



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

25 JAHRE AERO

Flugshow mit Junkers F13



FALLSCHIRMSPORTLER

Klaus Renz im Interview

SEGELFLUG-WM IN AUSTRALIEN

Michael Sommer und Mario Kießling sind
Vizeweltmeister

MIT NACHRICHTEN AUS DAEC UND LANDESVERBÄNDEN

Dynatec Hoistline®

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

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

25
SHOW

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

Besuchen Sie uns
auf der AERO
Stand B5-401

Des LuftSports neue Kleider



Liebe Leserinnen und Leser,

Liebe LuftSportlerinnen und LuftSportler,

ab und zu braucht auch ein Magazin eine Auffrischungskur! So beschlossen von Herausgeberverbänden und Redakteuren in ihrer Sitzung im Oktober 2016 in Bad Sobernheim.

Hier nun der erste Schritt auf diesem Weg: ein neues Layout. Unser Eindruck: frischer, moderner, flexibler, jünger und – informativer durch QR-Codes, die dem interessierten Leser via weiterführende Websites viele Hintergrundinformationen zugänglich machen.

Werden diese digitalen „Gimmicks“ nun tatsächlich genutzt, und ist es gelungen, mit dem neuen Design den Geschmack unserer sehr heterogen strukturierten Leserschaft zu treffen? Oder gibt es irgendetwas anderes, was Sie zu Inhalt und Form unseres Magazins schon immer einmal loswerden wollten? Wir haben hierzu eine (wirklich) kleine Online-Umfrage ins Netz gestellt (<http://www.luftsportmagazin.de/index.php/umfrage> oder QR-Code unten) und würden uns über reichlich Resonanz sehr freuen – schließlich „lebt“ auch ein Magazin wie das unsere auf Dauer nur vom Austausch mit seiner engagierten Leserschaft.

Also nur Mut – ob kurz und knapp oder detailliert: Kritik, Lob, Anregungen, Wünsche ... wir haben für alles ein offenes Ohr.

Redaktion und Verlag sind sehr gespannt auf die Umfrageergebnisse und freuen sich darüber hinaus auf Zuschriften (Bilder und Texte über die Landesverbände oder direkt an den Verlag senden; siehe Impressum) oder ein Gespräch während der Jubiläums-AERO Anfang April in Friedrichshafen an unserem Stand B5-401.

Mit der Hoffnung auf einen baldigen Frühling, den besten Wünschen für eine erlebnis- und erfolgreiche Flugsaison und kollegialem Fliegergruß

Klaus Fey



Hier geht's zur Umfrage

Foto Titelseite: Am 15. September 2016 hob die RIMOWA Junkers F13, ein Nachbau der berühmten „Urmutter aller Verkehrsflugzeuge“, in Düben (Schweiz) zu ihrem offiziellen Erstflug ab. **Foto:** RIMOWA

Foto Editorial: Evelyn Fey



RIMOWA Junkers F13



Inhalt

NEWS

Neues aus Behörden und Verbänden	4
Verschiedenes	6
Buchtipp	7
Technik	8

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

Großmodelle zulassen und fliegen	9
----------------------------------	---

DROHNEN

Regeln für Betrieb von Drohnen	10
Stellungnahme des DAeC	11

LUFTRAUM

TMZ mit Hörbereitschaft	12
-------------------------	----

SEGELFLUG

Segelflug-WM in Benalla/Australien	12
Wasserkuppe	
– Neues vom Berg der Flieger	14
– Das OLC Glider Race	15
Mit einer Ka8 um Hamburg	16

FALLSCHIRM

Klaus Renz im Interview	18
-------------------------	----

GLEITSCHIRM

Durch den Wind – Windkraftanlagen und Gleitschirmfliegen	22
Arbeitsgruppe Windkraft	25

AERO

Airshow zum Jubiläum	26
----------------------	----

LANDESV ERBÄNDE

Bremen	27
Hamburg	32
Niedersachsen	33
Rheinland-Pfalz	42

KLEINANZEIGEN

	50
--	----

IMPRESSUM

	50
--	----

Luftraumbeschränkung

Das Institut für Troposphärenforschung in Leipzig informierte über eine geplante temporäre ED-R

Das Institut für Troposphärenforschung in Leipzig betreibt an seiner Messstation Melpitz bei Torgau verschiedene Fesselballone/Drachen und diverse UAVs zur Sondierung der Atmosphäre bis ca. 1,5 km über Grund.

Um die Sicherheit des Flugverkehrs zu gewährleisten, wird für den Betrieb des Fesselballons o. ä. eine ED-R mit einem Radius von 2 NM um 51 32 00 N 012 56 00 O eingerichtet bzw. aktiviert.

Für den Zeitraum 15. Januar bis Ende März 2017 handelt es sich um eine temporäre ED-R, danach ist eine permanente ED-R 45 geplant, die bei Bedarf aktiviert wird.

Quelle DAeC

NfL für Wolkenflüge geplant

Die Deutsche Flugsicherung DFS entwickelt derzeit ein praktikables Verfahren für die Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe für Wolkenflüge. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat diesen Auftrag erteilt. In Zusammenarbeit mit dem BMVI soll bis spätestens 31. März 2017 das Ergebnis in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht werden.

Im vergangenen Jahr hatte sich der Bundesausschuss Unterer Luftraum für Segelfluggpiloten eingesetzt, die mit ihrer Wolkenflugberechtigung zu einem Wolkenflug starten wollen. Bisher scheitern diese Vorhaben schon an den Flugplänen – die Deutsche Flugsicherung (DFS) nimmt diese wegen fehlender gesetzlicher Vorgaben nicht an. Der Bundesausschuss hatte dar-

um das BMVI gebeten, bei der Europäischen Kommission wegen einer Klärung vorstellig zu werden. Das Ergebnis: „Der Eintrag der Wolkenflugberechtigung gem. FCL830 entspricht einem IFR-Rating.“ Ein Wolkenflug mit Segelflugzeugen ist demnach ein IFR-Flug, der unter vereinfachten Bedingungen ermöglicht werden soll.

Luftraum-Hinweis für die französischen Alpen

An sehr guten Wellenflugtagen in den Alpen kommt es immer wieder vor, dass sowohl französische als auch ausländische Segelfluggpiloten die maximal zulässige Flughöhe (FL 195 in der LTA Alpes) überschreiten und dabei ein großes Kollisionsrisiko mit den im oberen Luftraum C fliegenden Flugzeugen der kommerziellen Luftfahrt eingehen.

Der französische Segelflugverband FFV hat deshalb ein Rundschreiben verfasst, in dem er nochmals explizit darum bittet,

besonders darauf zu achten, die Vorschriften und maximal zugelassenen Flughöhen einzuhalten.

Die französische Luftraumkommission stellt folgendes Material zur Verfügung:

2 Sicherheitsplakate in verschiedenen Sprachen

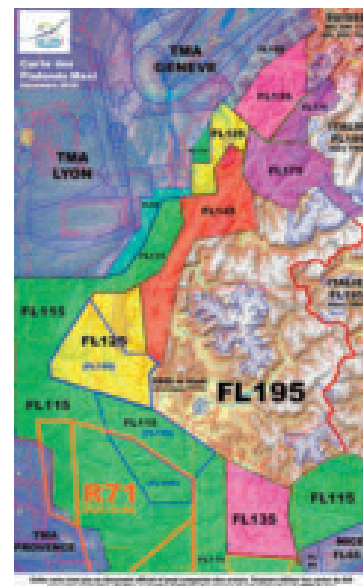
Karte der nutzbaren Flughöhen in den Alpen

Umrechnungstabelle auf Excel-Basis für die Ermittlung der FL in Abhängigkeit des Tages-QNH

Briefing über die Wellenfluggebiete (R130, R180)

Die Dateien stehen im Blog der Luftraumkommission zum Download zur Verfügung.

Quelle: DAeC



Gute Nachricht für den Motorkunstflug

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat eine neue Bestimmung (AIC VFR 05/16) in Sachen Motorkunstflug herausgegeben. Seit dem 22. Dezember gelten neue Bestimmungen, die der Flugverkehrskontrolle eine Entscheidungskompetenz im Einzelfall ein-

räumen. Damit sind die gravierenden generellen Vorschriften vom Tisch. Der DAeC hatte zusammen mit der AOPA gegen das AIC VFR 04/16 protestiert, das seit dem 23. Juni massive Einschränkungen vorsah. Auf allen Ebenen waren die Verbände ge-

gen die Auflagen vorgegangen und hatten dabei auch rechtliche Schritte eingeleitet. Mit dem neuen AIC wurden nun deutliche Vereinfachungen erreicht. Ob diese ausreichend sind und den Vorstellungen der Verbände entsprechen, wird geprüft.

Quelle: DAeC

Auch im Jahr 2017 besteht für Sportvereine die Möglichkeit, Fördermittel über die sogenannte Kommunalrichtlinie zu erhalten.

Erstmals können sich auch Sportvereine mit eigener Sportstätte um Fördermittel bewerben.

Dabei können verschiedene Klimaschutzrelevante Sanierungen an vereinseigenen Sportstätten mit bis zu 50 Prozent gefördert werden. Darauf macht der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) anlässlich der Sportinfra des Landessportbundes Hessen aufmerksam.

Anträge für die Kommunalrichtlinie können zwischen dem 1. Januar und 31. März 2017 beim Projektträger Jülich gestellt werden.

Ab dem 1. Juli bis 30. September 2017 wird ein weiteres Antragsfenster geöffnet.

Seit Sommer 2008 fördert das Bundesumweltministerium auf Basis der Kommunalrichtlinie Klimaschutzprojekte in Kommunen. Seit der Förderperiode 2016 können sich nun – zusätzlich zu Kommunen – auch erstmals Sportvereine mit eigener Sportstätte um Fördermittel bewerben.

Der DOSB hat ein Informationspapier für Sportvereine mit einer Zusammenstellung der wichtigsten Eckpunkte erstellt, das als Download zur Verfügung steht.

