend der europäischen Intention beim Erlass von Verordnungen zunächst und ausschließlich die SERA-Verordnung direkt und unmittelbar anzuwenden. Nur dort, wo SERA keine Regelungen enthält oder nicht anwendbar wäre, kommt ergänzend die neue deutsche LuftVO zur Anwendung.

Einige Entscheidungen hat die EU ausdrücklich den Mitgliedstaaten überlassen. So zum Beispiel, welche Behörde für bestimmte Veröffentlichungen und Ausnahmen zuständig ist.

Im Bereich der flugbetrieblichen und luftraumrelevanten Allgemeinverfügungen per NfL wird nun sehr häufig das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) benannt. Ansonsten sind Ausnahmegenehmigungen mit örtlichem Bezug, wie zum Beispiel die Genehmigung zur Unterschreitung von Sicherheitsmindesthöhen, nach wie vor bei den Landesluftfahrtbehörden (Regierungspräsidien) zu beantragen.

Die sogenannten „grundlegenden Anforderungen“ an den Flugbetrieb sind schon im Anhang IV der Grundverordnung (Basic-Regulation, VO(EG) 216/2008) enthalten. Dort sind bereits die Kardinalpflichten zu Flugvorbereitung, Flugbetrieb, Flugleitung und Betriebsgrenzen, Instrumenten, Daten und Ausrüstung sowie zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit beschrieben.

In der Ausführungsverordnung VO(EU) 923/2012, d.h. der SERA-Verordnung, befinden sich die heute gültigen Luftverkehrsregeln. Ergänzungen dazu in der deutschen LuftVO. Vor allem auch die Ergänzungen zur strafrechtlichen Ahndung bzw. zu Ordnungswidrigkeiten bei Verlet-

zungen der SERA-Verordnung oder der LuftVO.

Einzelne Schlagworte und Neuerungen der LuftVO im Überblick: (Hier aus Platzgründen beschränkt auf typischen VFR-GA-Flugbetrieb.)

- Körperliche und geistige Beeinträchtigungen sowie Verbot von psychoaktiven Substanzen: Früher § 1 Abs. 3 LuftVO (alt); heute § 4 LuftVO (neu) sowie SERA.2020 mit Definitionen in Art. 2 Nr. 102 und 104 der SERA-Verordnung.
- Meldung von Unfällen und Störungen: Früher § 5 LuftVO (alt); heute § 7 LuftVO(neu) mit Verweis auf die europäische Flugunfalluntersuchungsverordnung VO(EU) 996/2010; **neu:** Meldung von Unfällen und Störungen mit Luftsportgeräten direkt an die beauftragten Verbände (DAeC, DULV, DHV etc.).

Achtung: Bei Unfällen deutscher Luftfahrzeuge im Ausland ist zwar nach § 7 LuftVO die BFU zu benachrichtigen. Das lässt die Pflicht zur Benachrichtigung der Unfalluntersuchungsbehörde des Ereignisstaates jedoch nicht entfallen! (Art. 9 der VO (EU) 996/2010)

- Höchstgeschwindigkeit im Luftraum unter 10.000 ft MSL: einheitlich 250 kt; vgl. SERA.6001, Ausnahmen durch das BAF, § 11 Abs. 2 LuftVO(neu).
- Ausweichregeln: „Right of way“ wie in ICAO ANNEX 2. Das heißt, entgegenkommende Luftfahrzeuge – beide weichen nach rechts aus; sich kreuzende Flugwege – grundsätzlich weicht das von links kommende nach rechts aus. Jedoch gilt die Regel, dass das motorgetriebene Luftfahrzeug Segelflugzeugen, Luftschiffen und Ballonen auszuweichen hat. Luftschiffe den Segelflugzeugen und Ballonen. Segelflugzeuge den Ballonen. Außerdem motorgetriebene Luftfahrzeuge den Schleppzügen. Vgl. SERA.3210. Leider wurde die in § 13 LuftVO (alt) enthaltene Differenzierung bezüglich Hängegleiter und

Gleitsegel und die Klarstellung, dass Motorsegler mit stehendem Triebwerk als Segelflugzeuge zu betrachten sind, nicht fortgeführt. Hier hat die EU – leider - abschließend geregelt. Klar ist: Motorgetrieben ist per se nicht der D-K...-Flieger, sondern nur dann, wenn das Triebwerk auch läuft.

**Neu:** Segelflugzeuge dürfen einander auch rechts überholen! Sinnvolle Regelung im Hangflug jedoch nur bezüglich Segelflugzeugen! Ebenfalls neu: Ausweichregeln grundsätzlich analog der „Luftregeln“ auch für den Bodenbetrieb (vgl. SERA.3210).

- Flugplanaufgabe: Heute ist laut SERA.4001 für alle Flüge, bei denen auch nur ein Flugabschnitt der Flugverkehrskontrolle unterliegt, ein Flugplan zu übermitteln. Das AMC-Material (Acceptable Means of Compliance zu finden unter [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu) im Bereich „Regulations“) unterscheidet zwischen einem „filed“ und „submitted“ Flugplan. Ein Blick in die jeweils aktuelle Fassung der NfL zur Flugplanaufgabe nimmt diese Unterscheidung auf. Damit wird der klassische Flugplan erforderlich für die klassisch-flugplanpflichtigen Flüge (IFR, Z, Ausland, Kunstflug etc.). Der „submitted“ Flugplan ist die per Funk übermittelte Information zu Rufzeichen, Typ, Position, Flughöhe, Flugabsicht, Ein- und Ausflughöhepunkt.
- Mindest-Sichtflugwetterbedingungen SERA.5001: Einheitliche Flugsicht von acht Kilometer über 10.000ft, einheitliche Flugsicht fünf Kilometer unter 10.000ft für alle Lufträume; Wolkenabstand 1.500 Meter horizontal und 300 Meter/1.000ft vertikal im kontrollierten Luftraum; auf 1.500 Meter (Heli 800 Meter) reduzierte Flugsicht im unkontrollierten Luftraum (G) bei IAS<140kt in und unter 900 Meter (3.000 ft) MSL oder 300 Meter (1.000 ft) über Grund (der jeweils höhere Wert zählt); vgl. § 40 LuftVO(neu).
- Nacht-VFR: vgl. SERA.5005 c) und § 36 LuftVO (neu). Hauptwolken-

untergrenze 450 Meter (1.500 ft), Sonder-VFR bei Nacht unzulässig; Klarstellung, dass Nachtflug mit Luftsportgeräten unzulässig ist.

- TMZ- und RMZ-Zonen vgl. SERA.6005 und § 16 Abs. 1 LuftVO (neu) sowie Veröffentlichung in NfL und Luftfahrtkarten.
- Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS); neu: Erlaubnispflicht für den Betrieb über Menschenansammlungen (§20 LuftVO (neu)); Erforderlichkeit der Einrichtung von Flugbeschränkungsgebieten (ED-R) bei Betrieb von UAS außerhalb Sichtweite des Steuerers, zu land- und forstwirtschaftlichen Zwecken oder in Höhen unter 50 Meter.

Nach Anhang IV zur Grundverordnung, den sogenannten „grundlegenden Anforderungen“ (essential requirements), gilt:

„Ein Flug darf nur dann durchgeführt werden, wenn die Besatzungsmitglieder und gegebenenfalls das gesamte sonstige an der Vorbereitung und Durchführung des Fluges beteiligte Betriebspersonal mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren vertraut sind, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebend sind und für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten.“

**Jeder Luftverkehrsteilnehmer muss sich daher erstens mit der SERA-Verordnung und zweitens der deutschen neuen LuftVO vertraut machen!**

Neben den ganz einschneidenden Folgen nach dem Strafgesetzbuch (z.B. § 315 a StGB, der eine erhebliche Strafandrohung für die Gefährdung des Luftverkehrs bei Nichteinhaltung von Vorschriften zur Sicherung

des Luftverkehrs vorsieht) stellt § 44 LuftVO (neu) einen Ordnungswidrigkeitenkatalog für die Verletzung von SERA- oder LuftVO-Vorschriften auf. Die Bußgeldandrohung geht dort bis 50.000 Euro bzw. 25.000 Euro je nach Art der verletzten Vorschrift. Geld, das besser verfliegen werden sollte. Daher die ausdrückliche Ermunterung an alle – insbesondere auch die Multiplikatoren wie Fluglehrer, Schulen und Vereine –, die Vorschriften zu lesen und luftrechtliches Wissen up to date zu halten. Eine Sammlung der Vorschriften zu SERA sowie deren AMC, der LuftVO und den dazu relevanten Bekanntmachungen (NfL) sind u.a. in dem Handbuch „Klein/Dörner: Luftrecht kompakt – Rules of the Air“, Verlag Luftverkehr ([www.luftverkehr.com](http://www.luftverkehr.com)), zu erhalten.

*Text: Frank Dörner,  
Rechtsanwalt,  
Luftfahrtsachverständiger,  
aus „Der Adler“ 01/2016*



**Luftfahrtkarten 2016:**  
Bestellen Sie jetzt für die Flugsaison vor und ...

**... PROFITIEREN VON BIS ZU 20% RABATT!**

**Effective Date: 31 MAR 2016**

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

**Weitere europäische Karten finden Sie im Shop!**

**EISENSCHMIDT**  
DPS GROUP

+49 6103 20596 0  
[www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero)  
[facebook.com/eisenschmidt.aero](https://facebook.com/eisenschmidt.aero)  
[customer-support@eisenschmidt.aero](mailto:customer-support@eisenschmidt.aero)



## FAI-World Air Games in Dubai Tilo Holighaus holt sich einen Platz auf dem Treppchen

**Oben:**  
Tilo Holighaus vor  
den Wolkenkratzern  
von Dubai

Vom 1. bis 12. Dezember fanden in Dubai die World Air Games des Weltluftsportverbands FAI statt. 875 Teilnehmer aus 55 Ländern nahmen teil und lieferten sich spannende Duelle in folgenden zehn Luftsportarten: Fallschirmsport, Segelflug, Modellflug, Gleitschirmsport, Ultraleichtflug, Kunstflug, Helikopterfliegen, Ballonfahren, Motorflug sowie Flugzeugbau der Amateure. Das vornehmliche Anliegen der FAI war es dabei, den Flugsport der Öffentlichkeit zu präsentieren und neue Teilnehmer für die Flugsportdisziplinen zu gewinnen.

Auch einige deutsche Sportler schnitten bei den Weltluftsportspielen erfolgreich ab – allen voran BWLV-Mitglied Tilo Holighaus, Geschäftsführer des Kirchheimer Segelflugherstellers Schempp-Hirth und als Segelflug-Pilot aktiv bei der Fliegergruppe Wolf Hirth.

**Unten:**  
Ballone über Meer,  
Inseln und Wüste

Die Segelflieger waren mit einem neuen Wettbewerbsformat bei den



FAI-World Air Games aufgetreten. Auf dem Skydive Dubai Desert Airport vor den Toren der Stadt fanden sie für das Gliding Match Racing einen Kurs vor. Zur Aufgabe gehörte es, dass die beiden Teilnehmer eines jeden Durchgangs die Startlinie in gleicher Höhe zur gleichen Zeit (wie beim America's Cup) überflogen, um dann so schnell wie möglich die vier Mal fünf Kilometer lange Strecke zu bewältigen. FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel stellte fest: „Die Zuschauer konnten das gesamte Rennen sehen und direkt verfolgen. Wer zuerst im Ziel war, hatte den Durchgang gewonnen. Außerdem gab es noch ein Live Tracking im Internet. Ich fand diese kurzen und spannenden Duelle ganz prima.“

Sechs Piloten waren am Start, alle mit Discus-Flugzeugen, die eine Spannweite von 18 Metern haben. Der Schlepp in die Höhe dauerte sechs Minuten, der Flug ebenfalls. Es ging in Vorrunde, Halbfinale und Finale manchmal um kleinste Vorsprünge. Nach vier Wettbewerbsstagen wurde der vielfache Weltmeister aus Polen, Sebastian Kawa, vor dem Österreicher Werner Amann FAI-World Air Games-Champion. Das B-Finale gewann Tilo Holighaus vor dem Chilenen Rene Vidal. „Das war interessant“, sagte Tilo Holighaus, „die Fliegerei war anspruchsvoller als gedacht. Heute hatten wir eine tolle Thermik und konnten den

Wettbewerb sogar taktisch gestalten. Das war klasse.“

### Gold für Astrid und Markus Ciesielski in der Kategorie „General Aviation“

Darüber hinaus waren weitere deutsche Sportler in den Medaillenrängen vertreten – so auch das Ehepaar Astrid und Markus Ciesielski aus Ratingen, das für die LSG Breitscheid in Hessen startete. Bei den World Air Games setzten sich die beiden gegen Konkurrenten aus 13 Nationen durch und gewannen die Kombination in der Sportart „General Aviation“. Marcus Ciesielski, Pilot bei Air Berlin, steuerte das einmotorige Flugzeug über den Skydive Dubai Desert Airport, und Astrid Ciesielski, Flugbegleiterin bei der gleichen Gesellschaft, navigierte.

Beim Navigationsflug, der ersten Disziplin, musste Astrid Ciesielski auf einer Distanz von 35 Kilometern ihren Mann durch einen nur 700 Meter breiten Zickzackkurs leiten. Fünf Wertungsflüge mussten absolviert werden, wobei je Flug eine Vorbereitungszeit von 45 Minuten zur Verfügung stand. Sie erreichten das Viertelfinale, wo sie gegen den späteren Sieger Kurt Norevik und Petter Stroemme aus Norwegen verloren und am Ende in dieser Sektion Rang sechs belegten. Auf Platz zwei beendeten die beiden den Ziellandewettbewerb, der sich wegen des Windes Schamal,



der heftig blies und auch schon zur Absage eines Wettkampftages geführt hatte, sehr schwierig gestaltete. Mit Abständen von nur einem Meter und von vier Metern zum Nullpunkt mussten sie dann ins Stechen gegen das südafrikanische Ehepaar Frank und Caroline Eckard. „Das haben wir zwar verloren, aber beim Zusammenzählen der beiden Disziplinen lagen wir am Ende vorn“, sagt Marcus Ciesielski. Platz zwei ging an die polnischen Starter Boleslaw Radomski und Dariusz Lechowski vor dem Ehepaar Eckard aus Südafrika.

### Silber für Mario Müller beim Pylonracing, Gold für den Ballöner David Strasmann

Eine Silbermedaille gewann Mario Müller für das deutsche Team im Wettbewerb der „Pylonracer F3T“. Dabei werden die extrem schnellen Flugmodelle um einen Dreieckskurs herum ferngesteuert. Verbrennungsmotor und Modell müssen wie im Rennsport üblich einer strengen Formel entsprechen. Der 30-Jährige startete für den MFG Neitersen (Rheinland-Pfalz). Er hat-

te zuvor bereits vier Mal nacheinander die Deutsche Meisterschaft gewonnen. Beim Pylonracing lernte er auch seinen Ansager Dr. Andreas Lauterbach kennen. Ohne den Caller – so der Fachjargon – sind diese Luftrennen nicht möglich. Er gibt genau den Rhythmus vor, in dem der Rennkurs zu umfliegen ist; ohne seine Kommandos verliert der Pilot den Überblick. Zehnmal um drei Pylone herum geht eine wilde Jagd von vier Modellen, die zwei und zwei kurz hintereinander starten und auf den Geraden über 300 Stundenkilometer schnell sind. Auch der Caller erhält eine FAI-Urkunde.

Der Ballöner David Strasmann gewann die Goldmedaille in der Kategorie Heißluftballone. Er setzte sich in einem spannenden Wettbewerb gegen 67 andere Ballonpiloten durch und behauptete sich vor Steven Vlegels (Belgien) und Stefan Zeberli (Schweiz).

### Echter Sportsgeist im Segelkunstflug: Flugzeuge wurden geteilt

Eine schöne Besonderheit gab es

beim Segelkunstflug-Wettbewerb der FAI-World Air Games: Zu dem Wettbewerb waren neun Piloten gemeldet, es standen aber nur sechs Flugzeuge zur Verfügung. Daraufhin beschlossen die Teilnehmer in echtem Sportsgeist, sich die Flugzeuge zu teilen und gegenseitig zur Verfügung zu stellen, was denn auch so ausgeführt wurde.

Der Wettbewerb selbst war für die Teilnehmer sehr anspruchsvoll. „Wir sind zuvor noch nie über Wasser geflogen“, berichtete der deutsche Pilot Markus Feyerabend (Bayern). „Dieser Wettbewerb ist eine große Herausforderung. Wir können uns nur an der Landebahn orientieren und sehen keine Markierungen am Boden. Es ist schwer, die Winkel korrekt zu fliegen.“ Markus Feyerabend flog bei den FAI-World Air Games seinen letzten Wettbewerb im Segelkunstflug, er wechselte bereits zu den Motorkunstfliegern. In Dubai belegte er den vierten Platz.

Text: FAI/Simone Bürkle

Fotos: FAI aus „Der Adler“ 01/2016

**Oben links:**  
Astrid und Markus Ciesielski siegten in der Kategorie „General Aviation“

**Oben mitte:**  
Tilo Holighaus (rechts) gewann bei den FAI-World Air Games eine Bronzemedaille. Sieger wurde Sebastian Kawa aus Polen (Mitte), den zweiten Platz belegte Werner Amann aus Österreich

**Oben rechts:**  
Kunstflieger zeigten eine spektakuläre Show vor beeindruckender Kulisse

... alles für Piloten ... Headsets, Ram Mounts, Funkgeräte und vieles mehr...



**FRIEBE**  
seit 1951

**BOSE A20**



**RAM**



**Flugfunk 8,33 kHz**



Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH · City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 700 189-0 · www.friebe.aero · info@friebe.aero



## Nimm drei

**Oben:** Eine Piper Cub mit einer leichteren und somit preiswerten Ski-Variante, den sogenannten Straight-Ski. Das Flugzeug gehört zur in Süddeutschland bekannten Bravo-Lima Staffel von „Hanko“, Hansjörg Streifeneder.  
**Foto:** Frank Herzog

*Wer zur Reihe der Skiflieger gehören möchte, sollte nicht dem alten Lied-Motto bayerischer Skilehrer folgen: „Zwoa Brettln a gführiger Schnee“. Zum Skifliegen gehört ein Brettl mehr, denn mit dem Seitenrunder alleine lässt sich das Flugzeug, besonders im Tiefschnee, nicht optimal manövrieren!*

Die Saison zum Skifliegen, berücksichtigt man die Wetterkapriolen, wird in unseren Breiten leider immer kürzer. Sehnsüchtig, ja schon erwartungsvoll schauen die Insider schon ab November auf die Tiefs über dem Atlantik und warten auf die Kaltluft über Polen, die uns dann die nötige Portion Schnee bringt.

Frank Herzog, mein rühriger Fotograf, mit dem ich seit über 30 Jahren jede Gelegenheit nutze, Flugplätze, Veranstaltungen und viele neue oder alte Flugzeuge ins Visier zu nehmen, hatte sich schon vor über 10 Jahren für seine Husky einen Dreiersatz Skier zugelegt. Die drei, das sind nämlich zwei Hauptski von je 55cm x 1,90 m und ein kleinerer Heckski, welcher unter das Spornrad gesetzt wird. Zusammen mit einer elektrohydraulischen Pumpe bringt die Kunststoff-Konstruktion zirka 35 kg auf die Waage. Die Unterseiten der Skier bestehen aus einem in die Kunststoffkonstruktion eingearbeiteten Gleitbelag und haben je zwei Führungsleisten

für einen besseren Geradeauslauf. Die Skier sind rechts und links seitlich leicht hochgezogen und besitzen eine große Aussparung für die Räder. Ein Hydraulikdämpfer zwischen Radachse und Skiern wird über einen Schalter im Cockpit zum Heben oder Senken betätigt. Zwei Stahl-Fangseile, sowohl vorne als auch hinten, sowie ein Zuggummi vorne halten die Skier in der richtigen Lage. Der Heckski wird durch eine Feder und einen Gummianschlag in Position gehalten. Gegenüber der Längsachse beträgt so der Anstellwinkel etwa 3 bis 4 Grad. Billig ist der Spaß allerdings nicht. So kosten die amerikanischen Federal-Skier mit allem (Transport, Pumpe, Fahrwerksumrüstung, Montage) zirka 25.000 USD. Etwas günstiger die europäischen RF 801. Und das für vielleicht 20 bis 30 Landungen im verschneiten Flachland pro Jahr. Da lohnt es sich schon eher, mit einem Gletscherrating in hochalpines Gebiet zu fliegen.

Nur 30 Minuten hat die Montage gerade gedauert. „Jetzt kann der Schnee kommen“, meint er. Dort oben auf dem kleinen Flugplatz bei Bad Dietzenbach, auf der Schwäbischen Alb, auf 720 m Höhe kommt der erste Schnee immer schon etwas früher. Die Ski an Herzogs Husky sind sehr leicht gegenüber den betagten amerikanischen Konstruktionen, die häufig auch aus Aluminium zusammengenietet werden.

Einfacher geht's natürlich auch, nur die Räder gegen sogenannte Straight-Skier, den reinen Skiern zu wechseln, was weniger Gewicht auf die Waage bringt, aber auch mit vielen Nachteilen verbunden ist. Man kann damit nur auf Schnee starten und landen und hat auch Probleme, in eine Halle zu kommen.

Die Zulassung der Skier für E-Flugzeuge und ein Eintrag in das Handbuch sind ebenso obligatorisch wie ein Versicherungsvermerk. Doch im Gegensatz zur Wasserfliegerei fordert der Gesetzgeber keine zusätzliche Zertifizierung zum Fliegen eines Skiflugzeugs!

Was passionierte Skifahrer wissen, ist, dass trübes Wetter oder gar Schneefall nicht gerade angenehm ist, um die Bodenbeschaffenheit richtig einzuordnen, und selbst bei extremstem Sonnenschein kann die Überblendung (Sonnenbrille) so stark sein, dass eine Bodenwelle nicht ganz einfach ausgemacht werden kann. Nicht umsonst sind insbesondere bei Skirennen die Pisten farblich markiert. Den Schnee richtig einzuschätzen und die Maschine so zu handeln, dass sie bei der unterschiedlichen Schneekonsistenz entsprechend reagiert, gehört zum Basiswissen eines Skifliegers. Auch die Drehrichtung des Propellers muss für das Kurven am Boden berücksichtigt werden. Um bei engen Radien ein Überdrehen des Hecks zu vermeiden, sollte rechtzeitig



das Gas zurückgenommen werden. Doch wesentlich problematischer sind grundsätzlich die fehlenden Bremsen einzukalkulieren. Der Bremsweg kann je nach Schneebeschaffenheit lang werden! Das ist wie bei den kleinen Jungen, die gerne im Winter mit Anlauf auf die Schlitterbahnen springen, um dann möglichst weit drauf gleiten zu können. Bremsen geht nicht mit glatten Schuhen!

Wegen dieser Besonderheiten müssen Start- und Landebahnen besonders markiert werden. Zur Pistenmarkierung genügen ein paar in den Schnee verteilte Tannenreiser, ähnlich wie es die Skispringer in ihrem Aufsetzbereich haben! Zusätzliche Reiser auf der eigentlichen Landefläche sind bei Wetterminima von großer Hilfe. Die Piloten in den Schneeregionen von Kanada, Alaska oder auch in Skandinavien werfen vor der möglichen Landung und bei mehreren Überflügen ebenfalls kurze Tannenreiser aus dem Cockpit, um die Höhe beim Abfangen besser einschätzen zu können. Dazu wird es hier in unseren Breiten zwar selten kommen, doch im Fall der Fälle müsste man bei einer Notlandung im Schnee dagegen gewappnet sein, nicht unbedingt eine topfebene Fläche vorzufinden. Weicher ist eine solche Notlandung allemal gegenüber einer Radlandung zu normalen Jahreszeiten.

Auch wenn das Starten und Landen im Winter bei genügend Schnee auf jedem Feld oder jeder Wiese kinderleicht wäre, so gilt nach wie vor der Flugplatzzwang! Das Allgäu und die Regionen, die Wintervergnügen dank ausreichendem Schnee versprechen, sind in der Regel auf ihren wenigen Flugplätzen durchaus gut vorbereitet. Insbesondere aber auch die Piloten, die

über ein geeignetes Flugzeug wie Frank verfügen.

Sie alle fiebern einem der großen Ereignisse internationaler Treffen entgegen, die seit 2005 nun schon jährlich in Isny und Kempten stattfinden, doch auch Plätze wie Tannheim, Tom Hubers Privatplatz bei Antdorf, Reute in Tirol oder Zell am See freuen sich zwischendurch auf Skiflieger, die nicht nach einer geräumten Piste verlangen. Auch spontane kleinere Treffen in Albstadt, Gruibingen und Bad Ditzingen finden auf Zuruf statt.