Das Service- und Kompetenzzentrum Kommunaler Klimaschutz bietet darüber hinaus im Auftrag des Bundesumweltministeriums eine umfassende Beratung zur Kommunalrichtlinie und zum kommunalen Klimaschutz.

DOSB-Vizepräsident Walter Schneeloch forderte Vereine auf, diese Fördermöglichkeit zu prüfen.

Quelle: DOSB



DOSB Informationspapier

LUFTSPORTJUGEND



Arbeitstagung für Multiplikatoren im Modellflug

Auch in diesem Jahr lädt die Luftsportjugend alle interessierten Modellflieger zu einer Arbeitstagung für Multiplikatoren im Modellflug ins Haus der Luftsportjugend nach Laucha ein.

Tagungsbeginn:

Freitag, 10. März 2017, 17:30 Uhr

Tagungsende:

Sonntag, 12. März 2017, 13:00 Uhr

Tagungsort:

Haus der Luftsportjugend
Am Flugplatz 2, 06636 Laucha

Tel.: 034462 – 608 350

E-Mail: buero@hdsj.de

Die verbindliche Anmeldung sowie Wünsche zur Tagesordnung solltest du bitte spätestens bis zum 28. Februar 2017 beim Haus der Luftsportjugend in Laucha einreichen. Die entstehenden Kosten für Übernachtung, Verpflegung und Tagung trägt die Luftsportjugend des DAeC. Reisekosten werden den Teilnehmern anteilig erstattet. Die Arbeitstagung wird über den Kinder- und Jugendplan des Bundes gefördert.

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.

Hilmar Damm

Referent Modellflug

Das Einladungsschreiben und die Tagesordnung befinden sich auf www.luftsportmagazin.de



Einladung und
Tagesordnung



Luftfahrtkarten 2017: Jetzt für die Flugsaison vorbestellen und...

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

Effective Date: 30 MAR 2017

- 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!

**NEU: V500 jetzt
auch für Spanien
und Portugal!**





EISENSCHMIDT
DPS GROUP

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

VERSCHIEDENES

Diest Aero Club - EBDT Fly In August 2017

Vom 11. bis 13. August dieses Jahres organisiert der Diest Aero Club auf dem Flugplatz Schaffen-Diest (EBDT) das 34. Fly-in für Oldtimer.

Gleichzeitig ist es das 34. Treffen von Flugzeugen wie Falco, Picchio, Nibbio, SF260 ..., die der italienische Ingenieur Stelio Frati konstruiert hat.

Wir hoffen natürlich, wie in den letzten Jahren zahlreiche Flugzeuge aus der Schweiz, aus Italien, Frankreich, Österreich, Großbritannien, Dänemark, Deutschland und den Niederlanden begrüßen zu dürfen.

Piloten/innen, die ein Flugzeug mit eingeschränkter Lufttüchtigkeitsbestätigung (Restricted Certificate of Airworthiness) und/oder eine „limited permit to fly“ einsetzen möchten, wird über uns die Möglichkeit geboten, eine Genehmigung zur Benutzung des belgischen Luftraums zu bekommen, und zwar zum stark reduzierten Preis von 9,00 €.

Jedes Teilnehmerteam genießt an diesem Wochenende folgende Vorteile:

- kostenloses Essen für jedes Besatzungsmitglied

- Möglichkeit, auf dem Flugplatz zu übernachten (Camping)
- Shuttles von und zu verschiedenen Hotels
- Grillfest am Samstagabend; anschließend Preisverleihung an ausgewählte Piloten/innen und/oder Flugzeuge; Live Music Band

Während der 3 Veranstaltungstage gibt es Vorführungen mit ULM, Oldtimern und Heißluftballonen, und verschiedene Clubs werden mit ihren alten KFZ (2016 über 2.000 Fahrzeuge!) präsent sein.

*Mit freundlichen Grüßen
Ihr Diest Aero Club*

Förderung von 8,33-kHz-Funkgeräten durch die EU

Wie angekündigt hat der DAeC die Antragsunterlagen für die Förderung von bordseitigen 8,33-kHz-Flugfunkgeräten und -Bodenstationen für die Allgemeine Luftfahrt fertiggestellt und nach Genehmigung durch das BMVI termingerecht an die zuständige Stelle der EU übermittelt. Mit dem Antrag werden für die gesamte deutsch registrierte Allgemeine Luftfahrt Fördermittel aus dem Connecting Europe Facility (CEF) der Innovation and Networks Executive Agency (INEA) zur Umrüstung von Luft- und Bodenfunkstellen (INFO-Frequenzen) beantragt.

Nicht eingeschlossen in den Antrag sind Luftfahrzeuge des kommerziellen Luftverkehrs und Internationale Verkehrsflughäfen. Im Antrag sind Gesamtkosten von ca. 41 Mio € inklusive der Verwaltungs- und Personalkosten des DAeC angesetzt, was einer Fördersumme von knapp 9 Mio € entspricht. Maximal können Luftfunkstellen mit 20 % und Bodenfunkstellen mit 50 % gefördert werden. Es ist jedoch auch denkbar, dass die EU einen anderen Zuteilungsschlüssel festlegt. Die

Projektbetreuung wird im Falle der Förderung durch den DAeC sichergestellt.

Mit der Übermittlung des Antrages an die EU hat der DAeC einen wesentlichen Schritt getan. Im nächsten Schritt prüft eine Arbeitsgruppe in der EU alle im Rahmen des CEF-Projektes eingegangenen Anträge und wird voraussichtlich im Frühjahr über die Verteilung des mehrere hundert Millionen Euro schweren Fördertopfes entscheiden. Bis zu diesem Zeitpunkt heißt es abwarten und hoffen, dass der Antrag des DAeC durch die EU berücksichtigt wird.

Ab dem Zeitpunkt der Zusage können dann die entsprechenden Nachweise für Kauf, Installation und Zuteilung der Frequenz beim DAeC eingereicht werden. Nach der Prüfung durch den DAeC, der Übermittlung der Daten zur EU und Freigabe der Fördergelder werden diese dann zu einem späteren Zeitpunkt an die Antragsteller überwiesen.

Es ist zu beachten, dass nur Systeme gefördert werden, die im zeitlichen Zusammenhang mit dem Förderantrag angeschafft wurden.

Förderfähig ist demnach jedes Gerät, das im Zeitraum vom 07.02.2017 bis zum 31.12.2017 angeschafft wird, soweit es eine Förderzusage durch die EU gibt. Es ist demnach nicht notwendig, mit der Anschaffung bis zu einer Zusage durch die EU zu warten. Wir bitten derzeit darum, keine Anträge und oder Rechnungen an den DAeC zu senden. Wir informieren über den konkreten Ablauf, die Anforderungen und Förderbedingungen im Detail, wenn die Förderzusage durch die EU vorliegt. Erst dann können eingehende Anträge auch bearbeitet werden.

Ralf Keil, DAeC

Link zum CEF (nur englisch):

<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>



Link zum CEF



AKTION

FUNKGERÄTE 8,33 kHz

Jetzt umsteigen!

Der 31.12.2017 kommt näher!

ULIS SEGELFLUGBEDARF

Faire Preise. Echter Service.

www.segelflugbedarf24.de

BUCHTIPP

Rallye zwischen den Meeren

Luftsportverband Schleswig-Holstein
Sportfachgruppe Motorflug

Save the date!

Rallye zwischen den Meeren 2017

Offener Landeswettbewerb
im Navigationsflug
für Luftfahrzeuge der E-, K- und M-Klasse

am Samstag, 27. Mai 2017
am Flugplatz St. Michaelisdonn (EDXM)

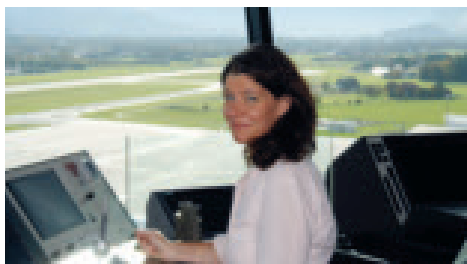


Dithmarscher
Luftsportverein



Ausschreibung und Nennformular
erhalten Sie bei der Geschäftsstelle des
Luftsportverbandes Schleswig-Holstein · info@Luftsport-SH.de
Telefon 0172-6194212 · Fax 03212-5838776
oder unter www.Luftsport-SH.de → Termine

Judith Spörl
an ihrem
Arbeitsplatz



Nachwuchswerbung im Kinderzimmer: „Lena fliegt sich frei“

Judith Spörl, Jahrgang 1974, beginnt im Alter von 16 Jahren an der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein und später im Verein in Limburg-Elz die Segelflugausbildung. Den Flugschein hat sie noch vor dem Autoführerschein. 1994 beginnt ihre Karriere mit der Fluglotsenausbildung an der Flugsicherungsakademie der DFS in Langen. Nach der praktischen Abschlussprüfung in Langen geht es für Judith 1996 zunächst nach Düsseldorf. Seit 2010 sitzt Judith nun in Salzburg bei der Austrocontrol auf dem Tower und in der Anflugkontrolle.

Nach einem Blick in das Bücherregal ihrer Tochter stellt Judith eines Tages fest: Keine Bücher für junge Mädchen über das Fliegen – lauter rosa Ponyhofgeschichten! Sie überlegt, wie man Mädchen für das Fliegen begeistern könnte, die nicht zufällig neben einem Flugplatz wohnen oder durch die Eltern „vorbelastet“ sind! Also hat sich Judith eine Geschichte ausgedacht:

Die Story soll Mädchen im Schulalltag mit ihren altersbedingten Sorgen und Nöten abholen – Schule, Clique, erste Liebe, Enttäuschung, Freundschaft usw. Der Flugplatz kommt zufällig ins Spiel und bleibt dann Bühne für den Rest des Geschehens. Teenager Lena, die Hauptperson, macht irgendwann ihren ersten Soloflug – sie „fliegt sich frei“. Und dies natürlich auch im übertragenen Sinne, muss sie doch jede Menge Hindernisse überwinden und „Bruchlandungen“ bewältigen. „Lena wachsen Flügel, und die jungen Leserinnen werden mitgenommen auf diese Reise in die Selbständigkeit und erfahren, ganz nebenbei, einiges über das Fliegen!

Mehr über JU und Lena unter:
www.lenafliegsichfrei.de



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

BOSE A20



RAM



Flugfunk 8,33 kHz



FRIEBE
seit 1951

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

TECHNIK

Mit neuem System frühzeitig Hindernisse in der Luft und am Boden erkennen

In der Luftfahrt ermöglichen vom Austrian Institute of Technology (AIT) entwickelte Bildverarbeitungsalgorithmen und 3D-Umfeldsensoren die Erfassung möglicher Hindernisse sowohl in der Luft als auch am Boden, wie z.B. Objekte bzw. Hindernisse auf der Landebahn. Damit werden Assistenzsysteme für Piloten oder autonom fliegende Systeme realisiert. Ingenieure des AIT haben in Kooperation mit Diamond Aircraft Industries ein intelligentes Sensorsystem entwickelt, mit dessen Hilfe Flugzeuge potenzielle Hindernisse in der Luft und auf dem Boden erkennen und denen sie dann auch ausweichen können. Dieses neue System ist

ein wichtiger Schritt zu mehr Sicherheit in der Luftfahrt. Mit seiner Hilfe können sowohl kooperative als auch nichtkooperative Flugobjekte im Luftraum durch eine Kombination von passiven elektrooptischen Sensoren und Infrarotsensoren robust erkannt werden. Bei den Kooperativen wird ADS-B sowie die Information aus dem Garmin G1000 verwendet.

Das System soll zur Serienreife entwickelt werden.

Die Technologie wurde in einen DA42 MPP von Diamond Aircraft eingebaut und in realitätsnahen Szenarien getestet. Das System wurde schon 2015 erfolgreich für die

sichere autonome Steuerung von bemannten Flugzeugen in Notsituationen bis hin zur vollautomatischen Landung erprobt. Die Technologie kann verwendet werden, um unbemannte Systeme in den zivilen „non-segregated airspace“ (gemeinsam genutzten Luftraum) zu integrieren. Und sie kann auch verwendet werden, um – als Assistenzsystem – noch höhere Sicherheit in der bemannten Luftfahrt zu bieten. Bis zur Serienreife könnte es noch einige Zeit dauern. Zurzeit bemühen sich beide Partner, aus dem Prototypen ein serienreifes Produkt zu entwickeln.

H.P.

Neuzugang im Leichtformat – DASSU erhält SF-25-Rotax-Falke mit ORATEX-Bespannung

Die DASSU (Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen e.V.) hat 2016 bei Scheibe Aircraft einen fabrikneuen SF-25-Rotax-Falke bestellt. Da die DASSU bereits gute Erfahrungen mit ihren mit ORATEX bespannten Schulungs-ASK-13 gesammelt hatte, sollte auch

der Motorfalke in ORATEX-Ausführung geliefert werden. Im Rahmen eines Workshop-Seminars wurde Scheibe Aircraft von Lanitz-Aviation in das Bespannverfahren für ORATEX eingewiesen und ist nun in der Lage, auch serienmäßig ORATEX-Falke zu produzieren. Der neue Motorfalke der DASSU ist modern ausgestattet mit Komplettausstattung PPL-A auf TMG: mit Schleppleinrichtung, Funk, Transponder, Communication, Navigation sowie Aspen Avionics Primary Flight Display und kann dazu 25 kg mehr zuladen als der alte SF 25 der DASSU.

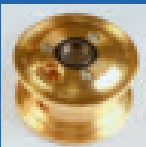
Die D-KYGL hat ihre endgültige Verkehrszulassung erhalten und ist ab sofort für Ihre Schulung startklar. Ihre Buchung für diesen hervorragend ausgestatteten Motorsegler können Sie telefonisch bei der DASSU unter +49 8641 698787 vornehmen. *Quelle: Lanitz-Aviation*

TOST

Flugzeuggerätebau










Start- / Schleppausrüstung • Wartung

www.tost.de



Großmodelle zulassen und fliegen



1: Reinhard Schott
2: Zulassung eines Großmodells (Do-X) mit v.l. Michael Bräuer (Hersteller), Frank Einführer (LSGB) und Walter Spannagel (DAeC-Prüfer)



Ein Beitrag von Reinhard Schott, Prüfer für Großflugmodelle im Luftsportgeräte-Büro

Seit 2001 werden von den Prüfern des DAeC e.V. Flugmodelle mit einer maximal zulässigen Startmasse von mehr als 25 kg und bis 150 kg geprüft, zugelassen und nachgeprüft. Wer heute einen Antrag auf Zulassung stellt und eine Registriernummer erhält, wird feststellen, dass die fortlaufend erteilte Nummer weit jenseits der 350er-Marke liegt.

Ungeachtet dieser Zahl besteht bei vielen Modellfliegern doch eine gewisse Unkenntnis über das Zulassungsverfahren und die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten für Halter und Piloten solcher Modelle. Dieser Artikel soll diesbezüglich Kenntnisse vermitteln und Unsicherheiten ausräumen.

Am Anfang steht wohl die Überlegung, ob es sinnvoll ist, das Modell mit allen möglichen und unmöglichen Tricks unter die 25-kg-Grenze zu bringen, nur um die Zulassungspflicht zu vermeiden. Dass so ein Bestreben nie zu Lasten der strukturellen Festigkeit und damit der Betriebssicherheit gehen darf, ist sicher jedem klar. Ein anderer Aspekt ist das Flugverhalten im weitesten Sinne. Um auch hier dem Original-Flugzeug nahezukommen, ist nicht nur ein Scale-Cockpit, sondern auch eine gewisse Masse erforderlich. Das aber nur nebenbei.

Und noch eine ganz pragmatische Überlegung: Was ist schon mal vom Ansatz her sicherer, ein Modell mit 24,9 kg, ungeprüft, oder dasselbe Modell mit 25,5 kg, das ein „fremder Dritter“ im Rahmen einer Zulassung testet und jährlich nachprüft und bei dem Halter und Pilot gewisse Pflichten haben und dokumentieren müssen?

Wir wollen als Modellflieger vom mantragenden Flug akzeptiert werden, also müssen wir uns auch adäquat verhalten.

Zurück zum eigentlichen Thema, der Zulassung von Flugmodellen über 25 kg.

Auf der Internetseite des DAeC-Luftsportgeräte-Büros <https://www.daec.de/luftsportgeraete-buero/grossmodelle/zulassung-von-grossmodellen/> findet man den „Wegweiser zur problemlosen Zulassung von Großmodellen“.

Das eigentliche Zulassungsverfahren ist in diesem Wegweiser recht gut erklärt, ebenso die Erlangung des Ausweises für Steuerer.

Auf das Thema Aufstiegserlaubnis für Modelle über 25 kg max. Abflugmasse soll noch einmal detailliert eingegangen werden.

Zuerst rufen wir uns ins Gedächtnis, dass die Regelung des Aufstiegs von Flugmodellen stets Ländersache ist und somit jede Behörde ein etwas anderes Verfahren hat.

Grundsätzlich gibt es jedoch folgende Möglichkeiten:

1. Der Flugplatz, auf dem das Modell betrieben werden soll, hat bereits eine Aufstiegserlaubnis, die die max. Abflugmasse des Modells einschließt – der Idealfall.

Hier ordnet sich der Pilot einfach nur den im Verein geltenden Regelungen für den Flugbetrieb unter.

1. Liegt eine solche Situation nicht vor, besteht die Möglichkeit, die gültige Aufstiegserlaubnis für den Platz allgemein auf eine erhöhte Abflugmasse über 25 kg bis maximal 150 kg zu erweitern. Dazu stellt der Vereinsvorstand einen Antrag an die zuständige Behörde, die auch die AE erteilt hat. Beizufügen ist die Stellungnahme eines Modellflug-Sachverständigen, der die Eignung des Geländes bestätigt. Das kann ein 3-seitiger Vordruck sein, der, mit geringem Aufwand ausgefüllt, vom Prüfer, der auch Modellflug-Sachverständiger ist, gerne mit erledigt wird.

3. Abweichend von Punkt 2 besteht auch die Möglichkeit, eine Einzelaufstiegserlaubnis zu erhalten, die dann eben nur für das spezielle Modell gilt. Auch hier sind die Zustimmung des Vereinsvorstandes und eine Stellungnahme eines Modellflug-Sachverständigen erforderlich.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass der korrekte Betrieb eines Flugmodells mit einer max. Abflugmasse über 25 kg und bis 150 kg nur einen geringen Mehraufwand gegenüber einem Modell unter 25 kg bedeutet, für den man im Gegenzug das gute Gefühl der Sicherheit bekommt.

Jede Aufstiegserlaubnis ist somit speziell oder auch individuell – aber das sind wir und unsere Modelle doch auch, oder?

Auf der Internetseite des DAeC-Luftsportgeräte-Büros finden Sie auch die Kontaktdaten der Prüfer des DAeC.

Wenden Sie sich einfach an uns – wir helfen immer gerne!