Isny ist natürlich was Besonderes! Es ist der Initiative von Kurt Althaus, dem „Erfinder“ des Skifliegertreffens und dem ansässigen Verein zu verdanken, mit dem Skifliegen ein Happening zu gestalten. Wenn da an einem Wochenende maximal 20 bis 30 Brettfieger wie Dohlen auf dem Segelfluggelände zwischen den Fichten in Isny-Rotmoos hereinschweben, ist anschließend an der Eisbar und den umstehenden offenen Feuern was los. Da wird gefachsimpelt, diskutiert und Deftiges vom offenen Grill gekostet. Natürlich bleibt das den Spaziergängern, Langläufern und Kurgästen der nahen Kurklinik auch nicht verborgen, und manch Isnyer nimmt die Gelegenheit wahr, seinen Nachmittagskaffe und Kuchen hier ausnahmsweise bei winterlichen Temperaturen auch im Freien zu genießen, den Starts und Landungen der Flieger beizuwohnen und das dort aus nächster Nähe. Das sieht man eben nicht alle Tage. Den Flugzeugeignern geht es in erster Linie um das Wiedersehen. Da ist Tom Huber, der Deutschlandvertreter der Savage, der UL-Version einer etwas verkleinerten Piper Cub. Seine Skier kosten nur einen Bruchteil verglichen mit den



großen Piper Cub - oder Husky-Skiern. Sie sind für die Savage ebenso wie für fast jedes andere UL geeignet. Zulassungsfrei! Ein Eintrag ins Handbuch genügt.

Ganz Marke Eigenbau sind die Bretter einiger Motorsegler, auch wenn hierfür schon wieder eine Zulassung erforderlich ist, wie bei den E-Klasse Maschinen. Der gegenseitige Erfahrungsaustausch steht im Vordergrund. Man möchte Erfahrungen sammeln, hat doch jede Konstruktion ihre Feinheiten. Und jedes Jahr gibt's was Neues zu sehen.

Das Besondere am Treffen in Isny und Kempten ist, dass hier viele Österreicher und Schweizer die Gelegenheit nutzen, mal wieder im Flachlandschnee zu landen. Fliegerische Herausforderungen sind das für sie zwar nicht, weil sie zumeist sogar aus den Gletscherflug- und Gebirgsregionen kommen, doch ist diese Art von Fly-ins in ihren Ländern nicht so üblich. Von den deutschen Piloten liebäugelt hingegen so mancher, auch einmal auf einem richtigen Gletscher landen zu können, eine Berechtigung dafür zu erlangen, und dann auch so an steilen Hängen starten und landen zu können wie einst Hermann Geiger, der berühmte Walliser Gletscherflugpilot, der mit seiner Super Cub über 100 Menschen aus den Schnee und Eisregionen das Leben gerettet hat.

**Oben links:**  
Ein sehr seltenes Exemplar einer Dallach-Sunrise mit „Wetterschutzhaube“

**Oben rechts:**  
Luftbildfotograf Frank Herzog mit seiner Aviat Husky, eines der idealsten Skiflugzeuge!

**Unten:**  
Tom Huber lässt keine Skifliegertreffen aus. Seine Savage ist der verkleinerte Nachbau der berühmten Cub als UL. Ihm reicht ein 80 PS-Motor.



**Oben links:**  
Im vordergrund:  
zwei Piper Cub der  
Tannheimer Bravo-  
Lima-Staffel auf  
dem Segelflugplatz  
Isny.

**Oben rechts:**  
Eine der unzähligen  
UL-Eigenbauten des  
Kiebitz von Michael  
Platzer. Mit zirka 20  
000 € Materialkos-  
ten (ohne Motor) ist  
man bei so einem  
Freiluftflieger schon  
dabei!  
Foto: Frank Herzog

Da sind wir auch schon bei den Flugzeugtypen. Grundsätzlich können viele Flugzeugtypen mit Skiern ausgerüstet werden. Die Amerikaner und Russen statten sogar ihre Militärtransporter in den arktischen Regionen mit Skiern aus. Doch bei uns geht es ja wirklich nur um das Spaßfliegen. Spornradflugzeuge eignen sich in der Regel besser für die Skimontage. Das sind die zunächst mal alle Piper Cubs, einige Cessnas, alle Spornrad-Jodels, aber auch die Maule und selbstverständlich die Huskys. Unter den Kabinen-ULs sind es eher die Spornrad ULs wie FK-9, der Eurofox, Savage oder Trial. Ein paar Enthusiasten kommen sogar mit ihren offenen Kiebitzen, Sunrise und alten Quicksilvern. Nix allerdings für Warmduscher bei Temperaturen unter null, und das in offenen Cockpits.

Das sind die Ausnahmekünstler, die mit beheizten Stiefeln und Handschuhen und pelzbesetzten Jacken, Mützen und zwei langen Unterhosen übereinander den Flug teilweise aus 500 km entfernten nördlichen Breiten wagen.

„Herzlich willkommen“ heißt es zum Isnyer Skifliegertreffen. Über Funk meldet sich die Echo-Oskar-Kilo-Sierra. Das muss Frank sein! Er kennt den Platz, hinter einer Savage schwebt er ein, die Klappen auf 30 Grad, von Norden her kommend fliegt er eine leichte Rechtskurve, denn vom Boden wird er schon zur langen Ladung angewiesen, weil sich noch eine Cub in Begleitung einer Maule im langen Endteil gemeldet hatte. Sie kommen aus der Schweiz und haben schnell noch in Leutkirch den Zoll gemacht.

Frank Herzog, Luftbild-Fotograf, der nicht nur am liebsten aus seiner Husky fotografiert, sondern auch mehrere Multicopter für ausgefallene Bilder betreibt, steigt schon aus seinem geparkten Flieger. Er ist mit seiner Frau gekommen. Es soll guten selbst gebackenen Kuchen geben. Dies wurde ihm schon bei der Flugvorbereitung an seinem Heimflugplatz Bad Dietzenbach kurz telefonisch mitgeteilt. Den will man sich gemeinsam schmecken lassen – so sieht man sich also wieder! „Herzlich willkommen beim Skifliegertreffen“ heißt es am 14. und 15. Februar dieses Jahr ebenso wieder wie auch am 27. und 28. Februar in Kempten, Deutschlands höchstgelegenen Flugplatz, dort, wo nicht selten auch noch bis in den März reichlich Schnee liegt.

*Hellmut Penner*

## Skiflieger im Allgäu 2016

**Ski Fly-In Isny** am 13. und 14. Februar 2016  
[www.lsg-isny.de](http://www.lsg-isny.de)

**Skiflieger-Treffen 2016 in Kempten** am 27. und 28. Februar 2016  
<http://www.luftsportgruppe-kempten.de/>

# Sicher ist sicher

**BAVARIA**  
Versicherungen für  
Yachten und Flugzeuge

B

[www.sicheristsicher.de](http://www.sicheristsicher.de)



## Unikate „Preiswerte“ Flugzeuge im Eigenbau

*Damit die Flugzeuge rechtzeitig zur kommenden Flugsaison wieder einsatzfähig werden, herrscht in vielen LTBs und Vereinswerkstätten derzeit Hochkonjunktur. Von den in ca. 300 Werkstätten (Garagen, Scheunen und zweckentfremdete Wohnräume mitgerechnet) z.Zt. entstehenden Eigenbauflugzeugen dürfte das aber nur einem kleinen Teil gelingen – die Spezies der „Homebuilt Airplanes“ hat mitunter eine Brutzeit von mehreren Jahren.*

Während dieser schwierigen Phase werden die Amateurflugzeugbauer durch Flugzeugingenieure und Gutachter der Oskar Ursinus Vereinigung, von der ersten Skizze bis hin zur Musterzulassung, betreut. Sind die „geschlüpften“ Exoten endlich flügge, gebietet es der Anstand, den Nachwuchs stolz der Fachwelt vorzustellen. Beim letzten OUV-Treffen erhielten einige besonders gelungene Exemplare, nach ausgiebiger Begutachtung durch den Preisausschuss, einen OUV-Preis – eine ideelle, aber deshalb nicht minder begehrte Auszeichnung – zugesprochen.

Den Akademischen Fliegergruppen dient der Selbstbau von Fluggerät in erster Linie als praktische Umsetzung von Forschungsarbeiten. Als bei der Akaflieg Darmstadt die Beschaffung eines neuen Schul-Segel-

flugzeuges anstand, haben sich die Studenten für den Selbstbau nach eigenen Kriterien entschieden. Die Herstellung der Tragflächen mit 18m Spannweite und einem speziell auf den Schulbetrieb ausgelegten Profil wurde in herkömmlicher Negativbauweise gemeistert. Die angestrebte Crashesicherheit des sehr breiten „Side by Side“-Cockpits stellte die weitaus größere Herausforderung dar. Eine Aufteilung in Beulfelder und ein spezieller Laminataufbau unter Verwendung von „Dyneema“ – einem Werkstoff, der nach Studien des TÜV Rheinland einen Teil der Aufprallenergie verzehrt, brachte hier die Lösung. Für die Teamleistung bei der Entwicklung und dem Bau wurde der „Darmstadt D-43“, ebenso wie den nachfolgend aufgeführten Flug-

zeugen, ein „42.OUV-Preis 2015“ zugesprochen – der OUV-Preis ist nicht abgestuft und kann mehrfach vergeben werden.

Basierend auf Plänen der italienischen Asso IV hat Peter Rong bei der Konzipierung seiner zweiseitigen, kunstflugtauglichen „Toruk“ so viele eigene Ideen in Konstruk-

**Oben:**  
„Biplum“-Eigenbau-Exot beim OUV-Treffen



**Oben:**  
„D-43“-Cockpit



**Links:**  
„Toruk“-Eigenbau mit Top-Performance



tion und Design eingebracht, dass man ohne Mühe von einem neuen Flugzeugtyp sprechen kann. Jedes Teil, jeder Handgriff an dem komplett aus Holz gefertigten Flugzeug war „Chefsache“ – sogar das Einziehfahrwerk wurde von dem Maschinenbauingenieur selbst gefräst. Die exzellent gefertigte CFK-Cowling ist kein Stilbruch, sondern das „Sahnehäubchen“ auf dem Traum-UL von der Ostseeküste. Der Besitz der Kunstflugberechtigung und der damit verbundene Wunsch nach einem eigenen, finanziell erschwinglichen Kunstflugzeug bewegten Klaus Berger zum Bau seiner Ran's S9. Dank vorhandener Bauverfahren wurden die für die Zulassung in Deutschland notwendigen Änderungen relativ unproblematisch eingearbeitet und der Belastungstest mit nahezu 2000kg auf den Tragflächen und 300kg auf dem Leitwerk bestätigten die solide Konstruktion. Die Suche nach einem geeigneten Antrieb fiel wegen vieler Vorteile – weniger Gewicht; da kein Ölkreislauf, lageunabhängig, weniger bewegte Teile etc. – zugunsten eines in Österreich noch in der Entwicklung

befindlichen Zweitakt-Flugmotors aus, dessen Werkentwicklung aber dann kurzfristig eingestellt wurde. Als selbständiger Kfz-Meister mit Kartsport-Erfahrung hatte Klaus Berger das nötige Rüstzeug, um den „Rumpfmotor“ in fast dreijährigem Experimentieren am Prüfstand und anschließender Flugerprobung zu der erhofften Zuverlässigkeit und Leistung – vergleichbar mit einer Pitts S2 mit 6-Zylinder-Motor – zu bringen. Jürgen Drummer konnte sich mit der „Super Acro Sport“, die er als angefangenes Projekt erwarb, seinen lang gehegten Wunsch nach einem kostengünstigen Doppeldecker erfüllen. Dabei brachte der gelernte Flugzeugmechaniker und Militärpilot all seine Erfahrungen ein, die er sich durch den Wiederaufbau von Flugzeugbrüchen und in einigen tausend Stunden Flugpraxis erworben hatte. Im Fokus seiner Modifikationen standen die Erhöhung der Betriebssicherheit durch die Ausstattung aller relevanten Bereiche mit zusätzlichen Wartungskappen und ergonomische Details des Cockpits. Der Ärger über technische Unzu-

länglichkeiten am vorhandenen Fluggerät scheint in vielen Fällen den Erfindergeist ihrer Besitzer zu beflügeln: Die stufenweise gerastete Trimmung der Como C42 wurde von Alfred Schnüttgen mit einem exzentrisch arbeitenden 2. Hebel so modifiziert, dass stufenlose Zwischenstellungen einen Horizontalflug ohne Gaskorrektur ermöglichen. Die Parkbremse, welche sich nur in einer vorgegebenen Stellung arretieren ließ und deshalb bei Temperaturschwankungen oder Verschleiß ständig nachjustiert werden musste, unterzog er einer ähnlichen Prozedur. Diese und weitere innovative Änderungen an Cowling und Kühlerklappe wurden mit einem Sonderpreis belohnt. Für die gute Bauausführung und die Umentwicklung der für eine Glascockpit-Instrumentierung vorgesehenen Van's RV-12 auf die preisgünstigere Analog-Instrumentierung erhielt der Österreicher Anton Tscherny eine OUV-Anerkennung. So werden die meisten „Flugzeug-Bausätze“ – von ihren Herstellern in Serie gefertigt – durch die Komplettierung mit unterschiedlichen Motoren und anderen Komponenten oder durch Modifikation nach den Vorstellungen des Erbauers letztlich doch zu Unikaten.

*Text: Ludwig Feuchtner  
Fotos: L. Feuchtner 4,  
J. Drummer 1, A. Schnüttgen 2*

**Oben links:**  
Die Ran's S9 mit aufwendiger Abgasanlage

**Oben rechts:**  
Der Zweitakt-Flugmotor der „Ran's S9“ entstand überwiegend im Eigenbau

**Unten links:**  
Die Super Acro Sport – in 8 Jahren ganz nach eigenen Wünschen gefertigt.

**Unten Mitte und rechts:**  
Eigenbau-Mechaniken für optimiertes Handling der „COMO C-42“





## Freiflug-WM in der Mongolei

Mit der Mongolei hat erstmals ein Land in Fernost eine Freiflug-Weltmeisterschaft ausgetragen. Die Mongolei – so weit weg, eine so andere Kultur –, da gingen im Vorfeld die Meinungen auseinander. Die einen wollten unbedingt hin, andere dagegen auf keinen Fall. Doch Mitte Juli konnte der DAeC ein komplettes Team mit neun Piloten entsenden: Frank Adametz (F1A, BW), Stefan Rumpp (F1A, BW), Thomas Weimer (F1A, BB), Bernhard Schwendemann (F1B, BW), Michael Seifert (F1B, NW), Bernd Silz (F1B, RP), Claus Gretter (F1C, HE), Michael Sondhauß (F1C, SN) und Claus-Peter Wächtler (F1C, SN). Hinzu kamen als Helfer Volker Bajorat (BW) und Fritz Wilkenig (NI). Insgesamt kamen 200 Freiflieger aus 34 Ländern zur Weltmeisterschaft. Die beste deutsche Einzelwertung erzielte Stefan Rumpp mit Platz 9; das Team kam in der Gesamtwertung auf Rang 4. Bei durchweg guten Flugbedingungen, wenn auch teilweise windig und mit schwieriger Thermik, siegte nach jeweils zwei Stechen: Eyal Galor (Israel) in der Segelflugklasse F1A, Gongor Mijiddorj (Mongolei) in der Gummimotorklasse F1B und Viacheslav Alexandrov (Ukraine) in der Motorflugklasse F1C.

### Anreise und erste Eindrücke

Es gibt nur wenige brauchbare

Flugverbindungen von Deutschland in die Mongolei. Die Baden-Württemberger flogen von Stuttgart aus mit Turkish Airlines nach Istanbul und weiter mit einer Zwischenlandung in Bishkek (Hauptstadt von Kirgisistan).

Stundenlang fliegen wir über gänzlich verlassene und weitgehend unwirtliche Landschaften, nur wenige Lebenszeichen sind zu entdecken. Erst in der Nähe von Ulaanbaatar, der Hauptstadt der Mongolei, sind wieder Zivilisationsspuren zu erkennen.

Erste Eindrücke bekommen wir bei der Fahrt am Rand der Hauptstadt mit ihren rund 1,5 Millionen Einwohnern. Weitere 1,5 Millionen Mongolen verteilen sich über den Rest des Landes – 4,5-mal so groß wie Deutschland, macht 2 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Wie im Reiseführer beschrieben, fallen gleich die großen Gegensätze ins Auge: Neu und alt, arm und reich, halb zerfallen und neu aufgebaut, Heruntergekommenes neben glänzenden Neubauten. Dann Stopp an einem ganz modernen, großen Supermarkt, um uns vor allem mit Wasser einzudecken. Überraschung: viele Produkte von Edeka („gut&günstig“), rein deutsch beschriftet.

Langsam weicht das städtische Umland grünen Weiden mit Kühen, Pferden und Schafen, dazwischen Jurten und ein paar Autos. Die as-

phaltierte Straße geht in eine Schotterpiste über, die dann auf einem Erdweg weiter ins Gelände führt. Eine riesige, leicht wellige Steppenlandschaft und dahinter, in gebührendem Abstand, ein Höhenzug.

### Das WM-Camp

Ein Teil der Teams hat sich für das WM-Camp entschieden: 22 Jurten mit je vier Betten. Die anderen wohnen weit weg in Touristencamps und Hotels. Die Jurten haben oben in der Mitte ein paar Glasscheiben für Licht und zwei Löcher für die Frischluft. Spanplatten-Klohäuschen und -Duschen, Wasser gibt es nicht immer, aber manchmal sogar warmes. Gezupft wird mongolisches und deutsches Bier. Alle Mongolen, die hier arbeiten, sind sehr hilfsbereit, auch wenn man sich manchmal mit Händen und Füßen verständigen muss. Toll, dass wir immer zwei gelände-

**Oben:**

Start eines F1A-Modells vor der riesigen Weite des Fluggeländes

**Unten rechts:**

Hier wohnten die Teilnehmer, die sich für das Jurten-Camp entschieden hatten.





**Oben links:**  
Stefan Rump, der  
erfolgreichste deut-  
sche Teilnehmer

**Oben rechts:**  
Das deutsche Team  
bei der Eröffnung  
der WM



gängige Kleinbusse (Mitsubishi) zur Verfügung zu haben. Die Fahrer sind ständig am Platz, übernachten sogar in ihren Fahrzeugen; immer hilfsbereit, tragen sie das Gepäck auch zur Jurte oder Startstelle.

### Eröffnung

Die Eröffnung findet bei prächtigem Wetter am riesigen Dschingis-Khan-Denkmal statt, einer 40 Meter hohen Edelstahl-Reiterfigur des großen Eroberers auf einem Hügel. Abgerundet wird die Open-Air-Eröffnung mit mongolischem Kehlkopfgesang und mongolischer Pferdekopfgeige – beides sehr eindrucksvoll. Eine gelungene Eröffnung. Abends noch eine kurze Mannschaftsbesprechung (Ablauf, Zuordnung der Rückholer, Funkabwicklung und die Ermahnung, immer zwei Modelle bereit zu haben und keine Zeit zu verschenken).

### F1A-Tag: Paukenschlag

Auf 7 Uhr war der erste Durchgang der WM angesetzt; kurz nach 6 Uhr, noch in der Dämmerung, ist das Team an der Startlinie und beginnt mit Probestarts.

**Unten:**  
Effektives  
Rückholen

Geflogen wird in der Reihenfolge Frank Adametz, Thomas Weimer und Stefan Rump; Rückholer



mit zwei Fahrrädern sind die F1C-Flieger, Helfer die F1B-Piloten. Und dann der Paukenschlag: Das Modell von Frank pumpt herunter und liegt nach 104 Sekunden am Boden – ein Tiefschlag für Stimmung und Hoffnungen. Alle anderen Flüge des Teams erreichen die Maximalzeit.

27 Starter kommen in das zweite Stechen um 6:30 Uhr am nächsten Morgen, und zwar vor der F1B-Meisterschaft, die um 7:00 Uhr beginnen soll – Stress für alle. Noch im Dunkeln geht es raus aufs Gelände, F1A- und F1B-Leute müssen gleichzeitig Probestarts machen. Wibke Seifert, unser „Assistant Team Manager“, organisiert sehr erfolgreich nicht nur die Startstelle, sondern praktisch alles, was getan werden muss. (Auch die organisatorische Vorbereitung lag ganz in ihrer Hand.) Nach einer Kollision macht Stefan Rump dann mit dem Ersatzmodell einen tollen Start, erreicht 5:16 min und wird damit Neunter – am Ende der WM zeigt sich, dass dies das beste deutsche Ergebnis war.

### F1B-Tag: Mongolei-Tag

Bei bedecktem Himmel und wenig Wind erreichen zwei Drittel der F1B-Teilnehmer das 4-min-Maximum (Max) im ersten Durchgang, auch die drei Deutschen. Danach wird es etwas einfacher, das Max (jetzt 3 min) zu erreichen. Im 4. Durchgang erwischt es Bernhard Schwendemann: 165 sec., im 7. frischt der Wind weiter auf, es gibt starke Thermik und – folglich – Absauer. Und so einen erwischt Michael Seiferts Modell: 146 sec. Im zweiten Stechen mit noch 14 Teilnehmern meint es Bernd Silz

beim Start besonders gut – zu gut. Das Modell überzieht – am Ende Platz 14 mit 163 sec. Gongor Mijiddorj (MGL) erreicht als Einziger das 7-min-Max. Der neue Weltmeister fliegt im deutschen Team-T-Shirt der WM 2013. Entsprechend groß ist der Jubel, und natürlich ist es das Event für das mongolische Fernsehen, das an allen drei Tagen mit Übertragungswagen und drei Kameras dabei ist.

Das deutsche Team hat 2–3 Thermikmaschinen im Einsatz, die Windgeschwindigkeit und Temperatur vor und an der Startstelle aufzeichnen. Zwei bis drei Zeitnehmer sind an jeder Startstelle, immer leicht erkennbar an den grünen Leibchen.

Die jungen Leute werden jeweils vor dem Wettbewerb auf dem Gelände versammelt und nochmals instruiert. Die Helfer haben ein eigenes Camp in der Nähe des Wettbewerbsgeländes.

### F1C-Tag: Die Folder

Fast jeden Tag kann ausgiebig morgens, tagsüber und abends trainiert werden, was von den Mannschaftsmitgliedern unterschiedlich genutzt wird. Alle eint der Kampf gegen den schlechten Sprit, der vom Veranstalter gestellt wird: Von Flasche zu Flasche wechselnde Qualität und mindestens 1000 Umdrehungen weniger, weshalb die Modelle umgetrimmt werden müssen.

19 Teilnehmer haben es in das Fly-off um 18:30 Uhr geschafft. Es wird schon etwas kühler, ein erster großer Pulk startet, dann noch einer und noch ein paar, es wird viel gewedelt, und 6 Teilnehmer überstehen diese Runde. Die Modelle kommen zurück, es wird windiger,



die ersten Modelle verschwinden in den Kisten, und dann ist die Front da, Sturm und Regen.

Alexandrov Viacheslav hat bisher als Verbitskys Propellermacher immer etwas im Schatten der vielen großen Ukrainer gestanden. Dann Europameister 2014 und jetzt, im 2. Stechen am nächsten Morgen, Weltmeister 2015. Sein Modell: Verbitsky-Flügel gefaltet, Sidus-Timer, Nelson-Motor mit Getriebe und eigenem Zweiblattpropeller.

#### Abschluss/Bankett

Die Siegerehrung fand, wie die Eröffnung, auf dem Platz vor dem Dschings-Khan-Denkmal statt, mit den obligatorischen Reden und mongolischem Begleitprogramm. Dann ging es wenige Kilometer weiter zum UL-Flugplatz, den wir schon von der Modellabnahme kannten. In dem recht kühlen, offenen Hangar gab es erst zu wenig Tische und Stühle, aber Freiflieger sind erfinderisch: Rasch bildete sich

eine Kolonne, das Flugplatzgebäude wurde gestürmt und restlos ausgeräumt, und alles, was nach Tisch oder Stuhl aussah, wurde in die Halle geschleppt.

#### Drumherum

Als Training für Piloten und Organisatoren und als Möglichkeit für die Helfer, auch einmal selbst zu fliegen, hatten vor der Weltmeisterschaft noch zwei Weltcup-Wettbewerbe stattgefunden, und im Anschluss an die WM wurde noch der Mix-Men ausgetragen, bei dem alle Klasse zusammen gewertet werden, aber da war bei vielen die Luft schon raus.

Ein Teil des Teams reiste nach den knapp zwei Wochen WM wieder nach Hause, wir machten zu siebt eine dreitägige Rundreise, und eine Dreiergruppe erkundete in einer weiteren Woche die Wüste Gobi und die Weite der Mongolei. Fazit: eine gute Weltmeisterschaft und ein tolles Erlebnis!