LSGB - Frank Einführer

Luftsportgeräte-Büro * www.daec.de

LSGB

**Service und Leistung
für alle Ultraleichten.**

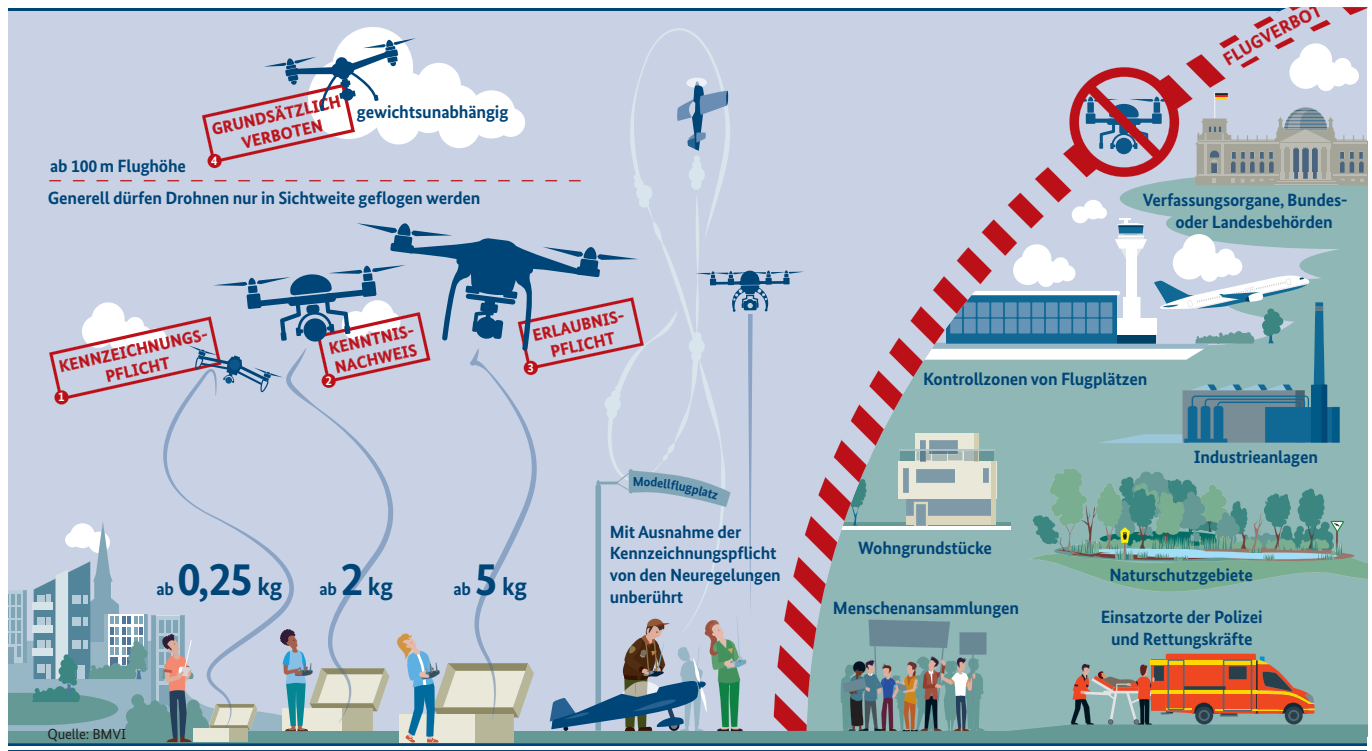
Braunschweig, Hermann-Blenk-Str. 28

☎ 0531-235 40 60

Regeln für Betrieb von Drohnen



Foto: Markus Werner
Schaubild: BMVI



Am 17. Januar hat das Kabinett dem Entwurf einer „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“ mit folgenden Regeln zugestimmt.

Kennzeichnungspflicht: Alle Flugmodelle und unbemannten Luftfahrtsysteme mit mehr als 250 Gramm Gewicht müssen künftig mit einer Plakette gekennzeichnet sein. Damit bei Schäden schnell der Besitzer festgestellt werden kann, müssen darauf Name und Adresse stehen.

Erlaubnispflicht: Für den Betrieb von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen ab fünf Kilogramm Gewicht ist künftig eine Erlaubnis erforderlich. Diese wird von den zuständigen Landesbehörden erteilt. Verlangt wird außerdem eine Art Führerschein.

Kenntnisnachweis: Um diesen „Drohnen-Führerschein“ zu erhalten, müssen Nutzer eine Prüfung bei einer anerkannten Stelle ablegen – dies soll auch online möglich sein. Vorgesehen ist ein Mindestalter von 16 Jahren. Die Bescheinigung soll zehn Jahre gelten.

Betriebsverbot: Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme unter fünf Kilo dürfen nicht außer Sichtweite geraten. Tabu sind Flüge über sensiblen Bereichen wie Einsatzorte von Polizei und Rettungskräften, Naturschutzgebiete und Menschenansammlungen.

Ausnahmen möglich

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, dürfen die Drohnen nicht betrieben werden. Ausnahmen vom Betriebsverbot sollen aber möglich sein. So können die Behörden Flüge zulassen, wenn sie keine Gefahr für Luftverkehr und öffentliche Sicherheit darstellen. „Angemessen berücksichtigt“ werden müssen dabei auch Datenschutz, Naturschutz und der Schutz vor Fluglärm.

Die Nutzung von Fluggeräten ist im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und in der Luftverkehrsordnung (LuftVO) geregelt. Danach handelt es sich bei Drohnen um unbemannte Luftfahrtsysteme, sofern sie „nicht ausschließlich zur Sport- oder Freizeitgestaltung betrieben, sondern zu einem gewerblichen Zwecke genutzt werden“. Bei reiner Freizeitnutzung gelten sie dagegen als Flugmodelle.

Dieser Flyer informiert anschaulich über die Regeln



https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LF/flyer-die-neue-drohnen-verordnung.pdf?__blob=publicationFile

Quelle: Bundesregierung

Infoblatt des BMVI

DAeC wehrt sich gegen Novellierung – Stellungnahme des DAeC



Entgegen allen bis Anfang Januar kommunizierten Aussagen aus den Ministerien wurden zum Jahresbeginn DMVF und DAeC in das Bundesministerium für Verkehr (BMVI) einbestellt und mit einer neuen Einschränkung des Modellflugs konfrontiert.

Entgegen den Aussagen Ende 2016 wurde der Entwurf der Luft-VO erneut zu einer Ressortabstimmung gegeben. Und siehe da, das Verteidigungsministerium meldete neue Ansprüche an und wollte den 100-Meter-Deckel für den Modellflug wieder grundsätzlich eingeführt wissen. Immerhin wurde diese Forderung für Modellfluggelände mit einer Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gemäß §20 (alt §16) LuftVO zurückgenommen.

Obwohl der Bundesrat dem Entwurf der LuftVO noch nicht zugestimmt hat, der Entwurf weder den Verbänden noch dem Bun-

desrat vorliegt, wird das Ergebnis der Beratung im Bundeskabinett vom BMVI schon als Erfolg gefeiert. Selbst MdBs schreiben Vereine und Modellflieger an und verteilen den groben Inhalt des Entwurfs, ohne ihn komplett zu veröffentlichen.

Es ist noch nicht vollbracht, und das Fragezeichen in der DAeC-Veröffentlichung war berechtigt. Die Erfahrung hat es im Vorjahr gezeigt: Erst wenn der komplette Entwurf der Luft-VO auf dem Tisch liegt, kann man sich freuen oder über die nächsten Aktivitäten nachdenken.

Wir sind gespannt, ob die Zusage aus dem BMVI eingehalten wird, dass die Verbände den Entwurf kommende Woche erhalten, und melden uns dann wieder.

DAeC

Modelltech in Sinsheim

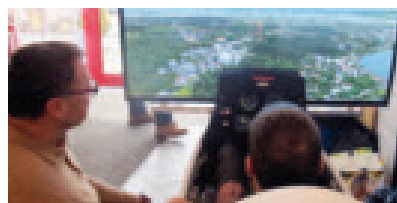
Modellflieger sollten sich das erste Wochenende in diesem Frühjahr vormerken. Vom 24. bis 26. März veranstaltet die Messe Sinsheim „Faszination Modelltech“, mit interessanten Ausstellungen und Vorführungen zum Modellbau, von denen sich etwa 60% Flugmodellen widmen.

Eine attraktive Neuheit gibt es am gemeinsamen Stand der DAeC-Modellflugkommission und des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz e.V. Im neuen Segelflugsimulator der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz können Besucher einen Segelflug unter fachkundiger Anleitung realitätsnah erleben und steuern.

Die Messe ist sowohl mit der Bahn (Hbf Sinsheim) als auch mit

dem Auto (A6, Abfahrt Sinsheim-Süd) gut erreichbar. Kinder bis 8 Jahre haben freien Eintritt; die Tageskarte kostet 10 €, ermäßigt 8 €, eine Familienkarte (2 Erwachsene + 2 Kinder von 9–17 Jahre) 25 €.

Alle Informationen unter www.faszination-modelltech.de



Modelltech Sinsheim

LTB-Follmann ... der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlem

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

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

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

Achtung! Wichtige Änderung! TMZ mit Hörbereitschaft



Ab 30. März 2017 wird dringend empfohlen, bei der Nutzung aller TMZ die Hörbereitschaft auf der Frequenz des zuständigen Radarlotsen zu halten.

Warum schon wieder eine Änderung? In der Vergangenheit gab es Probleme bei der Nutzung der TMZ (Transponder Mandatory Zone), da die Radarlotsen nicht in der Lage sind, mit dem durch Transponder identifizierten Verkehr in Kontakt zu treten. Dieses führte zu Start- und Landeverzögerungen des IFR-Verkehrs, da der Radarlotse die Intentionen der 7000 squawkenden VFR nicht kannte. In einem gemeinsamen Workshop am 22. April 2016, bei dem sich alle Luftraumnutzer bei der DFS in Langen trafen, wurde seitens der damaligen AUL-Vertreter dieser Lösungsvorschlag eingebracht, um eine Höherqualifizierung der Lufträume von TMZ zu D (nicht CTR) zu vermeiden. Der Vorschlag wurde von allen Luftraumnutzern unterstützt. Die DFS wurde vom Verkehrsministerium mit der Umsetzung beauftragt.

Wie ist das Verfahren?