Oben links:  
Der Chef-Zeitnehmer mit seinen Helfern

Oben rechts:  
Die neuen Weltmeister: F1A – Eyal Galor, ISR; F1B – Gongor Mijiddorj, MGL; F1C – Alexander Viacheslav, UKR

Links:  
Der neue F1B-Weltmeister im deutschen T-Shirt der WM 2013

Viele Fotos und den Blog direkt vom Gelände gibt es auf der Webseite der Thermiksense:

[www.thermiksense.de/index.php/wm-blog-2015-f1abc-mongolei.html](http://www.thermiksense.de/index.php/wm-blog-2015-f1abc-mongolei.html)

Die komplette Ergebnisliste gibt es unter: [www.freeflightnews.org.uk/champs/ch15/ff15.htm](http://www.freeflightnews.org.uk/champs/ch15/ff15.htm)

Text und Fotos:  
Bernhard Schwendemann

## 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](http://www.ltb-follmann.de)  
[info@ltb-follmann.de](mailto:info@ltb-follmann.de)

**Neubau einer Klemm KL 25 nach Originalplänen – Kaufinteressenten bitte melden!**

## My Darling and me: Robin DR 400



Wenn der Himmel blau ist und die Sonne scheint, macht Fliegen besonders Spaß. Hier im Norden geht es dann meist zum Baden auf eine Insel, sofern man eine Vereinsmaschine bekommt, was bei schönem Wetter fast immer aussichtslos ist. Daraus entstand die Idee, mir eine preiswerte Maschine anzuschaffen, um endlich fliegen zu können, wenn das Wetter passt und ohne den Nachcharterer im Nacken. Dass „preiswert“ in der Fliegerei immer noch sehr teuer sein kann und auch Flugzeugeigner nicht nur bei schönem Wetter fliegen, realisiert man schnell. Zwei Flugzeuge kamen in meine engere Wahl: die Grumman Cheetah und die Robin DR400 (Major). Obwohl beide Flugzeuge anscheinend wenig gemeinsam haben, gibt es doch mindestens drei für mich wichtige Gemeinsamkeiten: als Viersitzer bieten sie reichlich Platz für zwei Personen plus Gepäck, z.B. zwei Klappräder, beide werden von dem weit verbreiteten Lycoming O320 angetrieben und sind relativ schnell im Vergleich zur Konkurrenz gleichen Baujahrs. Geschwindigkeit, also eine gute Aerodynamik war für mich als Ingenieur ein attraktiver Aspekt. Am Ende entschied der Zufall, denn ich konnte keine geeignete Cheetah finden, dafür aber eine DR 400. Rückblickend war die Entscheidung genau richtig. Die grandiose Rundumsicht, gutmütiges Flugverhalten sowie einfache, unkomplizierte Technik und ein moderater Verbrauch von gut unter 30 Litern (2 Pers., 2300 U/min) und über 400 kg Zuladung sind Tugenden, die ich an der Robin schätze. Obwohl ich bis dahin meist nur Cessnas und Pipers geflogen war, verlief die Eingewöhnung problemlos, schon die zweite Landung sah gut aus. Beeindruckend,

aber gewöhnungsbedürftig ist die rundum transparente Haube, die den Passagieren das Gefühl suggeriert, schutzlos auf dem Flügel zu hocken. Beim Einsteigen sollten die Beine möglichst in der richtigen Reihenfolge bewegt werden, weil sonst artistische Verrenkungen notwendig sind, um in die Maschine zu kommen. Eine Eigenart der meisten Tiefdecker. Ein Flug mit Gästen endet deshalb immer mit der bangen Frage, wie die Personen wieder aus dem Flugzeug heraus kommen. Er oder sie könnte dabei ins Straucheln geraten und mit einem weiten Schritt prompt „in“ der bespannten Tragfläche landen. Also immer gut festhalten, auch beim Einladen des Gepäcks, denn alles muss über die Tragfläche in die Maschine. Im Cockpit ist es kuschelig, sobald die Haube geschlossen wird. Das ist durchaus gemütlich, aber so manches Mal wünscht man sich doch die Geräumigkeit einer Cessna 172. Es gibt keine Ablage, alles muss im Flugzeug oder auf den Knien befestigt werden. Das Kniebrett sollte aber wegen des Steuerknüppels nicht zu groß sein. Und Vorsicht mit dem Ablegen auf dem Panel: jedes Papier entschwindet wegen der nach vorne öffnenden Haube schon beim leichtesten Windstoß entlang der Cowling in Richtung Erdmittelpunkt, und das bevorzugt dann, wenn man schon angeschnallt ist. Die Sitze, vorn wie hinten, sind spartanisch und erinnern an ein anderes französisches Produkt, nämlich den Citroen 2 CV. In beiden kann man übrigens die hinter Sitzbank ohne Werkzeug ausbauen, um Platz zu schaffen. In der Tat finden sich in den Konzepten viele interessante Parallelen, die offensichtlich auf einer Designphilosophie der 40er und 50er Jahre beruhen. Die Grundkonstruktionen beide Fahrzeuge stammt aus diesen Jahren,

wenn man als Urmuster die Jodel D.9 Bébé annimmt, die bereits den charakteristischen Knickflügel der DR400 besaß. Ziel der Konstrukteure war es offensichtlich, sich primär auf die Funktionalität der Konstruktion zu konzentrieren frei nach Antoine de Saint-Exupery, dass nämlich Perfektion dann erreicht ist, wenn man nichts mehr weglassen kann. Das Zitat stammt ebenfalls aus den 40er Jahren. Den „ultimativen“ Beleg für die Gemeinsamkeiten liefert aber die Haubenverriegelung, denn der Griff stammt vom 2CV, zumindest bei meiner Robin von 1984. Wurde Hugo Junkers 1915 noch belächelt, als er das erste Ganzmetallflugzeug baute, so sind 100 Jahre später viele erstaunt darüber, dass man mit einem Holzflugzeug fliegen kann. Ich muss allerdings zugeben, dass auch ich anfangs bezüglich der Haltbarkeit der Bespannung Bedenken hatte und gelegentlich mit Sorge auf den Flügel schaute. Dass das unbegründet war, wurde mir schnell klar, als ich in der Werkstatt dieses Material in die Hand bekam. Apropos Werkstatt: die Cowling der DR400 kann man in einer Minute abbauen, was regelmäßig ein Staunen bei Cessna- und Piperpiloten hervorruft, die bei derlei Arbeiten mit zahlreichen Schrauben konfrontiert werden. Wie in der Kabine, so geht es auch unter der Haube recht eng zu, auch deshalb, weil das geringe Gewicht der Zelle den Motor extrem nahe ans Brandschott zwingt, so dass aus Platzgründen (?) sogar auf einen Ölfilter verzichtet wurde. Während alle Warnleuchten sauber an der Oberkante des Panels, also im direkten Blickfeld des Piloten untergebracht sind, scheinen die Bedienungselemente des Motors geradezu willkürlich am Panel verteilt. Zwar gibt es keinen Primer, dafür aber gleich zwei (gekoppelte) Gashebel, einen Gemisch-Hebel vor dem Piloten sowie einen Hebel für die Vorwärmung mittig im Panel. In Kniehöhe darunter sitzt der Griff für die Bremse, nach dem Umsteiger gelegentlich verzweifelt suchen, wenn die Tankstelle zügig näher kommt, es aber keine Fußbremse gibt, um den Flieger zu stoppen. Dafür bremst die Maschine in der Kurve automatisch mit dem Rad, um das man am Boden gerade manövriert. Bei Motorbetrieb lassen sich damit sehr enge Kurven rollen, beim Rangieren mit der Schleppstange werden sie dafür umso größer, da man wegen be-

grenzter Muskelkraft das Vorderrad nicht stark einschlagen darf. Alles hat Vor- und Nachteile. Aber wir wollen ja nicht schieben sondern fliegen, was sich mit dem Steuerknüppel sehr intuitiv erledigen lässt. Die DR400 reagiert unmittelbar auf die Eingaben des Piloten, trotzdem liegt die Maschine stabil in der Luft, was nicht zuletzt der Knickflügel-Konstruktion zu verdanken ist. Insgesamt ist das Flugverhalten gutmütig. Die Maschine vermittelt mir das Gefühl, sie gut unter Kontrolle zu haben. In dieses Bild passen auch die einfachen, fast schon kinderleichten Landungen. Dies führt gelegentlich zu nachlässiger Einteilung des Anfluges, was insbesondere bei zu hohen Anfluggeschwindigkeiten die Maschine ewig lange gleiten lässt. Das gebrauchte Traumflugzeug ist meist auch deshalb preiswert, weil die Avionik in die Jahre gekommen ist und eine umfassende Modernisierung sich preislich dem Wert des Flugzeugs nähert und deshalb unterlassen wird, es sei denn, die Umrüstung ist Pflicht. Bei mir stand neben der Umrüstung des Funkgerätes auf 8.33 kHz auch ein Autopilot auf der Wunschliste, nämlich der Centuri I „Wing



Leveler“, denn der ist meines Wissens der Einzige, der für meine Robin zugelassen ist. Leider wurde es kein neues Gerät für rund 10.000 €, sondern ein betagtes, noch in Teilen analoges Gerät von 1977 mit den entsprechenden Schwächen, dafür aber für 500 € plus Einbau. Neidisch schaut man da auf die erheblich zuverlässigeren, voll-digitalen Autopiloten, die für vergleichsweise wenig Geld angeboten werden, aber

nicht zertifiziert sind. Mit dem Einbau eines TRX1500 Kollisionswarngerätes für 1500 € ist die Avionik der alten Dame vier Jahre nach der Anschaffung nun halbwegs auf dem gewünschten Stand. Ach ja, irgendwann müsste die Bespannung erneuert werden. Aber das kostet so viel wie eine sehr gute Gebrauchte und kommt deshalb vorläufig nicht infrage.

*Dr. Bernhard Dziomba*

**Daten ROBIN DR400/160**

<b>Sitzplätze</b>	4
<b>Abmessungen</b>	
Länge:	6,96 m
Höhe:	2,23 m
Spannweite:	8,72 m
Flügelfläche:	14.20 m <sup>2</sup>
<b>Motorisierung</b>	Lycoming O-320, 4 Zylinder
<b>Leistung</b>	160 PS bei 2.700/1
<b>Treibstoff</b>	190 l

**Massen**

Leermasse	598 kg
Flugmasse	1.050 kg
Zuladung	452 kg

**Leistungen**

Max. Geschwindigkeit	146 kt / 271 km/h
Max. Reisegeschwindigkeit	132 kt / 245 km/h
Reichweite (ohne Reserve)	826 NM /1.530 km
Max. Steigrate	836 ft/min /4,25 m/s
Überziehgeschwindigkeit	50 kt / 93 km/h
Startrollstrecke	968 ft / 295 m
Start über 15-m-Hindernis	1.936 ft / 590 m
Landung über 15-m-Hindernis	1.788 ft / 545 m
Landerollstrecke	820 ft / 250 m

Quelle: Herstellerprospekt

**Unter der Rubrik „My Darling an me“ haben wir bisher vorgestellt:**

Klaus Bachmann:	Cessna C 140
Bill Batesole:	Boeing B 757
Dr. Bernhard Dziomba:	Robin DR 400
Klaus Fey:	Grob G 109
Heike Höhner:	Pützer Elster B
Ilona Kemme:	Standard-Libelle
Gerhard Kropp:	Cessna C 177 Cardinal
Eike Schmidt Waszak:	DG 500 ELAN Trainer
Arne Turlach:	Valentin Taifun

Wer Lust hat, sein Lieblingsflugzeug – eben sein „darling“ – in ähnlicher Weise vorzustellen, wie es Bernhard Dziomba hier getan hat, ist herzlich eingeladen, uns seinen bzw. ihren Text zu schicken. Wir freuen uns über alle Einsendungen und veröffentlichen sie, je nach Platzverfügbarkeit, im Mantelteil oder im Regionalteil. eMail: [redaktion@luftsportmagazin.de](mailto:redaktion@luftsportmagazin.de)

## Bremer Segelfliegertag

Dr. Petra Zimmermann, seit 2015 Segelflugreferentin des DAeC Landesverbandes Bremen, hatte Ende des vergangenen Jahres zum traditionellen Bremer Segelfliegertag nach Osterholz-Scharmbeck eingeladen. Ausbildungsreferent Daglef Schriever berichtete, dass alle Bremer Vereine als ATO zugelassen seien. In Hinblick auf die demographische Entwicklung empfahl er den Vereinen dringend, mehr Fluglehrer auszubilden. Mit der ab 2020 anstehenden Kompetenzbeurteilung als Bedingung für die Fluglehrer-Lizenzhaltung sei damit zu rechnen, dass viele der jetzigen Lehrer nicht mehr bereit seien, ihre Lehrerlizenz weiter zu verlängern. Im September werde der Luftfahrtverein Unterweser das Bundesjungendvergleichsfliegen in Hellingst ausrichten, kündigte Jugendreferent Lucas Greefe an. Heiko Seibt, Motorseglerreferent, plant für 2016 einige Treffen, um den Kontakt zwischen Piloten und Vereinen zu vertiefen. Mit Hilfe von Landestrainer Lars Hagemann und anderen hat Petra Rührenbeck das D-Kader neu aufgebaut. Ihm gehören Johann Schrape, Nicolai Oertel, Nils Rührenbeck,



**Auf ein neues in diesem Jahr: Die Bestplatzierten der einzelnen Wertungsklassen in der Bremer Landeswertung 2015.**



**Einzelwertung Frauen: 1. Ilona Kemme, 2. Katrin Fobbe, 3. Dr. Petra Rührenbeck**

Soufian El Allouki und Jan Wagner-Rüther an. Im bundesweiten Vergleich sind Bremer Piloten schon jetzt in vielen Wertungsklassen durchaus im Spitzenfeld mit dabei. Mit dem wiederbelebten D-Kader möchte der Lan-



**Silberne o. goldene Ehrennadel des DAeC zum Dank für 15 bzw. 25 Jahre ehrenamtlicher Tätigkeit als Fluglehrer**



**Einzelwertung Standardklassen: 1. Tim Rührenbeck, 2. Thomas Pflug, 3. Soufian El-Allouki.**

desverband Bremen seine Position sichern und eine Basis für weitere sportliche Erfolge schaffen.

*Text: Ralf-Michael Hubert*

*Fotos: Heidi Rensink*

## Bremerhaven-Luneort: Am Monatsende ist Schluss.

Nun ist es endgültig: In knapp zwei Wochen wird der Flughafen Bremerhaven-Luneort definitiv geschlossen. Die Betriebsgenehmigung erlischt zum 29. Februar 2016. Vom Tag danach an sind weder Starts noch Landungen in Luneort mehr möglich. Der Flughafen muss dem äußerst umstrittenen geplanten Offshore Terminal Bremerhaven („OTB“) weichen, dessen Wirtschaftlichkeit mehr als fragwürdig ist. Schon frühzeitig hatten Vertreter der maritimen Wirtschaft in Bremen in dem Hafenprojekt keine langfristig ökonomischen Chancen erkennen können, so dass private Investoren bereits vor Jahren abgewunken hatten. Nachdem sich Siemens nun auch noch zur Montage ihrer Offshore-Windkraftanlagen für eine Verladung der Bauteile im nahen Cuxhaven entschieden hat, sind die Aussichten für ausreichende Beschäftigung des Bremerhavener Offshore-Hafens noch geringer geworden. Zwar mag man für die einmalige Errichtung der Windparks zunächst eine entsprechende Infrastruktur benötigen, wenn die Anlagen allerdings einmal stehen, erfolgt die Wartung durch per Hubschrauber

abgesetzte Mechaniker. Für den gelegentlichen Austausch großer Komponenten genügt dann ein einziger Hafen. Mittlerweile gibt es aber Offshore-Terminals in fast jedem deutschen Nordessehafen.

Sei's drum – die Politik stellt auf stur und will den OTB haben. Was die Stadt Bremerhaven mit Luneort verliert, werden auch spätere Lokalpolitiker nicht wahrhaben wollen: Das man ins Provinzielle zurückfällt. „The runway is the most important road in town“ sagen die Amerikaner und wissen, warum. Das gilt besonders für strukturschwache Regionen.

Nun, es ist nicht mehr zu ändern. Luneort ist Geschichte. Kompliment an alle, die sich kompetent und mit hohem persönlichen Einsatz immer wieder für den Erhalt von Luneort eingesetzt haben. Mangelndes Engagement ist euch wahrhaftig nicht vorzuwerfen, eure Argumente waren stichhaltig. Gegen „den erklärten politischen Willen“ der rot-grünen Landesregierung anzugehen glich jedoch dem Kampf gegen Windmühlenflügel.

Kleine Randnotiz: Zwei Tage vor Heiligabend zitiert „Die Welt“ den von der DLR verfassten



**Das war's. Vielen Dank, Luneort, für all die schönen Jahre mit Dir.**

Luftverkehrsbericht 2014 und weist auf den, für die meisten ihrer Leser sicher völlig unbekanntem Flughafen Leer-Papenburg hin. Leer nimmt in dem Bericht eine Spitzenposition im so genannten Werkflugverkehr ein und liegt damit sogar noch vor München und Berlin. Gründe sind die Nähe der Meyer-Werft und die Mercedes Teststrecke im Emsland. Aber zur Lloyd-Werft, zu Bredo, Frosta und der übrigen Bremerhavener Wirtschaft kommen Kunden, Manager, Techniker, Kundendienstler und andere offenbar viel lieber mit dem Auto...

*Ralf-Michael Hubert*

## Letzte Heimat für eine alte Dame



Die offene Haube, obwohl auffällig, macht noch den unbedeutendsten Unterschied zu anderen Ka 6 CR. Entscheidender ist das bei der Hellingster CR als Pendelruder ausgelegte Höhenruder.

Eine Verein, der ein Flugzeug verschenkt? Wo gibt's denn so was? Diese Frage könnte man Dr. Wilfried Crome vom Luftfahrt-Museum Laatzen-Hannover stellen. Er würde berichten, dass dem Museum kürzlich eine Ka 6 vom Luftfahrtverein Unterweser in Hellingst gespendet wurde. Und wahrscheinlich würde er hinzufügen, dass er selbst schöne Erinnerungen an genau diese Ka 6 habe.

Aber der Reihe nach: Vor neun Jahren hatte der Luftfahrtverein Unterweser (LVU) die Ka 6 D-8599 von einem anderen Verein erworben, nachdem sie dort kaum noch geflogen wurde und sogar abgemeldet in einer Scheune untergestellt war. Viel zu schade, entschied der LVU und kaufte das Flugzeug. Nach jeder Menge Papierkram zur Wiederinbetriebnahme und einer umfangreichen Modernisierung im Winter stand es den Vereinsmitgliedern im Jahr 2007 erstmals zur Verfügung und wurde gleich in der ersten Saison 38 Stunden geflogen. Zweihundertfünfzig Stunden kamen in den folgenden Jahren hinzu. Nachdem die D-8599 jetzt bei-

nahe dreitausend Gesamtstunden auf ihren Holzholmen hat, hatte man sich im LVU entschieden, ihr einen würdigen Altersruhesitz zu verschaffen. Grund dafür war nicht etwa, dass die Hellingster den Spaß an ihrer Ka 6 verloren hätten. Ganz im Gegenteil: die Flüge mit der offenen Haube waren für alle ihre Piloten ein nostalgisches Freiluft-Erlebnis der ungewohnten Art, auf das man jetzt leider verzichten muss.

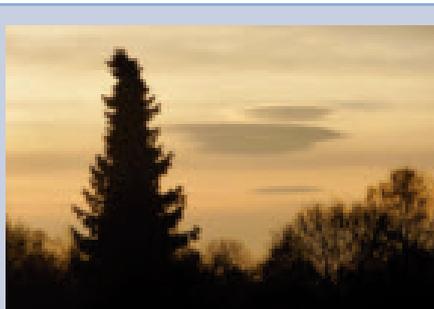
„Das Fliegen mit ihr war immer ein ganz besonderes Erlebnis. Als Oldtimer versprühte sie einen ganz besonderen Charme und jedes Detail schien eine Geschichte zu erzählen“, schildert Benedikt Stock, der die D-8599 viel geflogen war. „Durch die Cabrio-Haube war man viel mehr mit den Elementen verbunden. Man merkte die Luftströmung, jede Böe, jede Thermikblase. Unter den Wolken konnte man die Feuchtigkeit spüren und wenn man an Höhe gewann, wurde es richtig kalt. Auch musste man sauber fliegen, denn jedes noch so kleine Schieben ließ einem den Fahrtwind

unangenehm ins Gesicht blasen. Im Cockpit herrschte Purismus: ohne viel Technik oder Elektronik ging es hier nur um das ursprüngliche Fliegen. Nur um das Fliegen!“ Pressereferent Axel Fenker ergänzt, warum man sich schweren Herzens doch von der alten Dame trennen musste: „Aufgrund der immer geringer werdenden erlaubten Zuladung konnten nur noch wenige Piloten die Ka 6 fliegen. Zudem wurden die durchzuführenden Instandsetzungsarbeiten zu aufwändig und zu teuer.“ Im nächsten Jahr wird sich die D-8599 den Museums-Besuchern aber wohl noch nicht zeigen. Zunächst müsse man im Museum einen passenden Platz finden, begründet Wilfried Crome die verspätete Karriere der Ka 6 als Dauerexponat. Mit der Ka 6 des LVU kann das Luftfahrt-Museum Laatzen übrigens eine echte Rarität präsentieren. Von den Baureihen Ka 6 BR und –CR wurden nur fünfzehn Stück mit Pendelruder anstelle des gedämpften Höhenruders gebaut. Als Ka 6 BR-Pe bzw. Ka 6 CR-Pe waren sie Vorläufer der Ka 6 E bzw. Ka 10.

*rmh/Axel Fenker*



Abschied von der Frischluft-Brause. Benedikt Stock bedauert, dass er bei den modernen Mustern des Vereins jetzt nur noch ein Schiebefenster öffnen kann.



So sah es am 5. Dezember gegen 10 Uhr morgens aus, wenn man aus Bremen-Kirchhuchting in Blickrichtung Südost schaute.

Eindeutige Lentis. Selbst wer sich am Samstag vor dem 2. Advent nicht ins vorweihnachtliche Einkaufsgetümmel stürzte, würde die Chance kaum nutzen können, dachte ich. Immerhin ist wohl der größte Teil der Segelflugzeuge, Schleppmaschinen und Winden zu dieser Zeit in den Werkstätten und auch wer günstig zur Welle liegt, wird allenfalls sehnsüchtig zu den schönen Lentis aufblicken können. Vermutete ich. Weit gefehlt, wie ich später der Seite [www.schwerewelle](http://www.schwerewelle.de) entnehmen konnte.

Rolf Müller schreibt dort in einem interessanten Bericht, dass in Porta und Bückeburg an diesem Tag „der Teufel los war“. Das Wellensteiggebiet stand ganztägig über dem Wesergebirge und Ith. Auslöser vermutlich Hasselberg und Vogler. Steigwerte mit seiner ASW 28 bis 2,5 m/s, erreichte Höhe FL 99. Bodewind 220° mit 15-20 kt., in 1000 m 260° mit 40-45 kt. Wer mehr wissen möchte: [www.schwerewelle.de](http://www.schwerewelle.de)

*Text und Foto: Ralf-Michael Hubert*

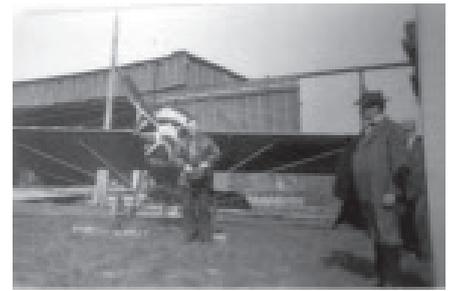
# Historisches: Champagner in Brockel oder Brackel

Wo bist Du gelandet? In Brockel, Brackel, Bockel oder Borstel oder? Das war eine Nachfrage meiner Rückholmannschaft vor vielen Jahren bei den Segelflugmeisterschaften in der GPS-losen Zeit, als ich wiederum auf dem Acker lag und sie mich nicht finden konnte. Für Einheimische aus dem Landkreis kein Problem, ich jedoch kriege diese „Locations“ heute noch durcheinander. Als ich kürzlich eine Geschichte unserer frühesten Flugpioniere aufdeckte, wurde ich daran wieder erinnert, und stellte dabei fest, dass die Vorfahren genauso streckenfluggeil gewesen waren wie wir. Schon um 1910 war in Frankreich ein fliegerischer Wettkampf ausgebrochen, bei dem die Aviatiker ständig versuchten, die Flugstrecken weiter zu treiben und sich gegenseitig zu überbieten. Französische Konstrukteure, Herstellerfirmen und Motorenwerke standen im heftigen Wettbewerb und lobten Siegerpreise aus. Es gab den Preis der „Daily Mail“, den „Gordon Bennett“ Preis, den „Michelin Cup“, den „Coup Pommery“ und andere. Als die Champagnerfirma Pommery 1910 den Preis von 200.000 Francs aussetzte für den weitesten Flug eines Piloten in gerader Linie gemessen, ging die Streckenjagd richtig los. Zwischenstops waren erlaubt, aber vor Sonnenuntergang mußte der Flug beendet sein. Es lohnte sich, denn im Wert entsprach das etwa 2 Millionen Euro heute. Jährlich verteilt über 5 Jahre ging der entsprechende Anteil an den jeweiligen Sieger aber nur dann, wenn er dabei die Siegedistanz des Vorjahres überbieten konnte. Unter solchen Verlockungen gelangen den französischen Piloten der frühen Jahre erstaunliche Leistungen, zu einer Zeit, als Aviateure in Bremen und Hamburg sich gerade mal in kurzen Platzrunden versuchten. 1911 siegte Védérines mit 400 Kilometern,

1912 schaffte Daucourt 852 km, und 1913 erwartete man, daß die 1000 km-Marke fallen würde. Die meisten Teilnehmer flogen jetzt mit dem Besten, was es damals gab, dem luftgekühlten Rotationsmotor von „Gnome“. Auch vom Bautyp ging man endgültig über zum Monoplan, also zum Eindecker. Die Namen Morane-Saulnier, Clément-Bayard, Borel, Farman, Hanriot, Deperdussin, Bleriot kennt man heute noch. Los ging's 1913 am 29. April mit einem Flug von Marcel Brindejone de Moulinais, einem 22jährigen Bretonen, über 525 Kilometern bis Rheine-Bentlage. Ein Auftakt, der den jungen Piloten wenig zufrieden stellte. Er erweiterte seinen Rückflug über Bremen am 1. Mai mit einer Zwischenlandung auf dem jungen Bremer Flugplatz und in weiteren Etappen nach London und zurück nach Paris. Am 10. Juni hat Brindejone dann einen neuen Versuch im „Coup Pommery“ gestartet und richtig zugeschlagen. Mit Start in Villacoublay (Paris) um 3:57 Uhr erreicht er um 17:15 Uhr Warschau nach zwei Landungen unterwegs zum Betanken - 1382,5 Kilometer. War das der Sieg 1913 im Coup Pommery? Der Franzose hatte die Unterstützung einer starken Westdrift genutzt.

Aber der Wettkampf ging weiter. Zittern mußte Brindejone um seine Führung, als am 10. August Augustin Séguin, der Bruder des Konstrukteurs des Rotations-Motors „Gnome“, mit langem Anlauf von Biarritz aus an den Start ging. Nach Zwischenlandungen erreichte er bei Sunset Bremen – 1350 km. Das reichte nicht. Beim Bremer Verein für Luftfahrt registrierte man an jenem Tag einen schlecht gelaunten Séguin nach der Landung. Die Bremer waren der Meinung, der Franzose sei wegen der unzureichenden Halleneinrichtungen auf Bremens Stützpunkt „Neuenlander Feld“ so verstimmt.

Nein, Séguin war sauer, weil ihm zehntausende Francs entgangen waren. Aber die Konkurrenz ging weiter! Der Rekord Brindejones wurde übertroffen. Am 25. August startete sein Landsmann Maurice Guillaux, wiederum von Biarritz aus und landete nach 1386 km in Brackel. Guillaux flog für den Flugzeugbauer Clément-Bayard mit einem Cléget-Motor von 60 PS. War der Cléget-Motor der bessere? Brindejones Leute in Paris waren überrascht



Marcel Brindejone am 1. Mai 1913 vor der Halle des Bremer Vereins für Luftfahrt im Neuenlander Feld.



Brindejone startet am 2. Mai 1913 zum Rückflug von Bremen über Brüssel und London nach Paris

und zugleich skeptisch. Wie konnte dieser Motor dem 80 PS „Gnome“ überlegen sein? Sie erhoben Einspruch beim Präsidenten der Ligue Nationale Aérienne. Man schrieb einen Brief nach Brackel an den „Bourgmestre Monsieur Peters“. Peters Antwort: „Ich habe die Ehre Ihnen den Eingang Ihres geschätzten Briefes anzuzeigen und Sie zu informieren, dass der Aviateur Guillaux nicht in der Gemeinde Brackel (Provinz Lüneburg) gelandet ist. Aber ich habe die Mitteilung über unsere Zeitungen bekommen, dass ein französischer Flieger runtergegangen ist in Brockel bei Rotenburg - Peters-Bürgermeister.“ Selbiges bestätigte auch der Bürgermeister von Brockel und daß der Landeort die Wiese von Heitmanns sei. Am 29. September 1913 entschied die französische Luftfahrt-Verband: „Die Angelegenheit ist geklärt. Der Pilot Guillaux ist 40 km diesseits von dem Landepunkt seiner vorherigen Angabe gelandet. Der Coup Pommery gehört endgültig Brindejone de Moulinais.“ Der oberste Flugsportverband sperrte Maurice Guillaux für 10 Jahre für alle vergleichbaren Konkurrenzen. Der „Coup Pommery“ sollte danach nie mehr stattfinden.

Wolfgang Schulze



Maurice Guillaux und der Eindecker, mit dem er am 25. August 1913 um den Champagner-Cup kämpfte.



## Drachen in der Fischbeker Heide

„Kann ich bei euch meinen Drachen unterstellen?“ Diese Frage stellte Martin vor gut einem Jahr. Gemeint war sein Fluggerät. Er konnte, und nachdem das Luftamt Hamburg seine Genehmigung erteilt hatte, konnte er auch in Fischbek fliegen. Sein Motordrachen hat eine Flügelfläche von 14,2 m<sup>2</sup>, der Akku eine Kapazität von 53 Ah und erlaubt unter Leistung Flüge von 45 min. und erzielt

2,5 m/s Steigen. Martin arbeitet im Schichtdienst und fliegt, immer wenn es passt, auch in der Woche. Das Fluggelände gehört zum Naturschutzgebiet Fischbeker Heide und ist normalerweise jedermann zugänglich. Nur bei Vereinsflugbetrieb wird abgesperrt. Es ist schon ein echter Hingucker, wenn Martin seinen Drachen aufbaut, sich das Gurtzeug anlegt und den Motor startet. Dann läuft er

ein paar Schritte und fliegt. Es erinnert ein bisschen an die Pionierzeit der Fliegerei in Fischbek vor 70–80 Jahren. Für die Heidewanderer sind der Drachen und sein Pilot eine wahre Attraktion, und für unseren Verein eine Bereicherung.

*Text: Heike Capell*

*Fotos: Heike Capell, Martin Koch*

## Termine

### Termine 2016

12.02.2016	„Risiko Thermik – glücklich segelfliegen“, Vortrag von Frerk Frommholz im Clubhaus des HAC Boberg, Beginn 19:00 Uhr
18.02.2016	Jahreshauptversammlung Luftsportverband Hamburg
26.02.2016	„Hybrid-elektrische Antriebe – Paradigmenwechsel für den Flugzeugentwurf?“, Vortrag Dipl.-Ing. Peter Rostek, Airbus Operations GmbH, Hamburg, im Clubhaus des HAC Boberg, Beginn 19:00 Uhr
27.02.2016	Grünkohlessen beim SFC-Fischbek, 19:00 Uhr im Kranichhorst
04.03.2016	Jahreshauptversammlung des SFC-Fischbek, 19:30 Uhr im Kranichhorst
25.03.2016	Anfliegen beim SFC-Fischbek, ab 19:00 Uhr Feier im Kranichhorst
26.03.2016	Osterfeuer des SFC-Fischbek ab 19:00 Uhr
16./17.04.16	1. Runde der Segelflug-Bundesliga
17. – 27.05.16	Boberger Streckenflugwochen
01. – 24.07.16	Der Berg ruft! Fliegerlager des HAC Boberg in Aspres, Südfrankreich
23.07. – 07.08.16	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Klix

## Liebes Mitglied, lieber Leser!

Bis Anfang der neunziger Jahre informierte der LVN seine Mitglieder mit der quartalsweise erscheinenden Zeitung ‚Luftsport in Niedersachsen‘. Sie beinhaltete fast ausschließlich Informationen und Berichte aus dem eigenen Verband und wurde dankenswerter Weise von Mitgliedern erstellt, die dafür ehrenamtlich tätig waren.

Seit nunmehr 1990 ist der LVN einer von mehreren Herausgebern von einem Magazin Luftsport. Die beteiligten Landesverbände als Herausgeber informieren über ihre Regionalseiten und der Mantelteil wird von dem beauftragten Verlag betreut.

‚Luftsport‘ erscheint jährlich in 6 Ausgaben und kostet pro Jahr und Mitglied 9,63 €.

Dieser Bezugspreis erlaubt es nicht Honorare für Artikel und Bilder zu übernehmen und so sind wir auch hier auf eine Unterstützung unserer Mitglieder, Freunde und Förderer angewiesen. Wir danken Autoren und Fotografen für die Zusendung ihrer Artikel und Bilder und da unsere Zeitung ein Spiegelbild unseres Sports sein soll, wünschen wir uns zu dem einen oder anderen Thema auch ohne Honorar einen interessanten Artikel, den wir dann vielleicht in einem anderen Magazin lesen konnten.

*Euer Landesverband Niedersachsen e. V.*

*Renate Neimanis*



## Niedersachsenrallye 2015: Hodenhagen – Karlshöfen und zurück

**Im 2. Anlauf konnte die Niedersachsenrallye 2015 am 12. September 2015 doch noch stattfinden.**

Eigentlich hatten sich 17 Besatzungen zur Niedersachsenrallye am 11. Juli in Wilhelmshaven einfinden wollen. Nur wenige Tage vorher musste die Motorfluggruppe Wilhelmshaven-Friesland e.V. aus personellen und organisatorischen Gründen um Absage der Veranstaltung bitten. „Das kann er nicht machen“ war der erste Gedanke von Ralf-Rainer Schmalstieg, als er die Benachrichtigung von der Motorflugkommission des LVN erhielt. Die Antworten auf eine schnelle Rundmail signalisierten eine ausreichende Teilnehmerzahl und die Anfrage beim Vorstand fand Zustimmung: So waren die Voraussetzungen geschaffen, dass der Aero-Club Hodenhagen e. V. als Veranstalter der Niedersachsenrallye 2015 zur Verfügung stand.

Dietmar Hepper erledigte die Pressearbeit und formulierte die Ausschreibung neu, Ralf-Rainer Schmalstieg machte sich an die Streckenplanung. Karlshöfen stand weiterhin als Co-Ausrichter zur Verfügung, womit der Streckenverlauf angesichts der Jahreszeit und der notwendigen Zeitfenster keine großen Schlenker erlaubte.

Bis zu 18 Teilnehmer standen zwischenzeitlich auf der Liste, doch trotz Verschiebung des Nennungsschlusses reduzierten sich die Nennungen auf 11 Maschinen. Egal, die Vorbereitungen waren abgeschlossen. Der Clubwirt hatte angesichts von 6 Besatzungen mit einem Anflug von mehr als 100 NM für Freitagabend das in Hodenhagen traditionelle Heidschnuckenessen angeboten. Nur 2 Teilnehmer er-

reichten Hodenhagen am Vortag, womit alle auch kurzfristig hinzugebetenen Gäste und Helfer gut satt wurden.

Der Wettbewerbstag begann, wie befürchtet, mit Nebel. Eine Maschine aus Kirchheim Teck war pünktlich zur spätesten Ankunftszeit über Hodenhagen, musste dann aber eine Zwangspause in Hannover einlegen. Gegen Mittag rissen die Wolken auf und so konnten letztlich noch 9 Besatzungen zum spätest möglichen Briefing um 13:00 Uhr begrüßt werden. Diese Flexibilität in der Ablaufplanung ist Thomas Weise zu verdanken, dessen Durchführungs- und Auswertesoftware dies erst ermöglicht. Aber auch die vorausschauende Routenplanung und letztlich die geringe Teilnehmerzahl ermöglichten den ersten Start um



Flugplatz Hodenhagen



Flugplatz Karlshöfen

15:00 Uhr, die letzte Landung nach 117 NM um 17:30 Uhr und die Siegerehrung nur 30 Minuten später!

Streng nach der Wettbewerbsordnung, es war ja schließlich die Niedersächsische Motorflugmeisterschaft, musste zunächst ein Flugdurchführungsplan berechnet werden. Hier hatten insbesondere die Einsteiger schon ihre ersten Schwierigkeiten. So schön ja die heutige Flugplanungssoftware ist, aber so einen Plan mal wieder von Hand zu rechnen – im Falle von Esther Rimensberger mit dem Aristo Aviat – ist eigentlich Basiswissen, das jeder Pilot beherrschen sollte. Nebenbei bemerkt, Esther Rimensberger ist aus der Schweiz angereist, hat den ganzen Wettbewerb allein geflogen und sitzt beruflich auf dem Tower eines internationalen Flughafens. Die weiß bestimmt, warum man auch heute noch von Hand rechnen können sollte.

Auch die Vorbereitung der Wettbewerbskarte war für den einen oder anderen Einsteiger etwas Neues. Ohne Minutenstriche auf der Kurslinie kann man die vielen Zeitkontrollen gar nicht schaffen. Aber mit großzügiger Unterstützung durch den Wettbewerbsleiter und Überlassung von einschlägigen Hilfsmitteln, in Verbindung mit einer Einladung zum nächsten Rallyefliegerseminar, konnten alle Besatzungen mit perfekter Flugvorbereitung an den Start gehen.

Die Strecke führte von Hodenhagen über Walsrode, Rotenburg, Scheeßel und Zeven nach Karlshöfen. Ausgerechnet am Wettbewerbstag hatten wir mal östliche Winde und so mussten die Teilnehmer die volle Platzrunde zur Ziellandung mit touch and go ausfliegen. Hier gilt der Dank an die Kameraden aus Karlshöfen. Das Ziellandefeld wurde Tage vorher für beide Landerichtungen eingemessen und erst morgens für alle gut sichtbar ausgemalt. Weiter ging es dann Richtung Harsefeld und zurück über Sittensen und Neuenkirchen zur Abschlusslandung nach Hodenhagen. Unterwegs waren 12 Bilder an den Wendepunkten und 24 Bilder auf der Strecke zu identifizieren. Um es vor allem den Einsteigern zu erleichtern und Erfolgserlebnisse zu verschaffen, waren die Streckenbilder aber in 4 Abschnitte mit je 6 Bildern unterteilt und alle in der richtigen Reihenfolge angeordnet. Doch wie so oft sind nicht die Bilder, sondern die 12 bekannten Zeitkontrollen an den Wendepunkten und 10 unbekanntenen Zeitkontrollen auf der Strecke Quell unendlicher Fehlerpunkte gewesen. Der mitgeführte GPS-Logger lässt hier keine Diskussionen zu. Er zeichnet neben der Flughöhe zu jeder Sekunde die Position auf. Erfreulich, dass nicht eine Besatzung zusätzliche Strafpunkte für z. B. Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe kassiert hat.

Nach der Landung wurden die Teilnehmer zum Debriefing gebeten. Die gefundenen Bilder mussten auf der Karte markiert werden und wurden im Beisein der Teilnehmer ausgewertet. So wusste jeder gleich, wo ihm was durch die Lappen gegangen ist. Parallel dazu wurden die Logger ausgelesen und so konnte jeder auch gleich sehen, warum ihm das eine oder andere Bild fehlte und wo die Zeiten nicht stimmten. Alle bekannten Ergebnisse wurden sofort auf dem Bildschirm im Fliegerstübchen angezeigt, wo sich die Teilnehmer bei Kaffee und Kuchen erholen und ihren Heimweg vorbereiten konnten.

Zur Siegerehrung wurde der DAeC durch den Vizepräsidenten des Landesverbandes Niedersachsen Henning Jahns aus Bad Gandersheim vertreten. Er überbrachte die Grüße des Landesverbandes und ehrte Sieger und Platzierte.

Jüngste Teilnehmer und Gewinner der Einsteigerwertung wurden Uwe Maurer und Jan Felderhoff aus Bremen. Dieses Team hat sich erst beim Deutschlandflug im Juni kennengelernt und ihre Leistungen verdienen besondere Anerkennung. Neue Niedersachsenmeister sind Ingo Weise und Timo Wolf aus Celle. Der Pokal für den Mannschaftssieg ging an die Flugsportvereinigung Celle e. V.

So ging dieser Tag, gekennzeichnet durch das Improvisationsvermögen eines

erfahrenen Ausrichterteams, für alle zufriedenstellend zu Ende. Die Teilnehmer konnten ihre Heimatplätze noch vor Sonnen

set erreichen und die Ausrichter waren froh, dass es keine Unterbrechung in der Chronik der Niedersachsenrallye gibt.

Nur ein paar Teilnehmer mehr hätten sie sich gewünscht und sicher auch verdient.

### ERGEBNISLISTE

Platz	Besatzung	Flugzeug	Typ	Team	Klasse	Punkte
1	Cieselski, M.; Cieselski, A.	D-EGHN	C172	Breitscheid	Wettbewerb	113
2	Bäder, H.; Spreng, G.	D-EVHH	C152	Kirchheim/Teck	Wettbewerb	126
3	Rimensberger, E.	HB-CGK	C152	DPFV	Wettbewerb	296
4	Weise, I.; Wolf, T.	D-ENWU	M20J	FV Celle	Wettbewerb	600
5	Maurer, U.; Felderhoff, J.	D-MOFI	P92	AS	Einsteiger	849
6	Meyer, J.; Kohl, K.	D-MBVL	C42	Bremer VL	Einsteiger	1343
7	Janzen, R.; Prüess, D.	D-MXKL	C42B	Bremer VL	Einsteiger	2939
8	Schmeier, A.; Kleinwechter, G.	D-EOWP	PA38	FV Celle	Einsteiger	3419
9	Sander, B.; Herzberg, H.	D-MPAN	P92	Bad Pyrmont	Einsteiger	4464



Die Sieger der Niedersachsenrallye 2015 zwischen dem Wettbewerbsleiter Ralf-Rainer Schmalstieg (links) und dem Vizepräsidenten des DAeC LVN Henning Jahns (rechts)

*Text: Ralf-Rainer Schmalstieg,  
Aero-Club Hodenhagen e. V.*

*Fotos: Dietmar Hepper, Referent Rallyes  
und Wettbewerbe im DAeC LVN,  
Motorflugkommission*

PS: Der DAeC Landesverband Niedersachsen e. V. dankt Ralf-Rainer Schmalstieg, Thomas Weise aus Aschaffenburg und allen Helfern im Aero-Club Hodenhagen e. V. und im Aeroclub Elbe-Weser Karlshöfen e. V. ganz herzlich für ihr Engagement und dafür, dass sie die Niedersachsenrallye 2015 doch noch ermöglicht haben! Es war eine rundum gelungene Veranstaltung.

## Rallyefliegerseminar und Niedersachsenrallye 2016

### Bitte schon mal vormerken:

- Am Samstag, den 16. April 2016 veranstaltet der DAeC LVN das Rallyefliegerseminar in Hodenhagen, Seminarleiter ist – bekannt und bewährt – Ralf-Rainer Schmalstieg vom Aero-Club Hodenhagen e. V.
- Am Samstag, den 11. Juni 2016 veranstaltet der DAeC LVN die 43. Niedersachsenrallye mit 54. Niedersächsischer Motorflug-

meisterschaft. Ausweichtermin ist der 12. Juni. Der Wettbewerb beginnt und endet auf dem Flugplatz Nordholz-Spieka (EDXN), mit Touch-and-go auf einem anderen Platz. Die Ausrichtung ist von der Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V. übernommen worden. Anreise am Freitag und Abreise am Sonntag wird empfohlen.

**Alle Motorflieger im DAeC sind herzlich eingeladen teilzunehmen.**

**Ausschreibungen werden in Kürze auf der Website des LVN ([www.daec-lvn.de/motorflug/termine.html](http://www.daec-lvn.de/motorflug/termine.html)) verfügbar sein.**



## Meine Zeit mit dem LVN Discus (Teil 1)

*Die ganze Geschichte begann mehr oder weniger zufällig: Ich las in der Luftsport davon, dass man sich zurzeit auf den Discus 2b des LVN bewerben könnte. Das tat ich dann auch, allerdings ohne mir große Hoffnungen gemacht zu haben.*

Doch einige Monate später bekam ich eine E-Mail in der stand, dass ich den LVN für den Streckenfluglehrgang in Aue Hattorf nutzen dürfte. Ich konnte mein Glück natürlich kaum fassen, denn wann sonst kommt ein 18-jähriger zu dem Luxus ein Flugzeug fliegen zu können, welches ansonsten Meisterschaften gewinnt.

Doch nun zum Fliegen: Zunächst einmal begann alles mit einem Einweisungsstart, da der Platz in Aue Hattorf bei entsprechendem Wind im Lee des Rotenberges liegt. Nachdem alle diese Herausforderungen gemeistert waren und das Wetter sich am 30.7. wieder als fliegbar herausstellte, wurde der jedes Jahr vorkommende Dauerflug und Ziellandewettbewerb ausgeschrieben. Leider hatte ich zu diesem Zeitpunkt noch Probleme mit dem Flarm, welches mir mit einem penetranten dauerhaften Warnsignal noch den letzten Nerv raubte. Dank der Hilfe der Hattorfer, die mir eine ihrer Flarm Antennen zur Verfügung stellten, konnte auch dieses Problem

gelöst werden und der erste Streckenflug konnte kommen.

Am 31.7. war es dann auch endlich soweit und wir, das waren unser Trainer Andy in seiner DG800, Lutz in der LS4 und ich mit besagtem Discus starteten. Für unseren ersten gemeinsamen Teamflug hatten wir uns eine Strecke von 272 km über die Wendepunkte Bahnhof Wutha und Holzminden vorgenommen. Nachdem wir uns alle in der Luft getroffen hatten und die erste Hürde genommen war, flogen wir dann um 13:30 Uhr in 1500 m ab in Richtung Duderstadt. Dieser Schenkel verlief mit einem 60er Schnitt recht mäßig, obgleich wir mehrmals 2 m integriert vorfanden. Das lag aber mit Sicherheit auch daran, dass es mein erster Teamflug war und ich dementsprechend erst einmal damit zu tun hatte, die anderen nicht aus den Augen zu verlieren. Das wurde mit der Zeit aber immer besser, so dass der nächste Schenkel in Richtung Holzminden mit Rückenwindunterstützung mit einem 79er Schnitt gemeistert wurde. Nachdem die ersten beiden Schenkel sehr komfortabel verliefen, kamen wir auf dem dritten Schenkel bei Holzminden das erste und einzige Mal tiefer. Da Lutz wegen seines schlechter gleitenden Flugzeuges nur noch 610 m AGL hatte entschied Andy sich dazu,

um 90 Grad vom Kurs abzuweichen und einen 1,5 m Bart anzunehmen. Da wir den Wendepunkt noch nicht umrundet hatten, mussten wir noch einmal zurück nach Höxter, was entsprechend Zeit gekostet hat. Dort angekommen kurbelten wir uns noch einmal mit 1,4 m auf 1500 m. Nachdem wir zwei weitere Bärte ausgekurbelt hatten, zeigten unsere Endanflugrechner plus an und wir glitten los. Dabei war es interessant zu beobachten, wie verschieden gut die unterschiedlichen Flugzeuge gleiten: während Lutz dabei zusehen musste wie er gegenüber mir im Discus immer mehr an Boden verlor konnte ich beobachten, wie gut ein moderner 18 m Wölbklappenflieger gleitet. Kurz vorm Platz stand dann noch ein 1 m Bart den Andy und ich auskurbelten, während Lutz direkt nach Aue durchglitt. Folgend habe ich dann noch auf 302 km verlängert, während Andy noch einmal in den Harz geflogen ist und insgesamt 328 km gesammelt hat.