Für jede TMZ wird ein Transpondercode und eine Funkfrequenz des Radarlotsen auf der VFR-Karte veröffentlicht (siehe Beispiel oben). Es wird jedem Piloten dringend empfohlen, vor dem Einflug

Hörbereitschaft auf dieser Frequenz herzustellen und dies durch Aktivieren des entsprechenden Transpondercodes zu signalisieren. Ein Anruf des Radarlotsen ist nicht gewünscht, denn damit würde die Frequenz nur unnötig belastet. Sollte der Radarlotse Fragen zur Flugabsicht haben bzw. die Kooperation mit dem VFR-Piloten suchen, wird er das entsprechende Luftfahrzeug auf der veröffentlichten Frequenz ansprechen, denn der Mode-S-Transponder überträgt das in der Flight ID eingegebene Rufzeichen, das dem Lotsen, zusätzlich zu anderen Informationen, auf seinem Display neben der Position des Luftfahrzeuges angezeigt wird. Nach dem Verlassen der TMZ soll die Frequenz verlassen werden. Es gibt keine Freigabe für das Befliegen einer TMZ, eine solche kann somit vom Radarlotse auch nicht erteilt werden.

Zurzeit gibt es in Deutschland folgende TMZ:

Dortmund, Friedrichshafen, Hahn, Hamburg (Anbindung FL100), Hannover (Anbindung FL100), Luxemburg, Memmingen, Münster Osnabrück, Niederrhein, Nürnberg (Anbindung FL100), Paderborn und Saarbrücken.

Die Details werden durch die DFS in einem VFR-Bulletin und auch auf der Homepage des LVN veröffentlicht.

Heiko Gesierich, AUL - Segelflug

Erfolg der deutschen Segelflieger bei der Weltmeisterschaft in Australien



1: Das deutsche Team bei der Eröffnung
2: Vizeweltmeister Michael Sommer mit Team-Meteorologe René Heise;
Foto: René Heise

Benalla/Australien Den Titel hat er nur um Haaresbreite verpasst: Mit gerade einmal 13 Punkten Abstand zum Erstplatzierten landete Michael Sommer am letzten Wertungstag der 34th FAI World Gliding Championships auf dem zweiten Platz der Offenen Klasse. In der 18-Meter-Klasse holte sich Mario Kießling am Samstag, 21. Januar, nach einem beeindruckenden Endsprint Silber in der Gesamtwertung.

Sommer hat sich bereits vier Mal den Titel gesichert; in Australien hätte er seinen 5. Titel holen können. Doch der Brite Russel Cheetham taktierte am letzten Wertungstag offenbar besser. Für Sommer, der das Teilnehmerfeld die ersten drei Wertungstage angeführt hatte und dann bis zum letzten Wertungstag auf der Drei blieb, reichte es dennoch, um sich von Platz drei auf Platz zwei vorzuarbeiten.

Auch Mario Kießling pokerte am letzten Wertungstag und machte Punkte gut. Nach dem Start in einem schnellen Pulk gewann er rasch an Geschwindigkeit und konnte sein hohes Tempo halten. Am Ende reichte es, um sich vom vierten auf den zweiten Platz vorzuarbeiten.

Weniger zufrieden sei Teamkollege Matthias Sturm, meint Eisele: „Er ist spät abgeflogen, dann hat ihm das nötige Glück gefehlt.“ So fiel Sturm, auf dessen Konto ein Tagessieg geht und der zwi-

schenzeitlich das Teilnehmerfeld anführte, am letzten Wertungstag aus den Medaillenrängen der 18-Meter-Klasse raus, sackte von Platz zwei auf Platz vier.

Glück im Unglück hatten der Deutsche Michael Eisele und der Australier Stephen O'Donnell, die während der WM miteinander kollidierten. Weitgehend unversehrt konnten sie sich mit Fallschirmen retten – der Wettbewerb war für sie jedoch gelaufen.

Thomas Wettemann, der nach einem unglücklichen letzten Wertungstag (13 Plätze nach unten) auf Rang 31 abschloss, sieht in der Wechselhaftigkeit des Wetters ein Problem: „Als schwierig hat sich die hohe Anzahl an neutralisierten Tagen dargestellt: Die wenigen Flugtage wurden immer wieder unterbrochen. So konnte kein Rennfluss entstehen.“

Zwei Vizeweltmeister und Bronze in der Gesamtwertung – ein schlechtes Ergebnis sieht anders aus, nicht zuletzt angesichts der großen internationalen Konkurrenz. Insgesamt waren 115 Piloten in Benalla an den Start gegangen.

Ein Blick auf die Gesamtwertung zeigt, wie hart der Wettbewerb tatsächlich war: Zwischen dem ersten Platz (Großbritannien: 898,46 Punkte) und dem dritten Platz (Deutschland) liegen gerade einmal 28,94 Zähler.

Die Wertungen sind einzusehen auf luftsportmagazin.de

Quelle: DAeC



- 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 **7.468 EURO**
zzgl. 19% MwSt. = 8.886,92 EURO

Anschau Komet Segelfluganhänger



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



Neues vom Berg der Flieger



1 und 2:

Rhönadler, Olympia Meise, Rhönsperber müssen ein wenig zusammenrücken, damit der DFS Habicht des ROSC Wasserkuppe ein Winterquartier im Museum beziehen kann.

3: Funkferngesteuertes Modell BF52 von 1936

4: Modell der „Luftkurort Poppenhausen“, im Original 1926 von Alexander Schleicher gebaut.

5: Eine Sonderausstellung zeigt flugfähige Nachbauten von Schleicher-Segelflugzeugen von Andreas Tiemann.

Die Wasserkuppe, mit 950 Metern nicht nur die höchste Erhebung der Rhön, sondern ganz Hessens, in der Flugsaison ein Eldorado für Segel- und Modellflieger, im Winter mit Ski- und Rodelarena für Wintersportler, lohnt unbedingt einen Besuch aus einem weiteren Grund: dem Segelflugzeugmuseum mit Modellflug, das gerade jetzt mit zusätzlichen Attraktionen aufwarten kann. So ist z.B., neben herausragenden Exemplaren des Modellflugsports, ein Nachbau jenes erstmals funkferngesteuerten Modells BF52 zu sehen, das 1936 auf der Wasserkuppe seinen Jungfernflug erfolgreich absolvierte.

Sonderausstellung flugfähiger Schleicher Flugzeuge

Im Rahmen einer kleinen Sonderausstellung flugfähiger Nachbauten von Schleicher-Segelflugzeugen, darunter so bekannte Modelle wie ASK13, Ka6 und Ka8, zeigt Andreas Tiemann seine original-

getreu nachgebaute „Luftkurort Poppenhausen“; das zweiseitige Schulflugzeug wurde 1926 von Alexander Schleicher entwickelt. Bernd Vogt, einer der Betreuer der Modellflugabteilung des Museums, hat diese Sonderausstellung, die den gesamten Winter 2016/2017 über zu sehen ist, zusammengestellt.

DFS Habicht überwintert im Museum

Eine weitere Rarität, der Habicht des OSC, hat sein Winterquartier in höchst illustrierter Nachbarschaft anderer historischer „Vögel“ bezogen, so eines Rhönadlers, eines Rhönsperbers und einer Olympia-Meise. Dies und die ständige Sammlung der erfolgreichsten Segelflugzeuge und der entwicklungsgeschichtlich bedeutsamsten Modellflugzeuge machen einen Besuch des mit 4000 qm weltgrößten Museums dieser Art zu einem unbedingten „must-see“. Ulrich Braune/KF

Das OLC Glider Race auf der Wasserkuppe

Das Erlebnis für Wettbewerbsflieger



Benjamin Schüch nach seinem ersten Tagessieg beim OLC
Glider Race 2016 auf der Wasserkuppe



Bis zu 20 Pilotinnen und Piloten können vom 29. Juli bis 5. August 2017 beim 4. OLC Glider Race auf der Wasserkuppe spannende Flugtage erleben.

Wie im Vorjahr können sie Flugzeuge der Standard- oder 15-m-Rennklasse nutzen. Regattastart bietet die wohl fairste Startart, die es zurzeit im sportorientierten Segelflug gibt. Ein klares Punktesystem von maximal 10 Tagespunkten (Schlusstag 11) sorgt dafür, dass selbst eine Außenlandung verkraftet werden kann. Um die Chancengleichheit zu wahren, wird die maximale Flächenbelastung aller Flugzeuge auf 40 kg/qm festgelegt. Das ist z.B. eine hervorragende Ausgangsbasis für eine ASW 27, die bei den Wett-

bewerben ja nicht mehr so häufig vertreten ist. Spannend wird es sein, zu erleben, wie sich eine LS 4 mit 40 kg/qm gegen eine LS 8 mit gleicher Flächenbelastung behauptet.

Generell gilt, dass das OLC Glider Race sowohl dem Nachwuchs als auch erfahrenen Wettbewerbspiloten die Möglichkeit bietet, sich im direkten Vergleich zu messen und weiterzuentwickeln. Selbst routinierten WM-Piloten, wie z.B. Robert Schröder, macht es Spaß, in der Rhön anzutreten, deren Ambiente ihn restlos begeistert. Das Glider Race selbst gilt ihm als uneingeschränkt attraktiv und anspruchsvoll. Hauptreiz für den Endanflug-Profi: Auch unter Gipfelhöhe ist das Rennen noch nicht verloren, denn rauf auf den Berg müssen zum Schluss wieder alle.

Für 2017 ist ein allabendliches Rahmenprogramm vorgesehen. Tolle Rad- und Wanderwege bieten auch außerhalb des Fliegens viel Freizeitspaß. Wenn das Wetter passt, werden sicherlich reichlich Zuschauer vor Ort sein. Mit über 800.000 Tagestouristen im Jahr ist die Wasserkuppe eine ideale Plattform, den Reiz des Wettbewerbssegelflugs zu präsentieren, wozu die Gastfreundschaft der Fliegerschule Wasserkuppe und ihres Schulleiters Harald Jörges beträchtlich beitragen.

Es empfiehlt sich also, sich baldmöglichst auf der OLC-Plattform zu diesem in vielerlei Hinsicht attraktiven Wettbewerb anzumelden.