Der Wetterbericht des nächsten Tages versprach zwar mäßige bis gute Wolkenthermik bei 1 - 2 Achtern, kündigte aber auch eine Warmluftadvektion an, die uns gegen späten Nachmittag von Westen erreichen sollte. Deshalb planten wir unseren Flug zuerst durch den Harz nach Ballenstedt, von dort aus nach Bad Frankenhausen,

um dann den letzten Schenkel in Richtung Westen nach Göttingen zu legen. Da der letzte Wendepunkt bei entsprechender Basis im Gleitbereich von Aue Hattorf liegt, konnten wir uns so die Option offenhalten, ihn nahezu ohne Außenlanderisiko anzufliegen, ganz gleich was die Warmfront machte. Im Flug entwickelte unser Trainer Andy dann den Plan, erst einmal an der südlichen Harzkante entlang zu fliegen und erst bei entsprechender Arbeitshöhe den Harzeinstieg zu wagen. Das taten wir dann auch bei Nordhausen und wurden mit der fantastischen Landschaft des Harzes und sehr guten Steigwerten belohnt. Mit einem breiten Grinsen konnte wir uns in 5,6 m integriertem Steigen unter einer Wolke, deren Basis mit 2500 m deutlich höher lag als die Wolken in der Umgebung, hochkurbeln, um dann an den Flusen der nächsten Wolken entlangzuschließen. Der nächste Schenkel lief mit einem 90er Schnitt und einem durchschnittlichen Steigen von 2,8 m wie von selbst und führte zu Hochstimmung im Cockpit. Als wir in Bad Frankenhausen in Richtung Westen wendeten ahnten wir noch nicht, dass die eingeflossene Warmluft die Thermikbedingungen so deutlich verschlechtern sollte wie sie es tat. Das die Cumuli vollkommen verschwunden waren ließ uns schon mal vorsichtig werden. Unter dem einzigen Flusen, der über der Westflanke des Kyffhäusers stand, machten wir uns noch einmal mit 2 m pro Sekunde auf 2500 m, um dann im Blauen einen 1 m Bart zu finden, der uns aber nur auf 2000 m brachte. Nach dem Abflug begann ein 40 km langer Gleitflug, in dem das Vario keinerlei Ausschlag machte. Zu diesem Zeitpunkt fiel bei Lutz leider der Logger aus und er wusste nicht mehr, ob es bei ihm bis zum Platz gereicht hätte. Deshalb versuchte er, an der Ostkante des Rotenberges in einem Bart, den Andy und ich schnell wieder verließen, da er zu schwach war um wirklich zu steigen, Höhe zu machen. Wir flogen weiter und konnten über der Oderaue (die der Warmluft wohl die nötige Feuchte zum Aufstieg verschuf) einen Aufwind auskurbeln, der uns von 660 m auf 1100 m brachte. Leider war der Bart unten bereits verschwunden als Lutz ankam und so mussten wir ohne ihn weiterfliegen. Ein paar Kilometer weiter konnten wir uns

über einem kleinen See bei Hattorf mit 0,9 m pro Sekunde auf 1600 m hochschrauben. Gleichzeitig entschieden wir uns dazu, die deklarierte Aufgabe zu Ende zu fliegen, da uns nur noch ein Bart fehlte. Wir hofften, diesen im Gleitbereich des Platzes zu finden. Über Holzrode zeigte das Vario dann endlich das lang ersehnte Steigen an und wir kletterten mit 1,1 m pro Sekunde wieder auf 1500 m. Schon während des Kreisens bemerkten wir, dass sich über dem nördlichen Stadtrand von Göttingen ein paar kleine Flusen bildeten, die sich jedoch als unergiebig erwiesen. In der Folge umrundeten wir den Wendepunkt und setzen zum Endanflug an, der in komfortablen 380 m am Platz endete. Was ich aus diesem Flug im Kopf behalten werde ist der rapide Umschwung der Bedingungen bei Warmluftadvektion: 1000 m weniger Basis und nur noch ein Drittel der Steigwerte sind schon Hinweise, die so manchen Flug schneller als gewünscht enden lassen können.

Der Montag sollte für mich dann zum Tag des Jahres werden. Doch alles begann zunächst weniger erfreulich, nachdem die Trainer die Teams neu aufgeteilt hatten und ich nun mit Meret im Einser Discus und Falk in der LS4 fliegen sollte. An diesem Tag flogen nur Falk und ich, da Meret leider krank wurde und diesen Hammetag verpasste. Beim morgendlichen Wetterbriefing war uns allen noch gar nicht klar, was der Tag bringen würde, da spät einsetzende mäßige Thermik angekündigt war. Entsprechend klein wurden die Aufgaben ausgeschrieben. Für uns stand eine 189 km Aufgabe an, bei der wir in Richtung Eisenach fliegen wollten, um dort dann zu sehen wie der Thüringer Wald aussieht.

Bereits der erste Bart den wir um 13:30 Uhr mit 2,1 m pro Sekunde Gesamtsteigen und einigen Ausschlägen von 4 – 5 m und zeitweise 3,5 m integriert bis auf 2100 m kurbelten, zeigte das wahre Potenzial des Wetters. Als der nächste Aufwind dann auch mit 1,9 m integriert zog, waren wir zusammen mit der guten Optik des Thüringer Waldes endgültig vom Wetter überzeugt. So kamen wir trotz des Gegenwindes und einem sinnlosen Kurbelversuch meinerseits zügig voran. Die Bärte zogen

im Schnitt mit mindestens 1,5 m. Als wir den Thüringer Wald erreichten, knallte das Wetter dann so richtig. Der Grund war die Konvergenz, die über dem Thüringer Wald stand und hervorragende Steigwerte sowie lange Aufreihungen bot. Je näher wir dem Thüringer Wald kamen, desto besser fanden wir in unseren Rhythmus. Der Einstieg gelang recht schnell und unkompliziert durch einen 2,4 m Bart, der uns auf 2400 m brachte. Unter Mithilfe meines Trainers trafen wir die tragende Linie, die uns trotz der 20 km/h Gegenwind eine Gleitzahl von 65 über 150 km ermöglichte. Dank der hohen Gleitzahl konnten wir auch sehr wählerisch sein mit der Auswahl der Aufwinde und zeitweise nahmen wir keine Aufwinde mehr an, die nicht mindestens 3 - 4 m aufs Vario zauberten. Insgesamt benötigten wir nur 3 kurze Kurbelsessions um den Wald bis zur Wende bei Steinach zu erreichen, was trotz des Gegenwindes zu einem Schnitt von 85 km/h führte. Der nächste Schenkel wurde dank des Rückenwindes noch einmal deutlich schneller. So staunte ich nicht schlecht, als das Zeus auf einmal einen Gesamtschnitt von über 100 km/h anzeigte. Ein schöner 2,5 m Aufwind brachte uns dann vom „Tiefpunkt“ des Schenkels aus 1700 wieder auf 2200 m. Im Nachhinein ist festzustellen, dass wir die Gegenwindwende etwas tiefer hätten nehmen können, da wir dann den 2,5 m Bart mit Rückenwind länger hätten auskurbeln können und vorher weniger Zeit mit Gegenwind kurbeln müssen. Trotzdem lief dieser Schenkel wie am Schnürchen. Zuerst kurbelten wir noch einmal 2 m integriert, um dann östlich von Suhl einen 3,7 m Bart zu ziehen, der uns wie im Fahrstuhl auf 2500 m brachte. Dieselben Steigwerte erreichten wir noch einmal nördlich des Leinetals, nur dass wir dieses Mal auf 2700 m steigen konnten. Als wir den Thüringer Wald verließen wies Falk mich noch einmal eindringlich darauf hin, dass wir jetzt den Schalter auf schwächere, aber immer noch gute Bedingungen umlegen mussten und keine 3 - 4 m Varioausschläge mehr stehen lassen konnten. Glücklicherweise fanden wir jedoch bereits über Kreuzburg unter einer schönen Wolke einen 1,9 m Aufwind, der unser Vorankommen sicherte. In diesem Bereich pendelte

sich die Aufwindstärke auf den Rest des Schenkels in etwa ein, so dass ein Schnitt von 121 km/h, dank 2,71 m Gesamtsteigen und 53er Gleitzahl erfolgen werden konnte. An der CTR Kassel setzten wir Nordkurs und flogen bei einer abgesunkenen Basis von 1800 m und Steigwerten von „nur“ noch 1,4 - 1,9 m pro Sekunde. In diesem Teil des Fluges bat ich Falk die Führung zu übernehmen, da ich mental eine Pause von den so ereignisreichen letzten 3 Stunden und 300 km benötigte. Dank der guten Bart- und Li-

nienwahl sank der Schnitt nicht unter 100 km/h, was einer exzellenten Gleitzahl von 117 zu verdanken war. An dieser Stelle kam bei mir die Gewissheit, mein erstes 400er zu fliegen und der Wunsch die 500 voll zu machen auf. Der Plan war in den Harz einzufliegen und dort dann im Gleitbereich (der dank 2500 m Basis überm Harz recht groß war) auf 500 km zu verlängern. Deshalb steuerten wir nach der Wende bei Holzminden auf die sonnenbeschienenen Westhänge des Harzes zu. Auf dem Weg dahin probierten wir mehrere Wolken,

von denen jedoch nur eine richtig zog. Als das angezeigte Steigen von 3 auf 2,5 m pro Sekunde sank, entschied Falk weiterzufliegen, da wir den Schnitt hochhalten wollten. Ich selbst hatte in diesem Moment etwas Bammel, ob wir nicht zu offensiv fliegen, da ich den Aufwind, wäre ich alleine gewesen, ausgekurbelt hätte. Sollte Falk Recht behalten?

**Teil 2 folgt in der nächsten Ausgabe**

*Frederic Janssen / LSV Helmstedt e. V.*



## Faszination Alpen (Teil 1)

### 15. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung des DAeC Landesverband Niedersachsen

#### Die Klassiker

Der Freitag verspricht gutes Flugwetter. Die Alpendurchquerung soll nebst den Klassikerrouten in den Westalpen in Angriff genommen werden. Wir umrunden zunächst die Ötztaler Alpen über den Reschenpass, wo uns Turbulenzen begrüßen: Geschwindigkeit reduzieren und das Flugzeug erst mal fliegen lassen. Danach steht mit dem über 8.000' hohen Timmelsjoch

einer der höchsten Alpenpässe an, der reliefnahes thermisches Fliegen zum Ausgleich der mangelnden Motorleistung erfordert. Vom Ötztal springen wir zum Inn, wo wir vor dem Reschen über Scoul und Zernez mit dem Engadin Airport Europas höchst gelegenen Flugplatz erreichen. Die Dichtehöhe ist heute mit nur 6.800' noch recht moderat. Am Bernina Pass üben wir

nochmal das richtige überfliegen der Pässe in einem Winkel von 45 Grad, bevor es weiter geht Richtung Tirano. Nach einem beeindruckenden Direktanflug durch das Ada Tal landen wir auf der Piste 27 des PPR Platzes Sondrio. Flugleiter Alex schließt den Flugplan. Die Landung auf der über 1.000 m langen Asphaltpiste ist gratis, Softdrinks besorgt er uns zu einem Euro



und Avgas gibt's auch.

Hinter einem Segelflug Schlepp starten wir Richtung Whiskey zum Wasserflug Eldorado am Comer See, bekommen die Freigabe durch die Lugano CTR zum Lago Maggiore, wo einige Segelflugzeuge kreisen. Aufgrund relativ vieler tiefer Vorboten der bereits aus SW angekündigten Front besprechen wir kurz die möglichen Alternativen. Ein Steigflug durch die Wolken mit IFR Pick-Up gehört nicht dazu. Richtung Simplon Pass weichen wir einzelnen Cumulanten aus. Je höher wir steigen, desto besser wird es. Wir rufen Geneva FIS. Über Brig geht's nach Raron, wo wir weiter steigend ins Zermatter Tal einfliegen. Wir lassen den Blick nach Westen über den markanten Gipfel des Mont Blanc schweifen, bevor wir 150 Jahre nach der Erstbesteigung dem Matterhorn (4.478 m) einen Besuch abstatten. Der Berg der Berge hüllt sich auch in Wolken. Wir rufen kurz Sion TWR bevor wir zwischen Wildstrubel und Aletsch wieder auf die Alpennordseite queren. Da wir seit geraumer Zeit über 8.000' unterwegs sind und seit 20 Minuten in 12.000', ist mein persönliches Limit ohne ausreichende Höhenkompensation erreicht. Mit Zürich FIS steigen wir auf 8.000' ab vorbei am Schildhorn, Drehort des James Bond Klassikers. Rechts das mächtige 4.000'er Dreigestirn von Eiger, Mönch und Jungfrau, vorbei an der legendären 3.000 m senkrecht abfallenden Nordwand in Höhe der Spinne. Querab des Wetterhorn rufen

wir Meiringen TWR. Weitere Stationen sind die Alpnach und Buchos CTR. Wir bekommen Kurs 360 Richtung Vierwaldstättersee, fantastische Märklin Landschaft. Gotthard und San Bernadino runden die Alpenpässe der Schweiz ab, bevor wir über den Walensee knapp 6 Flugstunden später wieder Kurs nach Hause nehmen. In Bad Wörishofen erwartet uns dann noch eine interessante Stadtführung, die besonderen Bezug auf die Kneipp Kuren des Pfarrers Sebastian Kneipp nimmt.

#### Am 3.Tag

gibt es ungünstige Prognosen für den Süden. Als wir auf dem Radar über der Schweiz die ausgiebigen Niederschlagfelder sehen, freuen wir uns umso mehr über unseren gestrigen Flug. Es fehlt uns noch der Osten mit den Dolomiten. Mit dem Mobile Flight Deck VFR von Jeppesen gleichen wir zügig die für unsere Strecken relevanten NOTAMS ab. Im bereits online bei [www.dfs-ais.de](http://www.dfs-ais.de) am Vorabend vorbereiteten Flugplan wird die Startzeit ergänzt und wir sind auch am dritten Tag wieder früh in der Luft. Über den Brenner wagen wir uns durch die Zillertaler Alpen nach Brixen, Bolzano gleicht unsere FPL Daten ab. Wir sehen Teile der Marmolata, des Rosengartens. Das eindrucksvolle Relief des Kalksteins wird durch weiße Wolkenfetzen und den blauen Himmel in eine phantastische Komposition verwandelt. Zum krönenden Abschluss geht es über die drei Zinnen und Lienz zu meinem Favoriten, mit 1.110 m Österreichs

höchstgelegenen Alpenflugplatz Mauterndorf. Noch vor der Landung ergibt die Startstrecken-Berechnung, dass der Wiederstart möglich sein wird. So fliegen wir in 4.400' in den Gegenanflug zur 25 ein, der um den 5.186' hohen Hohenbühel führt. Nach der Landung auf dem kurzgeschnittenen Wimbledon Grastoppich empfängt uns Toni in familiärer Atmosphäre. Als die Schmalspurbahn pfeifend am Platz vorbei fährt ist die Alpenidylle filmreif. In Zell am See machen wir noch einen Zwischenstopp, wo zum Seefest u. a. Matthias Dolderer eine Kostprobe seines Könnens gibt. Beim Start auf der 26 kommt uns durch das nicht allzu breite Salzachtal eine 3'er Formation Piper Cub's mit Banner nebst einem halben Dutzend Gleitschirmflieger entgegen. Noch einen Blick auf Großglockner und den Großvenediger, über den Achensee und das Alpenvorland landen wir nach knapp 5 Flugstunden rechtzeitig in Wörishofen und freuen uns auf das bayrische Abschlussbuffet im Hotel Luitpold. Mit insgesamt 16 Flugstunden hat Frank die meisten der insgesamt 384 Flugstunden, die in 3 Tagen von 39 Piloten geflogen wurden, gesammelt. Obwohl ich schon bald für eine Samedan Einweisung zurückkehren werde, müssen wir jetzt erst mal Tschüss sagen. Aber nach dem 15. Alpenflug ist vor dem 16. Alpenflug, wo René gerne die Altiports in Courchevel und Megève besuchen möchte.

*Autor: Volker Stuhlsatz, Fluglotse/ATM Spezialist, in der Maastricht-UAC.*

# Termine 2016

## Fluglehrerfortbildung

05.03. – 06.03.2016      Bremen Airport, gemeinsam mit der DFS      (Maßnahme der Sparte Motorflug)

Die Anmeldungen zu den Fluglehrerfortbildungen sind schriftlich per E-Mail an die Geschäftsstelle zu richten.

## Segelflug

27.02.2016      Tagung der Ausbildungsleiter      Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

01.05. – 07.05.2016      Streckenfluglehrgang für Junioren      Flugplatz „Große Höhe“  
(Meldeschluss: 28.02.2016)      Luftsportverein Delmenhorst e. V.

18.07. – 29.07.2016      Streckenfluglehrgang für Junioren      Flugplatz „Celle-Scheuen“  
(Meldeschluss: 30.04.2016)      Flugsportvereinigung Celle Segelfluggruppe e. V.

02.09. – 04.09.2016      Landesjugendvergleichsfliegen      Flugplatz Bückeberg-Weinberg  
Luftsportverein Bückeberg-Weinberg e. V.

13.11.2016      Niedersächsischer Segelfliegertag      Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

## Segelflugausbildung 2016

12.02. – 21.02.2016      Theorieblock/Unterricht      Sportpension Hodenhagen  
(Anreise: 11.02.2016 bis 19.00 Uhr)

08.04. – 23.04.2016      Hauptlehrgang      Segelfluggelände „Großes Moor“,  
(Anreise: 07.04.2016 bis 19.00 Uhr)      Ehlershausen

## Motorflug

27.02.2016      Tagung der Fluglehrer/Ausbildungsleiter      Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

16.04.2016      Rallyefliegerseminar      Aero-Club Hodenhagen e. V.

11.06.2016      43. Niedersachsenrallye und 54. Niedersächsische      Ausrichter:  
(Ausweichtermin: 12.06.2016)      Motorflugmeisterschaft von/nach Nordholz-Spieka      Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V.

27.07. – 31.07.2016      Alpenflugeinweisung      Flugplatz Bad Wörishofen

12.11.2016      Niedersächsischer Motorfliegertag      Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

## Verband

12.03.2016      Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN      Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

## Vereine

01.05.2016      „Tag der Offenen Tür“, LSV Wittlage e. V.      Flugplatz Bohmte-Bad Essen (EDXD)  
www.lsv-wittlage.de

05.05. – 08.05.2016      Südniedersachencup      Luftsportvereinigung Göttingen e. V.  
(Vergleichsfliegen der südniedersächsischen Vereine)      Flugplatz Göttingen Heiligenstadt (Günterode)  
www.lsv-goettingen.de

## Einladung zum Segelfliegertag Rheinland-Pfalz 2016



SEGELFLIEGERTAG  
RHEINLAND-PFALZ 2016  
DANNSTADT-SCHAUERNHEIM

am 13. Februar 2016 ab 10:00 Uhr

Zentrum Alte Schule · Hauptstraße 139 · 67125 Dannstadt-Schauernheim

Ausrichter: Segelflugkommission Rheinland-Pfalz  
Segelfluggruppe Giulini  
Segelflugsportverein Ludwigshafen

### AUSSTELLER:

Aero Optik  
air avionics  
AM-Förderverein  
Anschau Trailer  
Eqip Verlag  
HpH sailplanes (Außenbereich)  
irl shop  
Luftsportjugend RP  
LX Avionik  
LX Navigation  
MILVUS  
Vereinsflieger.de

### VORTRÄGE:

Vereinsmanagement  
Frank Bender  
Wie wird man Sportsoldat?  
Unser fliegerisches Leben als Sportsoldaten  
Die Weltmeisterschaft in Australien  
Robin Diesterweg und Robin Sittmann  
740 km mit dem Standard Cirrus  
und die Folgen  
Lukas Winterhoff  
Gleitzahl 100: der Weg dahin  
Prof. Loek Boermanns  
Fluglehrer-Multiplikatorenlehrgang in St. Auban  
Harald Boyé  
Welleneldorado Pfälzerwald:  
Rekordhöhenflüge am 15.11.2015  
Peter Franke

ENDE GEGEN 18:00 UHR



## Multiplikatoren

Arbeitstagung für Multiplikatoren  
im Modellflug

Samstag, 27.02 2016, 10:00 Uhr  
bis Sonntag, 28.02 2016, 13:00 Uhr

Eingeladen sind alle interessierten Modellflieger, um zu diskutieren, Erfahrungen auszutauschen und auch neue Wege zu finden, die Arbeit der Multiplikatoren in den Vereinen zu erleichtern.

Die Tagesordnung ist auf der Homepage des Landesverbandes [www.lsvrp.de](http://www.lsvrp.de) und auf [www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de) veröffentlicht.

Verbindliche Anmeldung sowie weitere Wünsche zur Tagesordnung spätestens bis zum 13. Februar 2016 an [info@lsj-rp.de](mailto:info@lsj-rp.de) einreichen. Die entstehenden Kosten für Übernachtung, Verpflegung und die Tagungskosten trägt die Kommission Modellflug, Reisekosten werden den Teilnehmern anteilig erstattet.

Wir hoffen, dass möglichst viele Modellflieger, die sich mit der Jugendarbeit befassen, an dieser Tagung teilnehmen und wir am Ende viele neue Ideen in die Vereine und Verbände mitnehmen können.

*Eberhard Heiduk (Modellflugreferent RP)*  
*Hilmar Damm (BUKO Modellflug im DAeC)*  
*Bert Henn (Landesjugendleiter RP)*

## Trauer um Frank Elsner

Nach schwerer Krankheit verstarb unser langjähriger Vizepräsident Frank Elsner aus Mainz

Frank Elsner war aktiver Segelflieger in Mainz und später im Flugsportverein Bad Kreuznach. Im Luftsportverband Rheinland-Pfalz war er von 1987 bis 2003 Vizepräsident. Mit seiner Frau Christa, auch sie eine aktive Pilotin, war er sehr

um Harmonie und Austausch innerhalb seines Vereins und auch im Verband bemüht. Die Gespräche – oft bei einem Glas Wein – wurden meist harmonisch und als Dialog geführt. Besonders gern erinnern wir uns an seine Witze, die er unnachahmlich in

seinem „Meenzer Dialekt“ zum Besten geben konnte.

Frank Elsner wurde am 28.10.2015 in Gonsenheim beigesetzt – wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

## „Die Mischung macht's“ – 18. UL- und Motorfliegertag Rheinland-Pfalz

Es muss wohl wirklich an der Zusammensetzung der Themen liegen, dass sich Jahr für Jahr Anfang November so viele Piloten und einige Pilotinnen auf den Weg zum Technikzentrum des Landesluftsportverbandes auf dem Domberg in Bad Sobernheim machen. Auch die 18. Veranstaltung war wieder überraschend gut besucht, und bei schönem Novemberwetter waren sogar einige mit Flugzeugen angereist. Zu Beginn der Veranstaltung gedachte man mit einer Gedenkminute der Opfer des Anschlags von Paris vom Vortag. Dann begrüßte der Präsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann, die Anwesenden ganz herzlich, unter ihnen auch Vertreter der Stadt und des Landkreises. Auch die Sportfachreferenten Guido Wagner (Ultraleichtflug) und Manuel Höferlin (Motorflug) hießen die Anwesenden herzlich willkommen und versprachen einen abwechslungsreichen Tag mit vielen interessanten Vorträgen. Schon gleich der erste Vortrag von Herwart Goldbach von der Deutschen Flugsicherung in Langen mit dem Titel „Gefangen in den Wolken“ zog die Zuhörer in seinen Bann. Zur Einführung in das Thema zeigte Goldbach in einem kleinen Filmbeitrag, wie schnell man als VFR-Pilot in eine solch scheinbar ausweglose Situation kommen kann. Mit Unterstützung der Lotsen vom Flight Information Service ist es aber möglich, in einer solchen Notsituation durch die Wolken zu sinken und dann sicher zu landen. Goldbach erklärte anhand einer Checkliste, welche Informationen für die Lotsen wichtig sind, damit sie dem Piloten optimal helfen können: Position, verbleibende sichere Flugzeit, Ausrüstung des Flugzeuges... Hier zeigte sich einmal wieder, wie wichtig eine gute Flugvorbereitung ist – auch, und hier besonders, für den Helfer. Immer wichtig: Ruhe bewahren – denn dies erlaubt dem Piloten, dann auch situationsgerecht zu handeln. Schritt für Schritt konnte man nachvollziehen, wie eine solche bodenseitige Unterstützung durch FIS vor sich geht.



In diesem Zusammenhang wies Goldbach darauf hin, dass man mit einem Fluglehrer einmal einen Precision- bzw. LOC-Approach üben sollte, um ein solches Manöver in einer Notlage dann abrufen zu können. Die Durchführung dieser Verfahren ist an militärischen Flugplätzen nach vorheriger Rücksprache möglich. Im Anschluss beantwortete der Referent viele Fragen und erklärte auch noch einmal ausdrücklich, dass man sich nicht aus Angst vor einer Strafverfolgung davor scheuen sollte, in einer solchen Notsituation um Hilfe bei den Lotsen der DFS zu ersuchen.

Zum Programmpunkt „Awareness Campaign Ramstein“ konnte Capt. U.S. Air Force Sanchez von der Ramstein Air Base begrüßt werden. Der Sachgebietsreferent für den Luftraum, Dr. Reiner Schröer, erläuterte die Situation im Großraum Ramstein. Da die Air Base die zentrale Drehscheibe für den USAF-Verkehr in Europa mit bis zu 45.000 Flugbewegungen im Jahr ist, ist hier die „See and Avoid“-Regel von größter Wichtigkeit. Jeder, der in diesem Bereich fliegt, sollte größte Aufmerksamkeit walten lassen und Funkkontakt mit Ramstein aufnehmen, mit Angabe von Position und Höhe. Hierzu gibt es seit 2014 die neue Ramstein-Card (unter anderem mit eingezeichneter Hilfe für die Positionsbestimmung und einem Beispiel

für Funkkontaktaufnahme), die in jedem Flugzeug mitgeführt werden sollte. Auch ist es unabdingbar, in diesem Bereich nur mit eingeschaltetem Transponder zu fliegen. Der Hauptverkehr von Ramstein findet im nördlichen Bereich statt, weniger im Süden. Bei Nichtbeachtung dieser Punkte, unzureichender Sicherheitslage und gefährlichen Annäherungen könnte es sonst passieren, dass hier ein Luftraum D wie bei Flugplatz Hahn eingerichtet wird.