Anmeldung: <http://gliderrace.onlinecontest.org/>

Lothar Schwark

ORATEX®

das Bespanngewebe

100%
MADE IN GERMANY

bis zu 50 % Gewichtsreduzierung

- kein Lackieren
- kein Spannack
- keine gesundheitsgefährdenden Dämpfe
- sofort flugfertig

Workshop-Termine
für 2017
jetzt online!

Nähere Infos und Bestellung unter: www.oracover.de

LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschlösschen 20, D-04179 Leipzig • Tel. (0341) 442305-0 • Fax (0341) 442305-99 • Mail: Info@oracover.de

Mit einer Ka 8 um Hamburg



Bis zu diesem Tag war ich auf Platz 2 der niedersächsischen Junioren-Club-Wertung der DMSt, und es reizte mich schon die ganze Saison, noch auf den ersten Platz zu rutschen. Es fehlte mir noch ein Flug mit 1.060 Punkten, und dafür blieben mir zwei Möglichkeiten:

- 1. ein angemeldetes 650-km-FAI-Dreieck mit der DG 300 oder**
- 2. ein angemeldetes 480-km-FAI-Dreieck mit der Ka 8.**

Da der Wind schwach war und das gute Wetterfenster klein, war die Entscheidung schnell gefallen. Für die 18-m-Klasse sagte Topmeteo 400 bis 500 km für den Hamburger Bereich voraus. Auf den ersten Blick also viel zu wenig für das geplante Vorhaben. Oder anders gesagt: Falsches Flugzeug für die richtige Strecke. Doch es war frische Kaltluft eingeflossen, die nun unter Hochdruckeinfluss lag. Achteinhalb Stunden Flugzeit von 10:30 bis 19:00 Uhr sollten bei einem 56er-Schnitt mit einer Ka 8 machbar sein! Da ich schon seit langer Zeit von einer Hamburg-Umrundung träumte, fiel die Streckenwahl auf ein DMSt-Viereck um Hamburg: Uelzen – Bremervörde Bf – Bordesolm Autobahndreieck – Goldberg Bf – Uelzen. Auch wenn erste Wolken für den Nordosten vorhergesagt waren, legte ich das Viereck rechtsherum, da sich die Luft im Hochdruckgebiet auch rechtsherum dreht. Diese Entscheidung stellte sich als goldrichtig heraus, als ich um 10 Uhr im Nordwesten die ersten Cumuli erkennen konnte. Burghard, mein Schlepppilot, war glücklicherweise schon frühzeitig da. Trotzdem war es schon 10:50 Uhr, als ich mit zwei Paar dicken Socken und warmem Pullover startklar in der Ka 8 saß. Ich staunte mal wieder, wie schnell dieser leichte Holzdrachen hinter der Remo abhebt. Burghard schleppte mich auf 700 m direkt unter einen Cumulanten. Allerdings kreiste ich nicht, sondern flog direkt ab, da ich schon fast an der Basis war.

Der erste Schenkel

Mit dieser Basishöhe war natürlich zunächst nicht viel zu holen. Da geht's mit der Ka 8 schon mal ganz schnell auf 400 m runter. Auf dem ersten Schenkel legte ich meinen Fokus auf das Obenbleiben und nahm auch größere Kursabweichungen in Kauf. Eine Außenlandung konnte ich hier wirklich nicht gebrauchen. Mit einem kleinen

Bonus Rückenwind – nur etwa 10 km/h, aber bei einer Ka 8 damit schon ca. 20 % mehr Schnittgeschwindigkeit – unterflog ich den Hamburger Luftraum Charlie und konnte dabei über mir anfliegende Maschinen beobachten. Hier kam mir die niedrige Basis sogar zugute, denn in maximal 1.000 m herumfliegen zu müssen, wenn die Basis bei 1.500 m läge, wäre definitiv kein Spaß. Ich umrundete Bremervörde um 13:00 Uhr, hatte für die 100 km also zwei Stunden gebraucht – ein 50er-Schnitt, abzüglich der 10 km/h Rückenwind, ein mageres Ergebnis. Das musste sich in den nächsten Stunden drastisch ändern, wenn ich noch in Uelzen ankommen wollte!

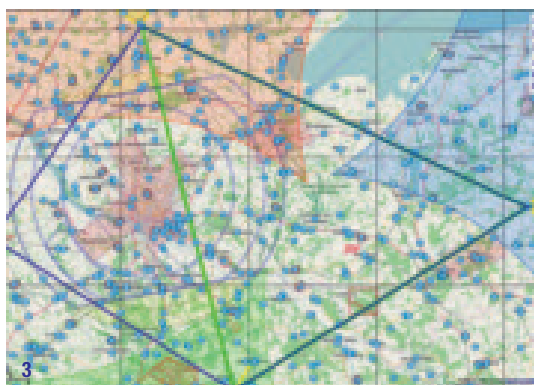
Der zweite Schenkel

Die Basis lag nun bei ca. 1.100 m, und mir stand die Elbüberquerung in der Nähe von Glückstadt bevor. Die Elbe ist hier fast 3 km breit, Grund dafür, dass ich eine Hamburg-Umrundung bisher gemieden hatte. Ich tankte vor der Elbe noch einmal Höhe, dann glitt ich los. Zu meiner Rechten floss die Elbe durch Hamburg durch, um dann zu meiner Linken in die Nordsee zu münden. Unter mir ein Schiff – wer würde wem ausweichen müssen? Kuriose Frage, ganz so tief war ich zum Glück doch nicht!

Kaum hatte ich das andere Ufer erreicht, schon stolperte ich in einen 2-m-Bart. Ganz so schlecht schien die Situation hier nicht zu sein, und ein Blick nach unten verriet mir, dass ich über sandigem Boden unterwegs war. Die Basis stieg nun langsam auf ca. 1.500 m an, sodass ich hier tatsächlich aufpassen musste, nicht in den Hamburger Luftraum zu steigen. Die Bärte wurden nun stärker, dafür war so gut wie kein Wind vorhanden. Um 14:50 Uhr erreichte ich meine zweite Wende: das Autobahndreieck Bordesolm. Thermikende war für 18:30 Uhr angesagt, und ich rundete gleich mal auf 19 Uhr auf. Noch gute 4 Stunden für 280 Kilometer – ein knapper 70er-Schnitt – mal sehen, was noch so kommt ...

Der dritte Schenkel

Die Wetteroptik auf Kurs war alles andere als berauschend: breitgelaufene Quellungen mit großem Abstand und wenig Sonneneinstrahlung am Boden. Doch der nächste Bart war kräftig und machte mir Hoffnung. Auch hier zeigten sich Aufreihungen, die allerdings



- 1: Unten: Travemünde;
oben: die letzte Wolke
vor der Ostsee
- 2: Die Elbe hat hier – zwischen
Stade und Glückstadt – eine
Breite von fast 3 km.
- 3: Die Aufgabe: ein 480-km-
DMSt-Viereck um Hamburg
- 4: Landung nach 8 Stunden 16
Minuten in Uelzen

direkt nach Osten auf die Ostsee hinaus führten. Sowieso würde ich die nächsten Kilometer auf einem schmalen Grad zwischen Ostseeküste, Hamburger Luftraum und Lübecker Kontrollzone fliegen müssen. Doch ich war guter Dinge: Der Wind hatte, wie vorhergesagt, auf Nordwest gedreht und kam nun wieder von hinten! Am Warde See traf ich auf eine Wolkenstraße, die nun tatsächlich auf Kurs war. Ich erreichte sie deutlich unter der Basis und riskierte nach ein paar Angstkreisen den Versuch, die Höhe nur im Geradeausflug zu gewinnen – ich musste ja meinen Schnitt aufpolieren! Die Straße war ca. 20 km lang und trug mich bis nach Lübeck, sodass mein Plan aufging. Zur Linken lag Travemünde und dahinter die Lübecker Bucht. Ich befand mich unter den letzten Wolken, direkt an der Grenze zum blauen Himmel über der Ostsee, ein wahrlich seltener Anblick auf einem Streckensegelflug!

Aber auch im Inland wurden die Wolken auf Kurs nun kleiner und seltener. Erst in 500 m fand ich wieder gute Thermik, die mir 1.000 Höhenmeter spendierte. Vor mir lag der Schweriner See. Es waren keine Quellungen auf Kurs, nur weiter südlich standen tolle Wolken. Ob hier vielleicht Seewindeinfluss herrschte? Womöglich beging ich gerade einen fatalen Fehler und glitt in tote Luft hinein! Andererseits: Ein Umweg südlich um den See herum wäre zu lang ... Es war mittlerweile 16:00 Uhr, und bis zur Wende waren es noch 60 km, ca. eine Stunde. Waren da nicht doch kleine Wolkenfetzen auf Kurs? Also doch der direkte Weg. Nach Überfliegen des Schweriner Sees fand ich sehr gutes Steigen unter einer kleinen Wolke, und der restliche Weg bis nach Goldberg war einfach ein Genuss.

Der vierte Schenkel

Punkt 17 Uhr wendete ich. Für die letzten 126 km blieben mir nun noch 2 Stunden. Ich brauchte also einen 60er-Schnitt. Konnte klappen, wenn man den Endanflug mit einbezog. Der Wind kam immer noch aus Nordwest und damit immerhin nicht von vorne. Die Wolken auf Kurs sahen toll aus, und es machte richtig Spaß, mit der leichten Ka 8 eng im Thermikzentrum zu kreisen. Nachdem ich Neustadt-Glewe passiert hatte, standen die nächsten brauchbaren Wolken weit weg. Mit bestem Gleiten, also ca. 75 km/h, glitt ich lan-

ge Zeit durch ruhige Luft. Mittlerweile war meine Höhe auf 600 m geschrumpft. Ich tastete mich vorsichtig über die Waldabschnitte, die von der Sonne beschienen wurden – sieht sandig und vielversprechend aus. Nichts. Ich biege nach links ab, um über landbares Gelände zu kommen ... 400 m, 18:30 Uhr. Soll es das gewesen sein? Ist wirklich schon Thermikende? Ein Landefeld habe ich mir schon ausgesucht. Ich fliege noch einmal die Waldkante entlang. 350 m: Ich fliege Richtung Landefeld, so ein Mist! Auf einmal wird die Luft turbulent, die rechte Fläche hebt sich, und ich merke, wie es die Ka 8 nach oben beschleunigt. Ich kreise ein und kann nur staunen: Eben noch vor der Außenlandung und nun in einem 3-m-Bart, der mich in Minuten auf 1.500 m katapultiert!

Vollkommen euphorisiert und etwas durcheinander von dem eben Durchlebten, nahm ich nun die zweite Elbüberquerung des Tages in Angriff. Doch hier, nordöstlich der Göhrde, war die Elbe aus 1.500 m kaum wahrnehmbar. Allerdings blieb der Weg nach Uelzen spannend, da sich kein richtiger Endanflugbart zeigen wollte. So schwabbelte ich mir die letzten paar Hundert Höhenmeter unter einer Wolkenstraße zusammen, um anschließend die schönste und entspannteste Viertelstunde des ganzen Fluges zu genießen: den Endanflug!

Ganz herzlichen Dank an Burghard, Klaus und Henrike für eure tolle Unterstützung! Ohne euch wäre dieser Flug nicht möglich gewesen!

Oliver Maas



irlshop

ICAO-Karten u. ICAO-Segelflugkarten
Deutschland 2017 erscheinen
am 30. März 2017
bei Sammelbestellung bis zu 20% Rabatt
ab 20 Karten kostenloser Versand

Besuchen Sie uns im Internet unter
www.irl-shop.de
irlshop Luftfahrtzubehör
Alois-Rid-Weg 4, 86874 Tussenhausen
E-Mail: kontakt@irl-shop.de
Tel. 0170.599 47 35

Klaus Renz im Interview „Ich liebe es, dorthin zu gehen, wo sonst noch keiner war“



Klaus, du bist bekannt für deine aufsehenerregenden Aktionen und Sprünge. Wohin hat es dich in diesem Jahr schon verschlagen?

Im März war ich für neun Tage zum Springen an den Pyramiden in Ägypten. Das war eine Veranstaltung der Egyptian Air Sports Federation, und obwohl es sich um die 2. Arabische Fallschirmmeisterschaft handelte, war sie als offene Meisterschaft ausgeschrieben. Es waren zum Beispiel Teams aus Oman, den Vereinigten Arabischen Emiraten und Saudi-Arabien da. Als einziger deutscher Teilnehmer durfte ich bei der Eröffnungszeremonie mit der deutschen Flagge einschweben. Und ich wurde als Einzelspringer einem internationalen Team mit einem Springer aus Bahrain und zwei Ägyptern zugeteilt. Das war toll, bei solchen Gelegenheiten lerne ich immer Menschen aus allen Nationen kennen. Und wir hatten auch außerhalb des Wettbewerbs viel Spaß miteinander, denn die Ägypter haben mich auf ausgiebige Touren mitgenommen und mir Kairo gezeigt. Das war klasse.

Was war der Reiz für dich an diesem Wettbewerb?

Ich liebe es, über ungewöhnlichen Orten abzuspringen und möglichst dorthin zu gehen, wo vorher noch kein anderer war. In diesem Fall wollte ich schlichtweg ein schönes Bild von mir mit den Pyramiden im Hintergrund. Das Zielspringen an sich war für mich zweitrangig, zumal ich mich erst kurz zuvor am Knie verletzt hatte und mir ohnehin keine Chancen auf den Sieg ausrechnete.

Das mit dem schönen Bild hat offensichtlich prima geklappt, es gibt tolle Aufnahmen von dir vor den Pyramiden.

Das war gar nicht so einfach, denn da wir mit einem Militärhubschrauber abgesetzt wurden, durften wir eigentlich gar nicht

fotografieren. Es entwickelte sich dann ein regelrechter Wettbewerb unter den Springern, wer seine GoPro-Kamera trotzdem am besten reinschmuggeln und beim Springen zum Einsatz bringen kann. Ich hatte mich neben einem Kameraden – der übrigens trotz einer Querschnittslähmung Wettbewerbe im Zielspringen absolviert – direkt am Ausstieg positioniert. Als ich drankam, hatte ich nur ganz kurz Zeit, um einen kleinen Film zu machen. Das hat dann zum Glück gut funktioniert.

Was stand sonst noch so auf deinem Plan in diesem Jahr?

Neben Ägypten war mein Aufenthalt in Nordkorea im September ein besonderes Highlight. Ich durfte dort anlässlich einer Flughafenöffnung beim Wonsan Air Festival als erster Ausländer überhaupt mit dem Fallschirm abspringen. Ich war bis zum Schluss nicht sicher, ob ich wieder heil heimkomme – aber es hat alles gut geklappt. Das war eine spitzenmäßige Aktion.

Wie kommt man denn auf so abgefahrene Ideen?

Nun, ich hatte in Ägypten einen Kanadier kennengelernt, der mir den Tipp gegeben hatte. Ich meldete mich einfach auf gut Glück bei den Organisatoren, und sie haben mich ins Programm genommen. Eigentlich hätte ich gar keine Zeit gehabt. Aber so was Einmaliges kommt nur einmal – das musst du machen, wenn du die Gelegenheit dazu hast.

Was hat dich an deinem Aufenthalt in Nordkorea besonders beeindruckt?

Mir war natürlich bewusst, dass ich auf Schritt und Tritt überwacht und begleitet werde. Und dass die Menschen dort nicht frei leben, ist auch klar. Trotzdem hatte ich den Eindruck, dass die



2



4



5



3

- 1: 2014 war Klaus Renz bei einem besonderen Sprung in Eloy/Arizona dabei: Damals schafften es 214 Springer, zu einer choreografierten Formation zusammenzufinden. Dies bedeutete den Deutschen Rekord im Formationsspringen
- 2: Nicht nur von oben, sondern auch direkt vor Ort hat Klaus Renz im vergangenen Jahr die Pyramiden von Gizeh erkundet
- 3: Während früher für Klaus Renz der Fallschirmsport im Fokus stand, genießt er heute auf seinen Reisen auch viel mehr das „Drumherum“ und den Kontakt zu Land und Leuten
- 4: In Ägypten nahm der Stuttgarter an der 2. Arabischen Fallschirmmeisterschaft teil
- 5: Ein Traum wird wahr: Klaus Renz hatte sich immer gewünscht, über den Pyramiden von Gizeh abzuspringen. Im vergangenen März konnte er sich diesen Wunsch erfüllen

rund 15.000 Zuschauer gern gekommen sind und unsere Sprünge mit viel Staunen und Begeisterung erlebt haben. Schon die Ankunft war ja sehr intensiv: Wir vier ausländischen Springer waren die allerersten Passagiere in dem nagelneuen, noch völlig menschenleeren Flughafen. Es gab alles, auch Shops – nur niemanden, der dort eingekauft hätte. Das war ziemlich beeindruckend, fast gespenstisch.

Du hast schon mal versucht, über dem Südpol abzuspringen. Du warst sogar schon fast dort, doch die russischen Expeditionsleiter hielten nicht, was sie versprochen, und das Ganze kam nicht zustande. Steht dieses Vorhaben immer noch auf deiner To-do-Liste?

Oh ja, unbedingt! Das ist nach wie vor mein Top-Nr.1-Ziel! Ich habe ein paar Träume, die mir sehr wichtig sind. Manche von ihnen – darunter ein Concorde-Flug – habe ich mir schon erfüllt. Die anderen will ich noch umsetzen, und da gehört der Südpol-Sprung dazu. Es ist allerdings sehr schwierig, hierfür die entsprechenden Genehmigungen zu bekommen. Die Antarktis ist das mit am besten überwachte und kontrollierte Gebiet der Erde. Aber ich gebe die Hoffnung nicht auf.

Deine Schilderungen klingen nach einem ziemlich abenteuerlichen Leben, du bist viel unterwegs. Kommst du da überhaupt mal zur Ruhe?

Ja klar. Früher war das Fallschirmspringen in allen Variationen mein absoluter Fokus. Da habe ich etwa 500 Sprünge im Jahr gemacht. Aber seit etwa zehn Jahren genieße ich auch viel mehr das Leben um das Springen herum, schaue mir gern Land und Leute an, lasse es mir auch mal gut gehen. Heute sind es bei

mir etwa 50 bis 60 Sprungtage jährlich. Ich kann mich sogar auf einem Kreuzfahrtschiff entspannen. Aber 14 Tage am Strand liegen und ein Buch lesen ist definitiv nichts für mich. Ich brauche Action und Abwechslung, fahre dann auch gern mal Wasserski, surfe oder gehe Katamaran fahren. Zum Hundeschlittenrennen war ich ebenfalls schon mal. Einen Tauchschein habe ich auch, aber Tauchen ist mir zu langweilig, das mache ich nur, wenn mir gar nichts anderes mehr einfällt.

Hast du eigentlich einen Überblick darüber, wo du überall mit dem Fallschirm abgesprungen bist?