Im Anschluss beantworteten Dr. Schröer und Capt. Sanchez dann Fragen speziell zu den angesprochenen Punkten. Nach der Mittagspause, die, wie auch die Kaffeepausen, perfekt von Mitgliedern des FSV Sobernheim betreut wurde, folgte ein weiterer Vortrag von Herwart Goldbach, nun zum Thema „Sicherheitsaspekte in der Fliegerei“. Basierend auf seinen Erfahrungen bei der DFS in Langen referierte er unter anderem zu den Unterpunkten Drohnen, Luftraumverstöße, Initial Call, Problemfeld Pflichtmeldepunkte, Nachtflug, TMZ und RMZ. Die Zunahme der Drohnen stellt eine wachsende Gefahr für die Fliegerei dar, wie kritische Zwischenfälle mit Drohnen und Modellflugzeugen schon zeigten. Wer unterwegs eine Drohne sieht, sollte dies umgehend über Funk an alle Piloten in diesem Bereich weitergeben. Luftraumverstößen liegen oft mangelnde Flugvorbereitung,

Ablenkung im Cockpit, Nicht-Nutzen von Wissen und Ressourcen, Überlastung und Zeitdruck im Cockpit und am Boden sowie falsch eingeschätzte körperliche und mentale Fitnessdefizite zugrunde. Abhilfe kann man hier schaffen, indem man sich schon vor dem Start ausreichend Zeit nimmt und auch bei der Flugvorbereitung mit Check-Listen arbeitet. Die Arbeit der Lotsen wird öfters dadurch erschwert, dass der sogenannte Initial Call nicht korrekt erfolgt und dann nachgefragt werden muss. Dabei kann es sinnvoll sein, sich diesen vor dem Erstkontakt über Funk aufzuschreiben, um keine der hierfür nötigen Angaben zu vergessen. Bei den Pflichtmeldepunkten ist auf die genaue Angabe der Position und das Anpassen der Flugzeuggeschwindigkeit an die Gegebenheiten zu achten sowie auf das genaue Befolgen der vorgeschriebenen Punkte. Beim Nachtflug ist wichtig, immer Funkkontakt zur Flugsicherungskontrollstelle zu haben, um bei Bedarf umgehend Unterstützung anfordern zu können. In einer TMZ müssen alle Luftraumnutzer, auch die Segelflieger, uneingeschränkt sichtbar sein durch den Transponder im Mode C. Seit der Einführung von SERA ist die RMZ Ersatz für den früheren Luftraum F geworden. Zum Abschluss wies Herwart Goldbach darauf hin, dass Gefahren nicht immer offensichtlich sind. Fehlende Transponder-signale, Wirbelschleppen, Sichtbeschränkungen und Wolkenabstand z. B. sind nur einige Faktoren, die in ihrer Wichtigkeit nicht unterschätzt werden sollten und de-

ren Berücksichtigung ebenfalls zu einer guten Flugvorbereitung gehört.

Ebenso interessant war der nächste Vortrag „RAFIS – Zivile Nutzung des militärischen Fluginformationsdienstes der Bundeswehr“. Oberleutnant Josef Leidinger stellte dieses System vor und erläuterte den radargestützten Fluginformationsdienst der Bundeswehr für die zivile Nutzung.

Im „LuftSport“-Magazin sind zurzeit 4 Landesverbände vertreten: Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz. Zur AERO im April 2016 plant die Zeitschrift ein neues Konzept. LuftSport-Chefredakteur Klaus Fey bat um mehr Beiträge, sowohl für den Landesverbandsteil als auch für den überregionalen Teil, und gab Tipps und Anregungen für die Pressearbeit in den Vereinen. Pressekontakte müssten gepflegt und regelmäßig mit Material versorgt werden. Es sei wichtig, dass auch über positive Ereignisse in einem Luftsportverein berichtet werde und nicht nur Negatives.

Hans Brüning stellte die aktuelle Entwicklung im bemannten Elektroflug vor. Da Anwohner von Flugplätzen sich oft von Lärm und Umweltemissionen gestört fühlen, hat man auf dem Flugplatz in Mainz-Finthen das Projekt „Green Airport Mainz“ ins Leben gerufen. Hier wird nach einer Lösung gesucht, wie man ohne Lärm und CO<sub>2</sub>-neutral starten und landen kann. Als Lösung ist an Elektro- oder Hybridantrieb mittels Brennstoffzellen gedacht. Der Strom hierfür könnte, so die Vorstellung, über Solardächer mit

konventioneller Photovoltaik oder über horizontale Photovoltaikanlagen (z.B. Straßenbelag, Landebahnen) gewonnen und dann in sogenannten Powerpacks gespeichert werden.

Airbus plant, 2018 einen ersten Zweisitzer als Schulflugzeug zuzulassen. In Mainz ist man sehr interessiert an einem Flugzeug mit einer Reichweite von 30 Minuten für Platzrunden-Schulungsflüge. Ein solches Flugzeug könnte dann auch für andere Vereine von großem Interesse sein.

Zum Abschluss dieses Tages mit so vielen interessanten Beiträgen berichtete Günter End vom Luftsportverband Rheinland-Pfalz über im vergangenen Jahr durchgeführte Flugreisen nach Las Vegas und Florida sowie von den Flugsicherheitsausflügen nach Gap in den französischen Seealpen. Die eindrucksvollen Bilder dieser Unternehmungen machten richtig Lust auf solche Flugreisen.

Die nächsten geführten Ausflüge nach Gap/Frankreich sind geplant vom 29. Mai bis 3. Juni und vom 28. August bis 2. September 2016. Nähere Informationen hierzu sind in der Geschäftsstelle erhältlich.

Präsident Ernst Eymann dankte allen Mitwirkenden dieses Tages für die vielen interessanten Beiträge und Informationen und das Gelingen dieser Veranstaltung. Sein Dank ging auch an den FSV Sobernheim für die alljährliche Übernahme des Caterings. Zum Schluss wünschte Eymann allen eine gute und unfallfreie Flugsaison 2016.

*Text: Sybille Baumgärtner  
Foto: Günter End*

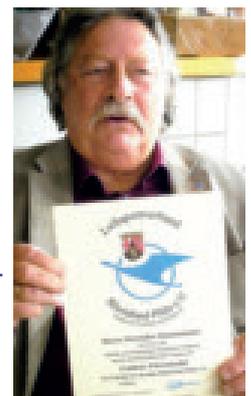
## Wir gratulieren:

### Der langjährige Vorsitzende des LSC Westerwald e.V. Alexander Zimmermann wurde anlässlich seines Geburtstages geehrt.

Alexander Zimmermann, langjähriges Mitglied und von 1981 bis 1993 1. Vorsitzender des LSC Westerwald feierte im Kreise seiner Familie und seiner Fliegerfreunde

am Flugplatz Montabaur seinen 80. Geburtstag. Von Hermann Kleber erhielt Zimmermann die goldene Ehrennadel des LSV RP.

**Alexander Zimmermann mit der Urkunde des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz e.V.**



## Sitzung des Bundesausschusses Frauen und Familie (BAFF) November 2015 oder „Quo vadis, Frauen im DAeC?“

„Welche Aufgaben und Funktionen übernimmt der BAFF im DAeC?“ Mit dieser Fragestellung beschäftigten sich die Frauenbeauftragten bei ihrer diesjährigen in Hamburg abgehaltenen Sitzung.

„Sind wir reine Quotenfrauen? Ist unsere Existenz nur der Erfüllung von Richtlinien des DOSB geschuldet?“ Ketzerische Fragen, die heiß diskutiert wurden und letztendlich in Thesen mündeten, mit denen sich die Frauenbeauftragten in den nächsten Sitzungen näher befassen werden müssen. Der BAFF sieht sich die Frauenquote betreffend nicht als Erfüllungsgehilfe der Gremien des DAeC – wir sehen uns als Sprachrohr aller fliegenden Frauen, als Unterstützer-, Rat- und Inputgeber. Wir sind die Expertinnen bezüglich Frauen- und Familienfragen. Auf Anforderung sind wir bereit, Verbänden, BUKOS und Vereinen bei der Änderung von Regularien helfend zur Seite zu stehen. Wir möchten in allen Gremien Frauenvertreter, die sich im BAFF engagieren. So sollte bei Neuwahlen von Kommissionen der Frauenanteil erhöht werden. Warum wurde zum Beispiel bei der Neuwahl der Bundeskommission Segelflug nicht beim BAFF nach einer geeigneten Kandidatin gefragt? Keine der anwesenden Frauenbeauftragten wurde hier angesprochen.

Was nützt ein Zusammentreffen der Frauenbeauftragten der Landes- und Sportfachverbände, bei dem nur ein geringer Teil erscheint? Hier stellt sich die Frage nach einer Neuorganisation des BAFF. Ein Kaffeekränzchen sollen diese Treffen wohl kaum sein, aber welche Wirkung kann von einem Gremium ausgehen, bei dem sich nur eine Handvoll Frauen treffen. Zwölf unbesetzten Posten stehen fünfzehn besetzte Posten gegenüber, von denen sich die Hälfte an BAFF-Sitzungen beteiligt. Mit dem DAeC-Vorstand muss über die Änderung der Geschäftsordnung des BAFF bezüglich der Zusammensetzung nachgedacht werden.

Wie bereits angesprochen sehen wir uns als Kontrollinstanz bei der Einhaltung der Richtlinien gleichberechtigter Teilhabe. Die Überprüfung von Satzungen hinsichtlich frauenfeindlicher Formulierungen ist inzwischen eine Selbstverständlichkeit. Wir treten für mehr Frauenbeteiligung ein, deshalb sollte

der DAeC den BAFF stärker einbeziehen – um Frauen in naher Zukunft paritätisch an allen Gremien zu beteiligen, muss man auf Frauen zugehen und ihnen Möglichkeiten eröffnen.

Neben der Gremienarbeit ist die Unterstützung aller Luftsportlerinnen ein weiteres Anliegen des BAFF. „Mädchen und Frauen sind herzlich willkommen!“, so unser DAeC-Präsident Wolfgang Mütter. Aber Worte reichen nicht, um eine Willkommens- und Wohlfühlkultur zu schaffen und die Situation der Frauen im Luftsport attraktiver zu gestalten. Sich zu organisieren, zu treffen und auszutauschen sind gemeinsame Anliegen aller Frauen, die zurzeit in den meisten Vereinen in der Außenseiterrolle und als Einzelkämpfer unterwegs sind. Das Hexentreffen, die zentrale, jährlich stattfindende Zusammenkunft aller Luftsportlerinnen, bietet Gelegenheit, fliegende Frauen nach ihren Bedürfnissen zu befragen und zu stärken. Der DAeC muss solche Treffen unterstützen – durch Sponsoring und das Bereitstellen von Referenten/innen.

Als sein wichtigstes Anliegen sieht der BAFF die Mitgliederförderung bzw. -neugewinnung. Die Statistik der letzten Jahre weist darauf hin, dass die Mitgliederzahlen zurückgehen; insbesondere Frauen im Alter zwischen 20 und 30 Jahren hängen das Hobby „Fliegen“ an den Nagel, geben es zugunsten Beruf oder/und Familie auf. Schaffen es die Luftsportvereine, das Hobby attraktiv, sprich familienfreundlich, zu gestalten, bleiben die Mitgliederzahlen stabil. Der vom BAFF 2011 initiierte Wettbewerb „Familienfreundlicher Luftsportverein“ hat zum Zeitpunkt der Ausschreibung und der Prämierung zwar Aufmerksamkeit hervorgerufen, inwiefern er allerdings auch nachhaltig wirkt, bleibt fraglich. Die in diesem Zusammenhang erstellte Broschüre sicherte die Wettbewerbs-Ergebnisse und -Erkenntnisse, aufgrund deren der BAFF weiteren Handlungsbedarf sieht. Warum gibt es z.B. nicht, wie beim Umweltlabel „Blaue Flagge“, das inzwischen international bekannt ist und u.a. auch für die Umweltfreundlichkeit eines (Wassersport-)Vereins steht, ein Label für den familienfreundlichen Sportverein?

Hier sollte der DAeC den anderen Sportverbänden vorangehen, sich mit dem DOSB absprechen, aber dann die Initiative ergreifen. Wir wünschen uns ein Audit, mit dem ein Verein seine Familienfreundlichkeit überprüfen lassen kann und dann – so erfolgreich – eine Auszeichnung erhält, die ihn als familienfreundlich prämierten Luftsportverein ausweist. Ein dann bundesweit (über alle Sportarten hinweg) abrufbares Angebot an familienfreundlichen Vereinen wäre das Ergebnis. Der Verein erhält nicht nur die Prämierung (mit ansprechendem Logo), man findet ihn außerdem bei einer Internetrecherche unter dem Stichwort „Familienfreundlicher Sportverein“. Eine „digitale Landkarte“ ist vorstellbar, in der Familien auf der Suche nach einem geeigneten Sportvereine vor Ort finden und bei der Vereine gleichzeitig mit ihren Besonderheiten aufwarten können. Wir möchten dieses Konzept vorstellen und bei der Gestaltung mitwirken. Zur Gewinnung von neuen Mitgliedern empfiehlt der BAFF eine bundesweite Aktion in Form eines „Family Day“. Dieses Angebot sollte ähnlich dem „Girls' Day“ organisiert sein, bei dem junge Mädchen und Frauen an einem bestimmten Tag bundesweit in Männerberufe hineinschnuppern. Am „Family Day“ werden von interessierten Luftsportvereinen Aktionen für Familien angeboten. Denkbar ist ein Tag im Spätsommer und die Einbindung aller Luftsportarten, wichtig eine bundesweite Werbekampagne des DAeC in allen Medien. Eine Anmeldemöglichkeit der teilnehmenden Vereine über das Internet vereinfacht das Prozedere. Auch hier können sich Familien im Internet genauere Informationen holen und dann ihren nächsten Flugplatz wählen und besuchen. Es geht dabei nicht darum, „konkurrierenden“ Vereinen Mitglieder abzuwerben, sondern Nichtflieger anzusprechen und für den Luftsport zu begeistern. Auch dieses Konzept möchten wir vorstellen und bei der Ausarbeitung mitgestalten.

**Ansprechpartnerinnen:**

**Heike Eberle – Frauen in Gremien**

**Ines Engelhardt – Familien-Audit**

**Gynia Felcher – Pressearbeit**

**Annemarie Hampe – BAFF in den neuen Medien**

**Sabine Theis – Family Day**

## Fortbildung der Jugendleiter

Vom 27. bis 29. November tagte die Luftsportjugend Rheinland-Pfalz wieder auf dem Domberg in Bad Sobernheim anlässlich der jährlichen Fortbildung der Jugendleiter



Spaß bei der Rallye um den Flugplatz

Foto: Katharina Großer

Die Jugend-Vertreter der rheinland-pfälzischen Vereine bekamen dabei noch am Freitagabend Infos zu den Förderflugzeugen des Segelstreckenflug Fördervereins Rheinland-Pfalz & den Fördermöglichkeiten für jugendliche Segel-Streckenflieger. Der Abend klang mit einem gemütlichen Beisammensein zum Kennenlernen und Erfahrungsaustausch aus. Der Samstag hatte dann ein volles Programm zu bieten:

In einem Vortrag wurde über Historie und aktuelle Entwicklungen der Luftfahrtforschung in Deutschland sowie Ausbildungs- und Berufswege in diesem Feld informiert. Das hier erlernte Wissen konnte später in

einer spaßigen Rallye um den Flugplatz Domberg an der frischen Luft vertieft werden.

Am späteren Nachmittag wurde dann mit frischem Tatendrang in einem Workshop zum Thema Mitgliedergewinnung und -bindung gearbeitet. In kleinen Gruppen wurden die Bedürfnisse (junger) Menschen beleuchtet und wie diese bei der Ausübung eines Hobbys im Luftsport erfüllt werden.

Die Ergebnisse dieses Workshops sollen die Grundlage für Maßnahmen in der Mitglieder-Werbung bilden, um diese Bedürfnisse gezielt adressieren zu können.

Dazu wurde auch das Projekt „Juniorpilotschein“ vorgestellt, das von der LSJ umgesetzt werden soll. Dabei sollen Materialien für Informationsveranstaltungen zur Verfügung gestellt werden, die besonders Kinder für den Luftsport begeistern können. Die im Workshop identifizierten Bedürfnisse der Zielgruppe bilden auch hier die Grundlage der noch zu erarbeitenden Inhalte.

Nach einem gemeinsamen Pizza-Essen konnte der Abend dann noch entspannt im Jugendraum bei Billard und langen Gesprächen ausklingen.

Am Sonntagmorgen stellte Philipp Martin seine Erfahrungen vom International Air Cadet Exchange (IACE) vor. Dies ist ein internationaler zweiwöchiger Austausch für Luftfahrtbegeisterte im Alter zwischen 18 und 20 Jahren, der viel zu bieten hat. Eine Bewerbung lohnt sich! Jan Bischoff von der Landesjugendleitung ist nun auch für die Bundes-Luftsportjugend Koordinator für den IAEC und hilft hier gerne weiter.

Wir bedanken uns bei allen Teilnehmern für das Interesse und die rege Mitarbeit – wir hoffen, dass gute Impulse mit nach Hause genommen werden konnten.



Die Teilnehmer der LSJ-Tagung 2015

Foto: Jonas Schur

## Luftsportjugend-Versammlung

Nach den Berichten der Landesjugendleitung und der Vereinsjugendleiter wurde Idar-Oberstein und Wershofen für die Ausrichtung von Volleyballturnier und Jugendvergleichsfliegen gedankt.

Landesjugendleiter Bert Henn informierte zu Zuschüssen durch die Gebietssportbünde, und zusätzliche 5 x 50 € wurden durch die LSJ vergeben. Da es dieses Jahr nur 4 Einreichungen „Gelber Listen“ gab (2 x Osthofen, 2 x Ludwigshafen), erhielten beide Vereine je 100 Euro.

Tobias Lüdke präsentierte den Stand des laufenden durch den Jugendförderfond bezuschussten Projektes „Grundüberholung K8“ der Jugendgruppe aus Kirn. Die zweite Hälfte des Zuschusses von 500 € soll bei Fertigstellung (voraussichtlich Ende nächsten Jahres) ausgeschüttet werden.

Für dieses Jahr gab es zwei Anträge für den Jugendförderfond: Die Jugendgruppe aus Osthofen baut eine Cabrio-Haube für ihre ASK 13, und die Jugend aus Wershofen hat ihren Jugendraum renoviert. Es wurde beschlossen, beide Projekte jeweils mit 250 € zu fördern.

Für die Aktion A-Pilot gab es dieses Jahr nur 3 Einreichungen, somit musste nur die Reihenfolge der Preise ausgelost werden. Darius aus Kirn gewann den ersten Preis und bekommt 150 € Zuschuss zu seinen Ausbildungskosten. Im nächsten Jahr soll die Aktion noch stärker beworben werden.

Die Versammlung berief außerdem Volker Schliephake zum Sportleiter des Jugendvergleichsfliegens. Volker macht diese Arbeit mit viel Herzblut bereits seit Jahren – herzlichen Dank dafür! Mit der nun offiziellen

Schaffung dieses Postens soll diese Arbeit gewürdigt, aber auch besser strukturiert werden, um den Organisationsaufwand für die LSJ und die Ausrichter besser überschaubar zu machen und die (gewohnt) gute Organisation dieses Events auch für die Zukunft sicherzustellen.

Außerdem: Das Jugendvergleichsfliegen 2016 wurde an Osthofen vergeben und wird am 2. Septemberwochenende (09.–11.09.) stattfinden. 2017 wird Langenlonsheim das JVF ausrichten.

Die Bad Sobernheimer Jugend ist daran interessiert, das Volleyballturnier 2017 zu übernehmen. Sollte dies wider Erwarten nicht klappen, steht Koblenz als Backup zur Verfügung.

Die Termine für das kommende Jahr werden zeitnah auf der Webseite der LSJ veröffentlicht.

Katharina Großer

## JuLeiCa-Lehrgang

Der ursprünglich für Oktober 2015 geplante JuLeiCa-Lehrgang musste leider abgesagt werden. Geplant ist er nun für Anfang 2016 mit neuem Konzept: Die Veranstaltung wird

auf zwei Wochenenden verteilt (27./28. Februar und 5./6. März). Damit soll es auch jenen möglich sein teilzunehmen, die sich keinen Urlaub für einen solchen Lehrgang nehmen

können. Nähere Infos zu Programm und Anmeldung im nächsten Newsletter. Kommt euch die neue Zeitplanung entgegen? Über ein Feedback würden wir uns freuen! [ljl@lsj-rp.de](mailto:ljl@lsj-rp.de)

## Oster Warm-up 2016

Vom 25. bis 28.03. findet in Lachen Speyerdorf wieder unser Trainingslager für streckenflugbegeisterte Junioren und Junggebliebene statt.

Willkommen sind alle Scheininhaber mit der Absicht, ihre Erfahrung im Streckensegelflug zu erweitern und den Kontakt zu den übrigen Streckenfluggipiloten zu pflegen.

**Weitere Infos und Anmeldung (bis 28. Feb.) über [bert@lsj-rp.de](mailto:bert@lsj-rp.de)**

## Wir gratulieren:

### Großer Erfolg für den Luftsportverband Rheinland-Pfalz



**Robin Diesterweg mit der deutschen Mannschaft**

Bei der 9. Junioren Segelflug-Weltmeisterschaft im australischen Narrromine hat Robin Diesterweg vom LSV Neumagen/Apus e.V. mit der deutschen Mannschaft die Teamweltmeisterschaft gewonnen!

Bei seiner ersten WM-Teilnahme erreichte Robin in der Clubklasse unter den 33 besten Piloten aus 13 Nationen mit 8938 Punkten den hervorragenden 6. Platz. In 11 Wertungstagen errang Robin 2 Tagessiege und einen 2. Platz, am Ende betrug der Abstand zum Treppchen gerade mal 37 Punkte, was seine ganz besondere Leistung noch einmal unterstreicht.

Wir bedanken uns für deine spannenden Wertungsflüge und die tolle Präsentation unseres Sports. Herzlichen Glückwunsch zu deinem großen Erfolg!



### SFV Südeifel e.V.



Alleinflug **Judith Schroeder (14)** am 03.10.15. Judith begann Ihre Ausbildung am 20.04.15

### SFV Südeifel e.V.



Bestandene SPL-Prüfung am 03.10.15; vlnr. **Eckard Seeger, Georg Lenz und Johanna Waxweiler**

### FSV Speyer e.V.



**Nandhakumar Govindasamy** (aus Tamil Nadu, Indien) hat am 14.12.2015 die LAPL(A) Ausbildung im Flugsportverein Speyer e.V. (Rheinland-Pfalz) mit der praktischen Prüfung erfolgreich abgeschlossen. Es ist erwähnenswert, dass Nandhakumar Govindasamy indischer Staatsbürger ist und die Ausbildung und alle Prüfungen vollständig in englischer Sprache absolviert hat. Dies schließt auch das (recht seltene) BZF-E mit ein.

## Sport-Audit beim MFV Bad Dürkheim-Ludwigshafen



Jugendgruppe des MFV Bad Dürkheim-Ludwigshafen

Der Deutsche Aero Club bietet seinen Mitgliedern seit 2010 eine einfache Möglichkeit an, sich über aktuelle rechtliche Vorgaben zu informieren und den Zustand im eigenen Verein zu überprüfen. Dies erfolgt im Rahmen des Risiko- und Umweltmanagementsystems Sport-Audit Luftsport mit sogenannten Basischecks, einer Art Bestandsaufnahme. Bei diesen Checks werden viele verschiedene Themen, wie beispielsweise Umgang mit Gefahrstoffen, Arbeitssicherheit, Naturschutz und Organisation von Veranstaltungen, abgefragt. Somit müssen sich Vereinsvorstände nicht selber durch den „Gesetzesdschungel“ kämpfen, und der korrekte Umgang mit diesen Themen führt zu einer

Minimierung möglicher Risiken in den Vereinen. Vereine, die am Sport-Audit Luftsport mit einer Zertifizierung teilnehmen, können die Rechtskonformität ihres Betriebes sehr einfach nach außen darstellen und demonstrieren damit Transparenz, Engagement und Verantwortung.

Auch für ihre innere Struktur kann das Sport-Audit Luftsport positive Auswirkungen haben, indem z.B. Aufgaben sinnvoll verteilt und Ansprechpartner benannt werden können und die Sicherheit im Vereinsbetrieb gewährleistet werden kann.

Der Modellflugverein Bad Dürkheim-Ludwigshafen hat diese Chance genutzt und an der Zertifizierung teilgenommen. Am 8. Januar 2016 besuchte die Umweltreferentin des DAeC den Verein. Themenschwerpunkte waren der sichere Umgang mit Gefahrstoffen, die generelle Sicherheit am Platz und im Flugbetrieb sowie der verantwortungsbewusste Umgang mit Natur und Umwelt. Der 1960 gegründete Verein betreibt den Modellflugplatz seit 1981, mit

der ganzen Palette an Engagement für die Region, besonders in der Jugendarbeit mit Ferienprogrammen der Stadt Bad Dürkheim. Großveranstaltungen, wie das Vätertagsfliegen, benötigen hierbei eine Menge an organisatorischem Geschick. Nicht nur der Erfolg der Veranstaltung, sondern auch die rechtskonforme Durchführung steht dabei im Fokus. Der Modellflugverein ist gut aufgestellt und kann dies nun durch das Sport-Audit-Zertifikat auch nach außen deutlich darstellen.

Kosten entstanden dem Verein hierbei keine. Alle Kosten für die Checkstufe 1 wurden unbürokratisch von der Modellflugkommission im Luftsportverband Rheinland-Pfalz übernommen. Sie unterstützt ihre Vereine auch weiterhin bei der Umweltzertifizierung. Der Landesmodellflugreferent Eberhard Heiduk erklärte es als Ziel seiner Kommission, alle Ressourcen und Kompetenzen, die der DAeC für seine Mitglieder bietet, abzurufen. Gerade diese Umweltzertifizierung hat, mit dem Abarbeiten der Formalien, nach seiner Überzeugung für die Vereine noch einen weiteren, nicht zu unterschätzenden Nebeneffekt: Sie sind für die Kommunikation mit Umweltbehörden und Umweltverbänden besser gewappnet.

*Denise Kluge/Eberhard Heiduk*

## Antik-Modellfliegen in Neuwied

Der Verein MSV Albatross Neuwied e.V. hat nun im 4. Jahr die Antikmodellflugfreunde zu Gast. Sein Konzept eines Antikfreundschaftsfliegens mit gleichzeitiger Antikmodellbörse und mit Workshops zu wechselnden Themen hat sich als Magnet erwiesen.

Das Treffen findet am Samstag, dem 4. Juni 2016, auf dem Fluglande des MSV im Gladbacher Feld statt.

Eingeladen sind nicht nur die Antikmodellfreunde-Mitglieder (AMD), sondern alle Modellflieger mit alten Flugmodellen – von

Vorkriegsmodellen bis hin zu Flugzeugen bis etwa 1970.

Weitere Infos unter [www.msv-albatross-neuwied.de](http://www.msv-albatross-neuwied.de)

## Update für Modellflieger

Peter Hammann, der neue Geschäftsführer des LSVRP, hatte Vertreter der Modellflugvereine zur Einführung in ein neues Softwareprogramm nach Sobernheim eingeladen. In Verbindung mit der Mitgliedermeldung für 2016 und der Einführung des neuen Mitgliederausweises zeigte sich

die Notwendigkeit zu einem intensiven Datenabgleich.

Ab sofort steht den Modellflugvereinen zur Mitgliedermeldung an die Geschäftsstelle das Programm „Vereinsflieger“ zur Verfügung. Hiermit lassen sich alle gemeldeten Daten einsehen und bei Veränderungen in

der Mitgliedschaft sofort korrigieren.

Da bei der Informationsveranstaltung nur sieben Vereine anwesend waren, soll die Thematik bei der kommenden Modellfliegertagung nochmals behandelt werden.

*Ludwig Feuchtnr*



# Schule der Flieger 2016

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz

Aus- und Fortbildung			
Rubrik	Seminar	Inhalte	Termin
Theorie	Theorie, 1. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	12.03.–13.03.2016
	Theorie, 2. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	18.03.–24.03.2016
	BZF I und II	Theorie und Praxis für das Funksprechzeugnis mit anschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	18.03.–24.03.2016
	Flugleiter	Vermittlung der Rechte und Pflichten eines Flugleiters auf Verkehrslandeplätzen, Segelfluggelände, UL-Gelände	05.03.2016
	Fortbildung	behördlich anerkanntes Fluglehrerfortbildungsseminar gemäß FCL für PPL, SPL, STPL, UL	20.02.–21.02.2016
	Ausbildung	Fluglehrer-Lehrgang Praxis, 2. Teil für SPL	16.04.–29.04.2016
	Ausbildung	Fluglehrer-Lehrgang Praxis, 2. Teil für UL-Lehrer und CRI	02.05.–13.05.2016
Fliegerische Praxis	GAP	Flugsicherheitstraining mit Alpeinweisung	29.05.–03.06.2016
	GAP	Flugsicherheitstraining mit Alpeinweisung	28.08.–02.09.2016
	Florida	Flugsicherheitstraining	15.10. – 29.10.2016
	Bad Sobernheim	Flugsicherheitstraining	Mai (genauer Termin wird noch definiert)
Technik	Zellenwart FVK	Wartungs- und Reparaturarbeiten Kunststoff	04.02.–07.02.2016
	Werkstatteleiter FVK	Lehrgang mit Prüfungsabschluss	25.02.–04.03.2016
	Motorenwart	Ausbildung gemäß DAeC; M1, M2 und bei Bedarf AM (Einspritzmotoren/Einziehfahrwerk)	19.05.–22.05.2016
	Fallschirmpacker	Ausbildung zum Fallschirmwart mit Abschlussprüfung <b>Achtung Terminänderung!</b> (alter Termin: 21. – 24.01.2016)	07.04.–10.04.2016

Nähere Informationen erfolgen über die Homepage <http://www.lsvrp.de/index.php/schule-fuer-flieger>

## Freie Lehrgangsplätze – Bitte jetzt anmelden!

Beim Werkstatteleiterlehrgang FVK (25.02. – 04.03.2016) und beim Fallschirmpackerlehrgang (07. – 10. 04. 2016) sind noch Plätze frei. Interessenten wenden sich bitte an den Geschäftsführer des LSVRP Peter Hammann über [info@lsvrp.de](mailto:info@lsvrp.de)

## Weitere Termine 2016

Datum	Veranstaltung	Ort
13. Februar 2016	Rheinland-pfälzischer Segelfliegertag	Dannstadt
27. + 28. Februar 2016	JuLeiCa-Lehrgang	Bad Sobernheim
5. + 6. März 2016	JuLeiCa-Lehrgang	Bad Sobernheim
12. März 2016	Hauptversammlung des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz	Technik Museum Speyer
12. November 2016	Fortbildung technisches Personal	Bad Sobernheim
13. November 2016	Standardisierung ATO	Bad Sobernheim
19. November 2016	UL- und Motorfliegertag	Bad Sobernheim
2. – 4. Dezember 2016	Jugendleitertagung	Bad Sobernheim



## Welleneldorado Pfälzer Wald

Ich war schon immer vom Wellen- und Hangfliegen fasziniert. Allerdings habe ich etliche Jahre gebraucht, bis ich in den Genuss des Wellenfliegens gekommen bin. Und das war für mich dann der Auslöser, das Wellen- und Hangfliegen systematischer anzugehen. Ziel war es, den Nachwuchs für das dynamische

Segelfliegen zu begeistern und ihn mit erfahrenen Segelfliegern an die Thematik heranzuführen – so wurde das Dannstadter Wellen- und Hangflugprojekt 2008 geboren.

Was eigentlich nur für die Dannstadter Nachwuchspiloten gedacht war, hat sich schnell herumgesprochen und entwickelte sich zu einer

festen Größe in der Rhein-Neckar-Region. Bald wurden die Wormser, Grünstädter und Bensheimer Segelflieger auf das Dannstadter Projekt aufmerksam. Es wurden Informationen ausgetauscht und Flugtage organisiert. Einmal im Jahr trafen wir uns zuerst in Dannstadt und später, aus Platzmangel, bei den Bensheimer Segelfliegern.

Ein Wellenflug-Mailverteiler versorgte mit Informationen und diente als Wellenalarm und Informationsaustausch. Nach einigen Jahren wurde in Facebook die Gruppe der „Wellen- und Hangflugverrückten“ von Hans Buhlmann gegründet. Uns war klar, dass am Pfälzer Wald Höhen von 5000–6000 m möglich sein sollten. Jochen Polz und Tomek Ziarko haben am 05.02.2011 eindrucksvolle 7000 m erflogen. Die Jahrhundertwelle war geboren.

Das wird wohl das Maximum gewesen sein...

### Flugbericht vom 14./15.11.2015

Meine Tochter Lena (14 Jahre) liegt mir schon seit Monaten mit „Wir müssen unbedingt mal zusammen Welle fliegen“ in den Ohren.

Der Samstag versprach eine brauchbare Wellenlage. Klaus und ich (die Väter) machten die Schulungsdoppelsitzer klar, während Juli und Lena (die Töchter) im Theorieunterricht büffelten. 13:30 Uhr waren wir endlich in der Luft. Relativ schwache Welle, Steigwerte zwischen 0,2 und 1,0 m/s. Brauchbarere Steigwerte fanden sich nur an den üblichen starken Stellen. Immerhin ging es auf ca. 2750 MSL hoch. Juli und Lena waren begeistert. Schnell war klar, dass sonntags auch geflogen werden musste. Flugschüler Paul war der nächste Kandidat. Wetterlage, RASP-Wellenvorhersage und hohe Windgeschwindigkeiten versprachen eine Jahrhundertwelle, ähnlich der von 2011.

Schon während der Fahrt auf dem Flugplatz beobachte ich das Wetter. Die Föhnlucke ist nicht klas-

sisch ausgeprägt, und die erhoffte Wolkenwurst im Rheintal bleibt auch aus. Allerdings ist es bis zur A61 nahezu wolkenlos. Hoffentlich klappt das heute. Am Flugplatz angekommen, haben die Gäste bereits aufgebaut und unsere „Jungen Wilden“ starten gerade. Als die ASK 13 unten am Start steht, landet Jan bereits wieder mit seiner LS7. Na ja, das sieht nicht nach einem sehr guten Tag aus.

Paul macht sich bereit, und wir starten endlich. Schotti schleppt uns wie üblich in Richtung Deidesheimer Ausfahrt A65/B271. In 1000 m überfliegen wir die Wolken, und die starken Turbulenzen lassen nach. Wir klinken vor den Wolken aus, und siehe da, kein Steigen. Wir versuchen mit der ASK 13 gegen den Wind zu verlagern, kommen aber kaum vorwärts. In den Rotoren können wir uns eine Weile halten. Mit ca. 220 km/h über Grund geht es zurück zum Platz. Die Windgeschwindigkeit ist enorm. Wir bleiben sitzen, zweiter Versuch. Diesmal halten wir uns

ein wenig nördlicher; es wird ruhig, und in 1000 m haben wir im Schlepp 5m/s Steigen. Wir sind weiter östlich als beim ersten Versuch. Instinktiv klinke ich aus, und siehe da, es steigt mit ca. 0,8–1,0 m/s. Unglaublich – so weit östlich stand die primäre Schwingung noch nie. Im Vergleich zur Jahrhundertwelle 2011 (5 m/s) sind die Steigwerte allerdings enttäuschend. Gemütlich steigen wir der FL 100 entgegen. Über Landau geht es ohne Höhenverlust nach Worms. Kurz vor Charlie Frankfurt drehen wir um und fliegen mit 250 km/h über Grund Richtung Dannstadt. Die Sekundärwelle sieht verlockend aus. Wir testen sie und steigen auf 2300 m mit 1,5 m/s. In 2300 m haben wir ca. 100 km/h Gegenwind, ca. 12 km östlich des Flugplatzes. Für die 12 km verbraten wir 1500 m. Die lange Landung erfordert noch einmal höchste Konzentration. Sicher und glücklich am Boden erreichen uns Gerüchte über einen Höhenflug über unglaubliche 9000 m.



## Flugbericht: Tomek Ziarko

Links:

Foto Tomek Ziarko

Ich starte in Worms mit dem Plan, über die sekundäre Welle in das System einzusteigen. Das funktioniert auch gut, und ab 1000 m wird es allmählich laminar. In 1300 m stelle ich den Motor gerade über den Wolken ab.

Die Steigwerte sind mit 0,8–1,3 m/s sehr schwach, aber laut Vorhersage sollte es mit der Höhe besser werden. Der Wind ist mit ca. 100 km/h ungewöhnlich stark und hat eine leicht nördliche Komponente. Nach dem Erreichen von 2400 m entscheide ich mich für den Sprung in die Primärwelle, was mit ca. 700 m Höhenverlust gut gelingt.

In der ersten Welle, etwa über Lachen, geht es bis etwa 3700 m mit max. 1m/s. Eigentlich ein sehr schwaches Steigen, aber, angespornt durch andere Piloten in FL210, erweist sich Geduld als Schlüssel zum Erfolg. Ab 4000 m verbessert sich das Steigen auf über 2 m/s bis auf 2,4m/s.

Diese Steigwerte sind bei den Höhen unfassbar, und es geht weiter nach der Devise: Je höher, desto besser. Bis 8000 m bekomme ich von den Fluglotsen die Höhenfreigaben so-

fort; jetzt wird es etwas schwieriger, da eine Koordination mit Lotsen vom Flugraum „Rhein“ erforderlich ist. In 8000 m muss ich etwa 12 min auf eine weitere Freigabe warten.

In 8600 m dasselbe Spiel: Nervenraubendes Warten ist angesagt. Ich ziehe die Klappen und fliege etwas vor, um die Höhe zu halten, und die Spannung steigt. Endlich, nach weiteren 7 min, die sich eher wie 7 Stunden anfühlen, bekomme ich eine weitere Freigabe für FL 300!

Plötzlich bekomme ich in etwa 8900 m körperliche Probleme. Mir geht es nicht gut, und ich breche den Steigflug ab.

Hoffend, dass eine Freigabe nach Frankreich zum nächsten Wellensystem in die Vogesen möglich ist, entscheide ich mich, nach Süden zu fliegen.

Die Lotsen lassen mich bis zur französischen Grenze fliegen. Dort muss ich warten. Nach etwa 15–20 min bekomme ich doch keine weitere Freigabe, darf also die Grenze nicht überfliegen. Mir bleibt nichts anderes übrig, als in die Hauptwelle zurückzufliegen. Über Lachen treffe ich in etwa 6500

m eine sehr starke Welle. Noch einmal peile ich die 9000-m-Marke an. In FL 280 muss ich über 10 min warten, und nach einigem Hin und Her bekomme ich endlich die Freigabe auf FL 300.

Da der Controller mich nur am nördlichsten Wellenrand steigen lässt, geht es etwas langsamer mit 1 m/s.

In 8970 m bleibt mein LX stehen ... Endlich erobere ich die 9000-m-Marke. Die Welle reicht nach meiner Einschätzung locker bis über 10.000 m, aber meine körperliche Verfassung zwingt mich aufzuhören. Ein schneller Abstieg, und ich nutze die Höhe, um etwas nach Süden zu fliegen.

Kurz vor Sonnenuntergang lande ich in Worms. Was für ein Tag!

### Zur Ausrüstung

Der Flug wurde mit Nasenkanülen und zwei parallel geschalteten EDS gemacht. Ich habe eine 3-l-Sauerstoffflasche geleert.

Als Backup wurde eine 5-l-Sauerstoffflasche als autarkes System verwendet.

*Tomek Ziarko*

Wer hätte gedacht, dass solche Flüge möglich sind! Sie sind nur möglich, weil die Fluglotsen der DFS uns als verlässliche Partner ansehen. Deshalb an dieser Stelle ein riesengroßes Dankeschön im Namen aller Wellenflieger an die Lotsen. Ohne sie wären diese Rekordflüge nie zustande gekommen.

Die Flüge haben aber auch in den einschlägigen Internetforen eine

Diskussion über gesundheitliche Risiken ausgelöst. Die Diskussionen waren nicht immer fair, führen aber hoffentlich dazu, dass Flüge ab Höhen jenseits der 5000 m nur mit einer sehr guten Vorbereitung, mit echter Demut und nicht ohne Sekundärsauerstoffanlage durchgeführt werden. Und denkt daran: Ab 18.900 m (Standardluftdruck) fängt das Blut bei 37°

Grad an zu kochen. Ab 5000 m sollte man sich vorher durch einen Flugmediziner beraten lassen.

Die Pfälzer Wellenflieger hoffen auf ein Wellenfenster, um die Höhendiamanten auch ohne Transponder erfliegen zu können. Na ja – Träumen ist erlaubt, und die nächste (Weihnachts-)Welle kommt bestimmt.

*Peter Franke*

## Der Berg ruft – Wo Segelfliegen am schönsten ist Segelflug in den Dolomiten

**Oben:** Viele heimische Segelflugpiloten zieht es immer wieder zum Hochgebirgssegelfliegen gen Süden in die Alpen. Startflugplatz hierfür ist für einige Piloten des SFC Betzdorf-Kirchen seit einigen Jahren Feldkirchen am Ossiacher See (Kärnten), auf der Alpensüdseite Österreichs.

„Die Faszination des motorlosen Dahingleitens inmitten dieser grandiosen Bergwelt, die einzigartigen, gewaltigen Eindrücke aus ständig wechselnden Blickwinkeln, die sich so nur dem Segelflieger eröffnen – das zu beschreiben und in Worte zu fassen, ist eigentlich kaum möglich“, sagt Jürgen Dornhoff. Von Feldkirchen aus erlebte er Ende Juni 2015 einen für ihn besonders faszinierenden Flug.

Die Wetterprognose am Vortag ließ hoffen, dass große Flüge weit nach Westen möglich sein sollten. Kurz nach dem Start gegen 10:30 Uhr, als der Blick nach Süden und Westen frei wurde, zeigten sich bereits die ersten Cumulanten (Quellwolken), ein sicheres Zeichen für Thermik. Entgegen der Prognose standen diese aber nicht oberhalb der Gipfel; die Wolkenbasis lag deutlich niedriger in nur knapp 2000 Meter. Die Struktur der östlichen Südalpen mit den breiten in Ost-West-Richtung verlaufenden Tälern mit vielen, für Außenlandungen geeigneten Wiesen und Feldern sowie die den ganzen Tag über sonnenbeschiene-

nen langen Südflanken der parallel verlaufenden Gebirgszüge ermöglichen dem geübten Segelflieger aber auch unter diesen Bedingungen sichere Streckenflüge.

Somit war aber klar, dass der Flug zumindest in der Anfangsphase, bis sich die Wolkenbasis im Tagesverlauf evtl. heben würde, nicht entspannt oberhalb der Gipfel, sondern tief im Relief, oft nur wenige Spannweiten von den schroffen Felswänden und Berghängen entfernt, verlaufen musste. So tief im Gebirge zu fliegen erfordert höchste Konzentration und die ständige Vergewisserung einer Außenlandemöglichkeit im Gleitbereich des Segelflugzeuges. Die ASH 26 E, die ich flog, verfügt zwar über einen im Rumpf eingebauten Motor mit ausfahrbarem Propeller, dennoch gilt es, immer so zu fliegen wie in einem unmotorisierten Segelflugzeug. Es kann nie mit hundertprozentiger Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Motoren – wenngleich sehr zuverlässig – tatsächlich immer direkt anspringen. Dies hätte im Hochgebirge fatale Folgen, denn für weitere Versuche wäre schlichtweg keine Zeit! Gleichzeitig sind permanente Wetterbeobachtung und ein ständiger Abgleich zwischen erwartetem und dann tatsächlich angetroffenem Wetter zwingend erforderlich, um jederzeit strategische Entscheidungen für den weiteren Flugweg treffen zu können.

Ich kreuzte das Klagenfurter Becken mit der Drau südwärts und flog nach Slowenien, um von dort entlang der Karawanken mit ihren mächtigen hellgrauen Felswänden Richtung Westen weiterzufliegen. Entlang der Julischen Alpen, nördlich des imposanten Felsmassivs des Triglav, überflog ich Kranjska Gora, wenig später die italienische Grenze und wechselte in die erste Rippe der Karnischen Alpen. Nördlich von Paluzza verlagerte ich den Kurs nach Norden entlang der italienisch-österreichischen Grenze, die hier über den Grat der etwas niedrigeren südlichen Gebirgskette des Gailtals verläuft, was mir zu geringfügig mehr Arbeitshöhe verhalf. Bei Kötschach-Mauthen beginnt das absolut unlandbare, ca. 50 km lange, über 1500 m hoch gelegene Lesachtal südlich der Lienzer Dolomiten. Dort gilt es, extrem vorsichtig vorwärts zu fliegen, nicht zu tief zu sinken, sondern, wie wir sagen, immer oben dranzubleiben, um bei evtl. ausbleibender Thermik jederzeit zurück ins landbare Gailtal oder, nach halber Distanz, auf Flugkurs voraus ins dann breite und landbare Pustertal zu gleiten.

Wie ich am Abend erfuhr, hatten sich spätestens hier alle anderen mit mir gestarteten Piloten umentschieden und, dem Wetter geschuldet, ihre Flüge über den Katschberg nach Norden und dann Richtung Osten entlang der

Tauern verlagert, da sie sich dort größere Streckenflüge erhofften. Meine Auffassung des Streckensegelfluges ist eine andere und versteht sich nicht als Leistungsvergleich mit (konkurrierenden) anderen Piloten. Mein Ziel ist es nicht, aus einem Tag die größtmögliche Strecke oder das größtmögliche Dreieck und dies mit der höchst möglichen Durchschnittsgeschwindigkeit herauszuholen – ich bin auch nie Wettbewerbe geflogen –, sondern die für mich größtmögliche Faszination und Begeisterung zu erleben und bleibende Eindrücke zu gewinnen.

Inzwischen war die Wolkenbasis um 200–300 m gestiegen, und so entschloss ich mich, mit der gebotenen Vorsicht das Lesachtal zu durchfliegen, und erreichte bei Innichen das Pustertal. Von hier konnte ich im Süden, schemenhaft im Gegenlicht, zum ersten Mal an diesem Tag die mächtigen Felsblöcke der Dolomiten wie Schatten ihrer selbst sehen.

Ich überflog Toblach und wechselte, je nach Wolkenbild weiter nach Westen vorfliegend, zwischen Nord- und Südseite des Pustertals. Aber das Wetter wollte sich auch weiterhin nicht an die Vorhersage halten. Von Westen zog eine zwar dünne, aber dennoch die Sonneneinstrahlung schwächende hohe Stratusbewölkung auf. Nach Norden, zwischen den gletscherbedeckten Gipfeln der Zillertaler Alpen, war ein deutlicher Nordstau mit geschlossener Wolkendecke erkennbar. Die Option, über den Brenner auf die Alpennordseite und dort via Zillertal, Pinzgau, Ennstal und Sölkaler Alpen zurückzuflogen, kam somit nicht in Frage. Südlich strömte Warmluft vom Gardasee ein und drohte der Thermik die Energie zu rauben.

Am Ende des Pustertals, nördlich von Brixen, sank die Wolkenbasis auf meinem Kurs rapide um viele Hundert Meter ab. Aber auch die Sarntaler Alpen, die wie ein hohes Mittelgebirge ohne Felsmassive vor mir lagen, sind deutlich niedriger als die umliegenden Gebirge. Langsam zwischen den Wolken sinkend



überflog ich diese und erreichte Meran. Hier konnte ich entlang des unteren Vinschgau bis zum Ortler blicken und erkannte, dass die Basis dort genauso niedrig war und die Intensität der Quellwolken, und somit auch der Thermik, aufgrund der Abschirmung durch die hohe Stratusbewölkung nachzulassen begann. Der in der Talebene zwar breite, aber vollkommen mit Obstbäumen bepflanzte und somit unlandbare Vinschgau ist im Segelflug nur bei entsprechend hoher Wolkenbasis sicher zu überfliegen. So entschied ich mich gegen einen Weiterflug, zumal ich nunmehr nur noch 240 km von Feldkirchen entfernt war.

Immer noch neben den Wolken sinkend, musste ich südlich bis nach Bozen ausweichen. Erst dort konnte ich dann wieder in die Thermik aufzuziehen unter die Wolken fliegen und meinen Flug ohne weiteren Höhenverlust fortsetzen. Am Ostrand der Sarntaler Alpen folgte ich ein Stück dem Eisacktal nach Norden und freute mich an dem imposanten Blick ins Grödnertal und auf die westlichen Dolomiten.

Ein vertrautes Szenario schon seit meinem 11. Lebensjahr, nur einige Hundert Meter tiefer. Seinerzeit war ich im Zuge einer Kinderferienaktion

des Roten Kreuzes für 4 Wochen in Feldthurns und habe mir damals schon die Namen der gigantischen Felsblöcke, die bei Sonnenuntergang so beeindruckend tief rot erglühen, eingeprägt. Links die Geißler- und die Puezgruppe auf der Nordseite des Grödnertals, am Talende im Osten der mächtige horizontal geschichtete Sellablock mit dem ganzjährig schneebedeckten weißen Absatz im oberen Drittel, auf der Südseite der Langkofel mit der abfallenden Flanke des Plattkofel, dann die Seiseralm, die größte Alm

**Oben:  
Nach 20 min  
Abschied von den  
Drei Zinnen**

 **MILVUS**  
DESIGNED FOR FLYING

**NEUHEIT!**  
**SEGELFLUGJACKE**  
**«DELTA»**

**Erste Softshelljacke die eigens für Segelflugpiloten entwickelt wurde:**

- Innovative Armbelüftung
- Hochwertiger Softshellstoff
- Zwei seitliche Lüftungsreißverschlüsse
- Alle vier Taschen auch unter den Gurten zugänglich
- Ellbogenpolsterung gegen Druckstellen im engen Cockpit
- Zwei Schreibstifthalter, Velcro Armbadge und viele weitere Features

**Jetzt online vorbestellen und profitieren!**  
[www.milvus.aero/delta](http://www.milvus.aero/delta)



**Oben links:**  
**Flug Richtung**  
**westliche Dolomiten**

**Oben rechts:**  
**Blick ins Grödnertal**  
**mit Puezgruppe,**  
**Sella, Lankofel und**  
**Seiseralm**

der Alpen, mit dem Rosengarten im Hintergrund und abschließend im Süden der Schlern oberhalb von Kastelruth.

Seit jenen Kindheitstagen faszinieren mich diese monolithischen, gewaltigen Felsgiganten der Dolomiten. Gemeinsam mit Familie, Freunden, Sport- und Arbeitskollegen habe ich diese einzigartige Bergregion auf unterschiedliche Weise immer wieder bereist. Nun also – endlich – die Gelegenheit, einen lang gehegten Traum zu erfüllen: einmal dort mit dem Segelflugzeug zu fliegen.

Bedingt durch die niedrige Ausgangssituation am Ostrand der Sarntaler war klar, dass ich den Einstieg in die Dolomiten weit unterhalb der Gipfel und Felsmassive tief im Tal versuchen musste. Zur Not würde ich immer noch den tief gelegenen Flughafen von Bozen im Gleitflug erreichen. Vielleicht konnte ich die Dolomiten auf Nordostkurs durchfliegen und dann mit Hilfe der dort wieder ansteigenden Wolkenbasis zurück ins Pustertal gelangen und den Heimflug antreten.

Aus meiner Position betrachtet standen die ersten Wolken am Ende des nördlich des Grödnertals verlaufenden Villnößtals und dort schon deutlich höher als die hier im Osten der Sarntaler, unter denen ich mich noch befand. Also wie nun? – Versuchen wir's. Mit dem unter diesen Bedingungen günstigsten Gleitwinkel und der daraus resultierenden Geschwindigkeit kreuzte ich, hoch konzentriert, angespannt und gleichzeitig voller Vorfreude, diagonal das Eisacktal nach Nord-Ost. Dabei öffnete sich der Blick in die Talsohle des engen Grödnertals. Hinter Sankt Ulrich und St. Christina lag am Ende des Tals Wolkenstein vor der mächtigen Sella.

Im Sommer 1990 hatte ich dort mit Rainer, einem Freund und passionierten Bergsteiger, gemeinsam mit unseren Frauen, einen Wanderurlaub verbracht, und hier wurde auch der Traum geboren, irgendwann einmal, wenn Beruf und Familie es erlaubten, diese wunderbare Bergwelt mit dem Segelflugzeug zu erkunden. Zehn Jahre zuvor hatte ich mit Eintritt ins Berufsleben und zeitnaher Familiengründung Prioritäten setzen müssen und mit dem, zu dieser Zeit auf Vereinsebene noch sehr zeitintensiven, Segelfliegen aufgehört. Bei einem der gemütlichen Abende in jenem Urlaub in Wolkenstein sind Rainer und ich irgendwie aufs Fliegen zu sprechen gekommen. Ich erzählte von meiner Segelfliegervergangenheit und dass ich sicher, wenn die Kinder mal aus dem Haus seien, spätestens jedoch im Rentenalter, wieder mit dem Fliegen beginnen würde. Rainer erzählte, dass er schon als Junge immer sehnsüchtig dem wunderschönen alten Stieglitzdoppeldecker nachgeschaut habe, wenn dieser die Segelflugzeuge von der Eisernhardt aus an den Himmel schleppte, und nach wie vor davon träume, das einmal selbst zu erleben. Wir garieten beide derart ins Schwärmen, dass meine Frau schließlich sagte: „Jungs, wartet nicht, bis es zu spät ist und die Zeiten sich vielleicht geändert haben!“

An jenem Abend in Wolkenstein, auf das ich nun blickte, merkte ich, wie die Leidenschaft für die Fliegerei in mir wieder aufstieg, und beschloss, das Ganze nach dem Urlaub ernsthaft abzuklären. Am nächsten Wochenende war ich das erste Mal nach 10 Jahren wieder am Platz. Armin Brast, heute seit Jahren unser Vorsitzender, versicherte mir, dass sich die Zeiten tatsächlich deutlich

geändert hätten. Der Verein komme Familienvätern und beruflich stark Gebundenen im Hinblick auf Anwesenheitszeiten und Diensten sehr entgegen. Kurzum, Armin ließ mir keine Wahl, setzte mich vorne in den Twin-Astir und unternahm einen Überprüfungsflug mit mir. Ich hatte bis dato nur Holzsegelflugzeuge geflogen, und dennoch war es, als hätte ich nie aufgehört.

Am nächsten Wochenende machte Rainer mit Mitte vierzig seinen ersten Schulstart, und es war auch um ihn geschehen. Er hat die Sache durchgezogen und seinen Jugendtraum nachgeholt! Er hat neben dem Segel- später noch den Motorflugschein gemacht, war lange aktiv im Vorstand tätig und ist mehrmals begeistert mit dem Segelflugzeug in den Alpen unterwegs gewesen. Nach fast 25 Jahren hat er vor kurzem den Entschluss gefasst, dass es jetzt altersbedingt reicht.

Ich hatte auf meinem langen Gleitweg über das wolkenlose Eisacktal mehr Höhe verloren als erwartet, und so war ich beim Einflug in das Villnößtal gezwungen, unterhalb der 1000 Meter ins Tal abfallenden mächtigen Felsrippen der Geislerispitzen, das zu dieser Tageszeit sonnenbeschienene Talende direkt anzufliegen, und erreichte dies daher nur wenig Meter oberhalb der Gampenalms. Vorsichtig den Talkessel abtastend, immer wieder den Blick hinaus aus dem Tal zum eventuell erforderlichen sicheren Ausweg nach Bozen richtend, suchte ich den erhofften Aufwind.

Schließlich fand ich ein anfangs nur schwaches Steigen an einem felsbedeckten Hang etwas westlich der Hütte. So dicht am Hang wäre Einkreisen unverantwortlich und leichtsinnig, stattdessen fliegen wir in solchen Fällen flache enge Ach-



ten, um niemals rechtwinklig Fels oder Hang anfliegen zu müssen und dabei Gefahr zu laufen, nicht mehr ausweichen zu können. Das ist zwar mühsam und zeitaufwendig, aber letztendlich die einzig sichere und gleichzeitig erfolgreiche Möglichkeit, dort Höhe zu gewinnen. Nach einer gefühlten Ewigkeit konnte ich so den nur ca. 400 m höher gelegenen Sattel zwischen Geislerspitzen und Pleitlerkofel überfliegen, frei vom nächsten Hang endlich wieder einkreisen und somit im Zentrum der Thermik deutlich schneller an Höhe gewinnen und zur Wolkenbasis aufsteigen.

Belohnt wurde ich mit einem unbeschreiblichen Panorama. Im Spiel aus Licht und Schatten der in meinem Rücken schon tiefer stehenden Sonne zeigten sich die Dolomiten in einer Schönheit, wie ich sie bei all meinen Besuchen bisher noch nie gesehen hatte, und über den Gipfeln und Tälern formte sich ein beeindruckendes Wolkenschauspiel. Einige Cumulanten waren inzwischen überentwickelt, breitgelaufen und an den Unterseiten tiefgrau und schwarz, dies in unmittelbarer Nachbarschaft zu noch blütenweißen quellenden Cumuluswolken und dazwischen der tiefblaue Alpenhimmel.

Das gigantische Szenario genießend querte ich das Tal von Alta Badia, flog entlang von Heiligkreuzkogel, Neuner und Zehner weiter Richtung Osten, kreuzte das Valparolatal und konnte über den Flanken des Seekofel nochmals Höhe gewinnen. Im Südosten, zwischen den gewaltigen Felsblöcken des Tofane und Monte Cristallo, lag Cortina d'Ampezzo im Sonnenschein.

Nun war klar, was mein nächstes Ziel sein musste. Über den Dürrenstein näherte ich mich von Westen einem der wohl markantesten und meistfotografierten Bergmassive der Welt, den Drei Zinnen. Und als wolle die Natur dramaturgisch noch einen draufsetzen, verschob sich hier die Wolkenbasis noch einmal stufenförmig auf unterschiedliche Höhen, und hinter den Drei Zinnen sanken, wie von einem Bühnenbildner inszeniert, aus schwarzen Wolken weiße Schleier ins Tal Richtung Sexten, als umspielten sie die Felstürme.

Ich schaltete alle elektrischen und akustischen Instrumente aus und näherte mich lautlos gleitend den drei Felstürmen in sicherer Höhe – was für ein Panorama, welch ein Schauspiel!

Nach 20 Minuten war es dann Zeit, endgültig den Heimflug anzutreten. Vorbei an Elfer- und Zwölferkofel

verließ ich die Dolomiten Richtung Norden und erreichte wieder das Pustertal. Auf Heimatkurs Richtung Osten waren die Wolken inzwischen zu einer geschlossenen Wolkendecke breitgelaufen, sodass ich nicht mehr mit viel nutzbarer Thermik rechnen konnte.

Ich befand mich in 3080 m Höhe, und zum 540 m hoch gelegenen Flugplatz in Feldkirchen waren es noch 131 km ... eine spannende Geschichte selbst für ein absolutes Hochleistungssegelflugzeug wie die ASH 26 E, zumal am Ende mit der Gerlitzen noch ein 2000 m hoher Berg im Weg steht. Letztendlich bin ich eine Stunde lang ohne jeglichen Kreis bis Villach, 19 km vor Feldkirchen, geglitten und kam dort in 1100 m an. Rein rechnerisch hätte dies locker bis zum Flugplatz gereicht, aber da ich noch über den Ossiacher See mit seinen nicht immer verlässlichen Windverhältnissen fliegen musste und keine nassen Füße riskieren wollte, bin ich auf Nummer sicher gegangen, habe den Propeller ausgefahren, für zwei Minuten den Motor genutzt und mir so nochmals 200 m Sicherheitshöhe geholt.

Nach 576 km und 6 1/2 Stunden Flugzeit landete ich wieder in Feldkirchen. *Jürgen Dornhoff*

**Oben:**  
Vorbei an Hohe Gaisl und Monte Cristallo; im Tal Cortina d'Ampezzo vor dem Monte Pelmo und unter der Fläche die Nordostflanke des Tofana



## Anschau Komet Segelflughänger

- 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 **7.250 EURO**  
zzgl. 19% MwSt. = 8.627,50 EURO



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





## Im A 380 für 380 Euro zur größten Ballonwettfahrt der Welt

**Oben:** *Albuquerque, die Stadt mit mittlerweile einer Million Einwohnern, liegt im Bundesstaat New Mexico. Seit 53 Jahren findet hier alljährlich im Oktober das weltweit größte Ballonspektakel statt.*

Mein erster Besuch geht auf 1991 zurück. Damals hatte die Stadt nur 500.000 Einwohner. Wer Amerika kennt, weiß, dass es nur in den großen Metropolen Hochhäuser gibt. Gab es 1991 noch genügend Landflächen, hat sich die bebaute Fläche heute vervierfacht. Amerikaner wohnen in ihrem Holzhaus, jeder in seinem eigenen, und damit man das Holz nicht sieht, wird es von außen mit Putz verschönert. So etwas verbraucht Fläche. Waren es 1972 beim ersten Start nur 13 Heißluftballone, nahm die Zahl der teilnehmenden Ballone immer weiter zu. Im Jahr 2000 waren es schon 1019 Ballone, die sich angemeldet hatten. Gleich-

zeitig stieg die Zahl der Zuschauer während der neun Veranstaltungstage auf über eine Million. Heute hat man die Teilnehmerzahl der Heißluftballone begrenzt und die Anforderungen an die Piloten erhöht. Es hat zu viele, zu schlimme Unfälle gegeben. Dass man Stromleitungen in den Boden verlegen kann, ist in Amerika unbekannt – in einigen Regionen Deutschlands allerdings auch. Nur die Holländer sind hier vorbildlich. Vor 20 Jahren haben die Veranstalter dann auch den Gasballonsport entdeckt und mit dem America's Challenge Gas Balloon Race ein weiteres Highlight geschaffen. Ballonfahrten von bis zu 3400 km und über 80 Stunden quer über Amerika und Kanada gehörten zu den Besonderheiten dieser Ballonrennen. Zuerst nur mit dem sehr teuren Helium ( 7000 \$ für eine Füllung), heute auch mit Wasserstoff als Traggas (1000 \$).

Für die Teilnehmer aus Europa ist der Aufwand groß und – kostspielig. Flug, Transport und Verfolgung gehen ganz schön ins Geld – je nach Dollarstand mal mehr und mal weniger heftig. Gut, dass der Veranstalter mithilft, diese Kosten erträglich zu gestalten. 1993 waren wir mit 132 Ballonfahrern angereist. Nie wieder war eine so große deutsche Ballonfahrgemeinde in Albuquerque. Mit 750 DM für den Flug war für viele dieser erste USA-Besuch etwas ganz Besonderes. Mit 1558 Kilometern in 66 Stunden wurden wir damals Vizeweltmeister. Überhaupt gehörten und gehören deutsche Ballonfahrer viele Jahre zu den aktivsten europäischen Teilnehmern; nicht zuletzt auch deshalb, weil eine große deutsche Brauerei Sponsor bei der Albuquerque International Balloon Fiesta (AIB) war.

**Unten links:** *Fliegende Fische und weitere 50 Sonderformen in ABQ*

**Unten rechts:** *Clay Wilson und Wilhelm Eimers über Albuquerque*





### Die AIB 2015

Im Frühjahr 2015 fand mein Sohn im Internet einen Flug in die USA für 380 Euro! – da wurden sofort vier Tickets gebucht. Natürlich nicht von D-dorf aus direkt nach ABQ, sondern von Luxemburg nach Frankfurt, von da mit einem Lufthansa-A380-Riesenflieger weiter nach San Francisco und von dort nach Las Vegas. Den Rest mit dem in den USA unentbehrlichen Mietwagen. Der Ballon wurde per Fracht von D'dorf nach ABQ verschickt, für ca. 2400 Euro bei 250 kg Gewicht. Alle genannten Kosten für den Hin- und Rückflug. Über die Veranstaltung in ABQ ist schnell berichtet. Jeden Morgen starteten die ca. 400–500 Heißluftballone. Dabei konnte jeder von uns Gasballonpiloten zweimal mitfahren. Anschließend konnten wir noch täglich die

Kunstdrachenflieger (Parabatix) mit ihren Motorschirmen beobachten, die eindrucksvolle Flüge auf dem Startplatz durchführten. ABQ hatte sich gerade von einer Schönwetterperiode verabschiedet. Täglich zogen Kaltluftfronten über New Mexico hinweg, die zwar morgens fahrbares Wetter für die Heißluftballone brachten, aber ab Nachmittag mit Regen und Gewittern grüßten. So wurden unsere Briefings immer wieder verschoben, bis am Mittwochmorgen dann das große Rennen über Amerika abgesagt wurde. Also außer Spesen nichts gewesen?! Übrig blieben immerhin viele freundschaftliche Begegnungen, fast jeden Tag eine Party, einige auch in privaten Häusern, und – natürlich – auch die vielen fantastischen Bilder der Heißluftballone am Himmel über Albuquerque.



Ganz links:  
Da ist doch viel Platz - aber Indienland - deshalb landen verboten

Links:  
Eindrucksvolle Parabatix

Eigentlich sollte jeder Ballonfahrer mindestens einmal im Leben zu dieser größten Ballonfiesta reisen. Sehen, wie 100.000 Besucher mit Hunderten von Kinderwagen und ungehindert von in Europa üblichen Absperrungen zwischen den aufzurüstenden und startenden Ballon herumlaufen! Einfach so, und ohne dass irgendetwas Schlimmes passiert! Unglaublich – aber auch das ist eben Amerika! 2016 wollen wir es noch einmal versuchen. Ob es allerdings wieder mit dem A380 für 380 € klappt? ... Im März beginnt die Suche im Netz.

W.E.

## Sky Unlimited der Ballonsportjugend

Wie bereits berichtet, hat sich die Ballonsportjugend der Aktion „Sky Unlimited“ vom Deutschen Aero Club NRW angeschlossen. Luftsport für Vielfalt und Toleranz wurde zu Ballonsport für Vielfalt und Toleranz. Verbände, Vereine und Privatpersonen sorgten dafür, dass die Aktion zu realisieren war.

Über 1500 Euro konnten wir an Mitteln sammeln. Einen Teil durch „Crowd-funding“. Eine Internetplattform publiziert die Idee und sucht Unterstützer. Jeder kann einen Teil dazu geben. Unser Ziel von 1000 Euro erreichten wir zwar nicht, aber immerhin wurden 676 Euro von Ballonsportlern so über das Internet gespendet. Der Deut-

sche Freiballonsport-Verband und die Ballonsportkommission vom DAeC NRW trugen den Rest der Finanzierung.

Angeschafft wurden 11 große Banner, 6000 Aufkleber und T-Shirts mit dem bunten Logo für die Spender und Jugend.

Die 4,50 Meter langen Banner hingen bei vielen Events am Korb und waren durch die bunten Farben ein Hingucker. Sie waren bereits in Deutschland, Frankreich, Italien, USA, Mexiko und weiteren Ländern in der Luft. Nach der Landung kamen viele Zuschauer und ließen sich mit dem Banner fotografieren. Ein voller Erfolg, der auch 2016 weitergehen soll. Dabei werden

die Banner an interessierte Piloten weitergegeben. Vielen Dank an alle Unterstützer.

Benjamin Eimers

Unten: Die Ballonsportjugend des Deutschen Freiballonsport-Verbandes



### AEROCLUB | NRW sucht Geschäftsführer (m/w) für die Geschäftsstelle in Duisburg



Der AEROCLUB | NRW vertritt als Luftsportverband die Interessen der in Nordrhein-Westfalen ansässigen Luftsportvereine. In Duisburg unterhält der AEROCLUB | NRW eine Geschäftsstelle mit zehn festangestellten Mitarbeitern. Als kompetenter Ansprechpartner der Vereine bietet der AEROCLUB | NRW eine sinnstiftende Arbeit für und mit dem Ehrenamt in einer abwechslungsreichen Umgebung und der Chance, den Luftsport in seinen vielfältigen Ausprägungen zu unterstützen. Die Position des Geschäftsführers (m/w) soll unbefristet besetzt werden. Die Bewerbungsfrist endet am 15.03.2016. Die Unterlagen mit Angaben zum Gehaltswunsch und dem frühestmöglichen Eintrittstermin sind zu richten an: AEROCLUB | NRW, Herrn Stefan Klett -Präsident-, Stichwort: Bewerbung, Postfach 10 03 14, 47003 Duisburg.

Oder per E-mail an

**stefan.klett@lsb-nrw.de**

Eine ausführliche Stellenausschreibung ist veröffentlicht unter **www.aeroclub-nrw.de**



## LESERBRIEF

### Liebes LuftSport-Team,

wen interessieren eigentlich die Bilder und Texte in der Rubrik „Wir gratulieren“? Wenn wir ehrlich sind, doch nur die abgebildeten Prüflinge, deren Freunde und Vereine. Stellt Euch vor, alle Vereine würden ihre Alleinflieger und Prüflinge einreichen, dann müsstet Ihr die Zeitschrift um einige Seiten erweitern. Ich schlage vor, in Zukunft auf diese Rubrik zu verzichten und den frei werdenden Platz für interessantere Informationen zu nutzen.

*NN per E-Mail / Name der Redaktion bekannt*

### Antwort der Redaktion:

Diese Rubrik wurde seit ihrer Einführung auch innerhalb der Redaktion immer kritisch gesehen und kontrovers diskutiert. Ab April kommt unser LuftSport mit überarbeiteter Konzeption und in neuem „Outfit“, dann ohne Gratulationen. Wir hoffen bei allen Beteiligten, den Fluglehrern und Vereinen auf Verständnis.

## KLEINANZEIGE

**Begleitpilot** (EU-FCL) gesucht für gemeinsame Flüge ins benachbarte Ausland; mit Kostenbeteiligung, SMS erbeten unter 0157 73387144

**Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.**

LuftSport Februar/März 2016

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 Dornberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim  
Tel.: 06751-856324-0 Fax 06751-856324-1  
Mail: info@lsrvp.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 Feuchtnner, Evelyn Fey, Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Renate Heege, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Gai-dis Neimanis (G.N.), Egon-Manfred Paech, Hellmut Penner, Hein und Heike Sauels, Dr. Reiner Schröder, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Simine Short, Kathi Suthau, Gerhard Wöbbeking.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Sybille Baumgärtner, Frank Dörner, Hillmar Damm Dr. Jürgen Dornhoff, Bernhard Dziomba, Peter Franke, Günter End, Katharina Großer, Eberhard Heiduk, Bert Henn, Dietmar Hepper, Frank Herzog, Frederic Janssen, Denise Kluge, Martin Koch, Heidi Rensink, Ralf-Rainer Schmalstieg, Wolfgang Schulze, Jonas Schur, Volker Stuhlsatz, Sabine Theis, Tomek Ziarko 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 Anzeigenliste Nr. 14 vom November 2015;

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.

**Kostenloses Probeabo unter [www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de)**

**Die nächste Ausgabe erscheint am 7. April 2016,  
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15. März 2016.**

# E-Books • Luftfahrtliteratur

## • E-Books

E-Books für alle gängigen Reader, iPod, iPhone, iPad, Kindle (Amazon), Android Smartphones und Tablets. Mit interaktivem Inhaltsverzeichnis.

### Segelflugzeuge 1920 - 1945

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte als e-Book, von Martin Simons, Band 1, deutsch

24,95 €



Google play



Kindle



Google play



Kindle



### Sailplanes 1920 - 1945

Die englischsprachige Ausgabe als e-Book, in gleicher Ausstattung als e-Book, von Martin Simons, Band 1, englisch

24,95 €



### Handbuch des Segelkunstflugs

#### Die Hohe Schule des Segelflugs:

Theorie und Praxis des Segelkunstflugs, mit vielen Fotos und Illustrationen der wichtigsten Figuren.

e-Book

19,00 €

Google play



Kindle



## • 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 detailgetreue und maßstabsgerechte Dreiseitenansichten.

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

45,00 €



Mallinson/Woollard

### Handbuch des Segelkunstflugs

Die hohe Schule des Segelflugs. Theorie und Praxis des Segelkunstflugs, Ein Lehrbuch und Nachschlagewerk mit vielen Fotos und Illustrationen der wichtigsten Figuren.

128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover  
ISBN3-9806773-5-4

25,00 € wieder lieferbar

## • Segelflugbücher

Martin Simons

### Segelflugzeuge

#### Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

Fotografien, Fakten, Zeichnungen und pro Band ca. 120 ganzseitige detailgetreue farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, 272 Seiten, Hardcover



#### Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-6-2  
45,00 € wieder lieferbar

#### Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-3-3  
45,00 € zur Zeit vergiffen

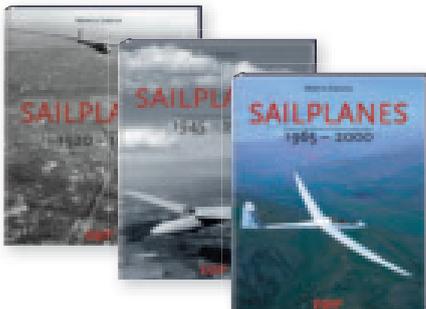
#### Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-0-1  
nur noch wenige Restexemplare  
45,00 €

Martin Simons

### Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung



#### Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-4-6  
45,00 € zur Zeit vergiffen

#### Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-4-0  
nur noch wenige Restexemplare  
45,00 €

#### Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-1-8  
45,00 € zur Zeit vergiffen



### Asiago 1924

#### Internationaler Segelflugwettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

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 maßstabsgetreue, 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 €



Vincenzo Pedrielli

### Italian Vintage Sailplanes (italienisch/englisch)

Die Geschichte des italienischen Segelfluges vom Beginn im Jahr 1924 in Asagio bis in die jüngere Vergangenheit. Alle italienischen Konstrukteure und deren Muster werden ausführlich beschrieben und in vielen hervorragenden Fotos gezeigt. Detailgenaue und maßstabsgetreue Dreiseitenrisse sowie ein Anhang mit Profilen und Rumpfschnitten geben dem Scale-Modellbauer alle notwendigen Informationen.

272 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover  
ISBN 978-3-9808838-9-4 45,00 €

### The Vintage Glider Club

Ein außergewöhnliches Werk des weltgrößten Oldtimer-segelflugclubs anlässlich seines 40. Jubiläums. Mitglieder aus aller Welt präsentieren auf jeweils einer Seite 300 ihrer fliegenden Raritäten in Wort, Bild und Daten, teilweise in ihrer Muttersprache, immer mit einer englischen Zusammenfassung. Dazu enthält das Buch Beiträge und Tabellen zur Geschichte und Entwicklung des Vintage Glider Clubs.

384 farbige Seiten, fester Einband, Hardcover, 240 x 297 mm, mehr als 800 Fotografien  
ISBN 978-3-9814977-8-6  
54,50 €





# THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 20 - 23, 2016

[www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com)



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

**aerokurier**

**FLUGREVUE**

**EGNOS**

 PDF LS

Dieser Ordner ist leer.