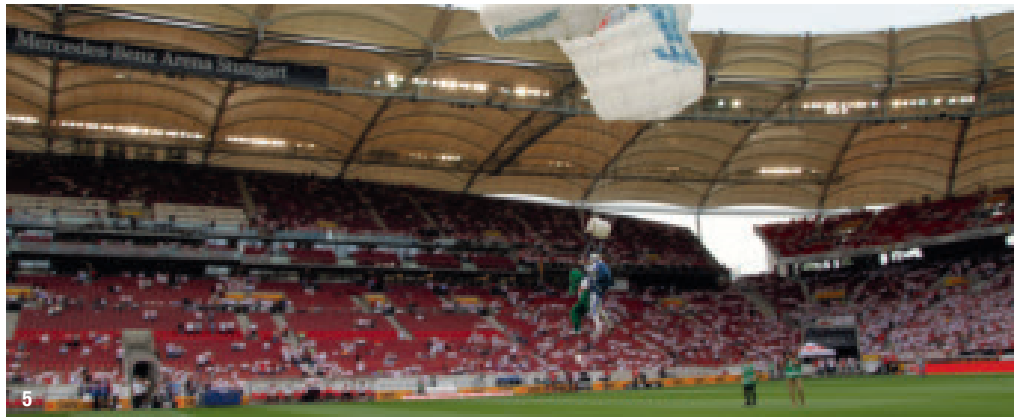
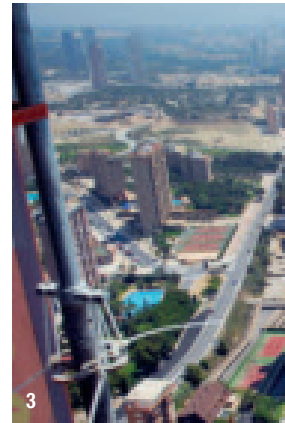
Natürlich. Ich habe zu Hause eine Weltkarte hängen, auf der alle Flecken markiert sind, an denen ich schon mal gesprungen bin. Es gibt noch ein paar weiße Flecken – aber nicht mehr allzu viele.

Was war aus deiner Sicht deine beeindruckendste Aktion?

Hm, da gibt es inzwischen so viele Sachen, die mir wirklich nachhaltig in Erinnerung geblieben sind. Aber ich würde sagen, dass mein Sprung über dem Nordpol 1994, aus 4.000 Meter Höhe und bei minus 53, vielleicht das war, was bei mir am meisten hängen geblieben ist. Oder auch 1998 mein Sprung in New York an der George-Washington-Brücke, mit der Skyline der Stadt im Hintergrund. Dazu hatte sich die Chance ganz unerwartet über Beziehungen geboten – und die habe ich genutzt.

Du hast eine wahnsinnige Karriere mit dem Fallschirmspringen hingelegt. Heute wirst du für zahlreiche Shows gebucht, und du hast die ganze Welt gesehen. Hättest du das damals, als junger Kerl bei deinem ersten Sprung, so erwartet?

Nie im Leben! Ich komme ja aus normalen, recht einfachen Ver-



hältnissen. Dass die Springerei mal solche Dimensionen annimmt, hätte ich niemals gedacht. Klar hatte ich Talent. Aber es war auch einfach ein Riesenglück, dass ich hier in Stuttgart so gute Verhältnisse vorgefunden habe, um das Ganze voranzutreiben.

Aber nur mit Glück allein kommt eine solche Laufbahn doch auch nicht in Fahrt...

Das stimmt allerdings. Man muss schon sehr viel tun, muss präsent sein, auf Wettbewerbe, Feste und Veranstaltungen gehen, immer wieder Kontakte knüpfen. Ich lerne ständig neue Menschen kennen, und das ist das A und O. Nur über Beziehungen kommt man an gute Events, und daran muss ich dauernd arbeiten. Es gibt leider auch Neider, die das oft vergessen.

Heute spielen die Sozialen Medien (Facebook, Youtube etc.) eine große Rolle bei der Vermarktung. Machst du das mit?

Man muss mit der Zeit gehen. Und ich versuche schon auch, meine Aktionen mit schönen Bildern zu begleiten. Aber ich habe den großen Vorteil, dass ich nichts machen muss, was ich nicht machen will.

Wie empfindest du den Hype um immer spektakulärere und gefährlichere Arten des Springens, zum Beispiel bei den Wingsuitem?

Die Youngster heute stehen oft unter enormem Druck und müssen immer wildere Aktionen abliefern – unter anderem deshalb, weil alles gefilmt und sofort im Netz verbreitet wird. Da hängen auch Sponsorengelder dran, und die Leute wollen Sensationen sehen. Wenn die jungen Springer etwas nicht machen wollen, warten tausend andere, die es tun. Das verleitet dazu, viel zu hohe Risiken einzugehen. Ein Beispiel: Von den 70 Base-Jumpern, die mit

mir 2002 von den Petronas Towers in Kuala Lumpur gesprungen sind, sind zehn inzwischen tot. Das kann ich nicht gutheißen. Ich bin ja selbst Base-Jumper, aber ich bin so was wie der „vernünftige Onkel“ in der Szene und kein Draufgänger. Ich muss nicht das Wildeste und Brutalste machen. Aber natürlich muss auch ich manchmal das Risiko abwägen.

Was meinst du damit?

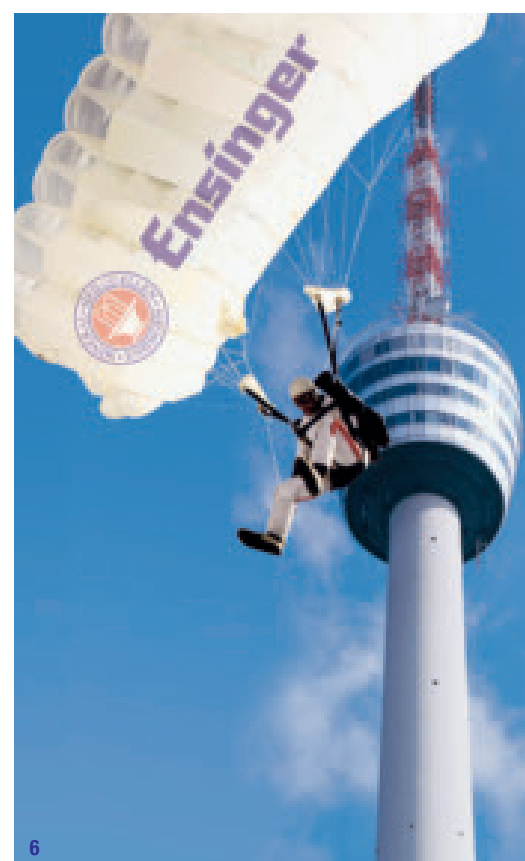
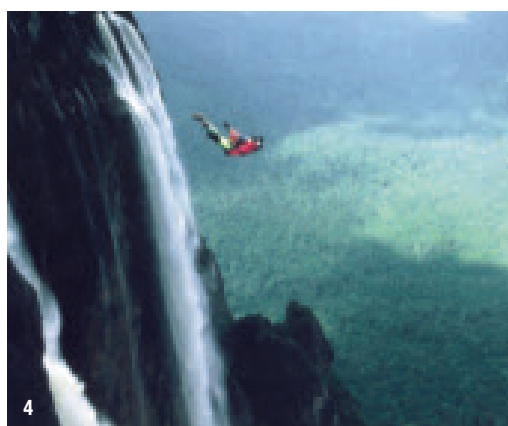
Ein Beispiel: Ich bin für einen Sprung gebucht, bei dem ich in der Mercedes-Benz-Arena vor 50.000 Leuten lande, mit dem VfB-Maskottchen „Fritzle“ im Tandem. Das hab ich schon gemacht. Angenommen, es windet heftig. Dann muss ich mir überlegen, ob ich den Sprung absage oder ob ich es durchziehe. Wenn ich es durchziehe, muss ich es richtig machen. Ich kann mir dann nicht erlauben, neben dem Stadion zu landen, statt darin, oder mich dreimal mit dem „Fritzle“ zu überschlagen, sonst ist mein Ruf ruiniert. Jeder ist eben selbst in der Verantwortung, abzuschätzen, was geht und was nicht.

Hast du schon mal eine Aktion aus Sicherheitsgründen abgesagt?

Natürlich, schon öfter. Zum Beispiel die Sache mit dem Südpol. Damals sollten wir die letzten 1000 Kilometer bis zum Pol mit einem klapprigen, von den Russen selbst entwickelten Schneegefährt fahren und dann dort springen. Das war mir zu gefährlich. Da muss man dann eben den Mut haben und sagen: Bis hierher und nicht weiter. Auch wenn es weh tut und die Sponsorengelder dann futsch sind. Aber es war die richtige Entscheidung.

Gab es in deiner Karriere schon mal brenzlige Situationen?

Ja, eine ist mir besonders im Gedächtnis geblieben. Das war 1989 bei einem Kappenrelativsprung. Wir sollten für einen Computerhersteller einen Werbefilm drehen. Einer von uns vier Springern



- 1: Auch als Base-Jumper ist Klaus Renz aktiv. 2002 sprang er von den Petronas Twin Towers, dem damals höchsten Gebäude der Welt
- 2: Sprung in die „Sotano de las Golondrinas“ („Schwalbenhöhle“), ein 333 Meter tiefes Loch in der Erde in Mexiko
- 3: Sprung über dem spanischen Benidorm, das wegen seiner vielen Hochhäuser auch „Little Manhattan“ genannt wird
- 4: 1997 absolvierte Klaus Renz einen Base-Jump von den Angel Falls in Venezuela, den mit knapp 1.000 Metern höchsten Wasserfällen der Welt
- 5: Fallschirmspringen heißt für Klaus Renz auch immer, das Risiko genau abzuschätzen. „Ich kann mir nicht erlauben, mich dreimal mit dem ‚Fritze‘ zu überschlagen, sonst ist mein Ruf ruiniert“, sagt er zum Beispiel über seine Aktionen beim VfB Stuttgart
- 6: Klaus Renz ist seiner Heimatstadt eng verbunden. „Ich hatte hier immer optimale Bedingungen“, sagt er über Stuttgart. Ein Sprung vom Fernsehturm gehört deswegen selbstverständlich in sein Repertoire

ist zu schnell reingeflogen, und unsere Fallschirme verhedderten sich. Der oberste hat losgelassen, sodass wir irgendwann zu dritt an meinem halb offenen Schirm hingen. Ich habe den anderen dann klare Anweisungen zugerufen. Sie haben sich ausgeklinkt, und wir sind mit den Reserveschirmen glücklich gelandet. In solchen Momenten zahlt sich gutes Training aus. Da rettet dich nur die Erfahrung.

Hast du danach mal ans Aufhören gedacht?

Nein, nie. Das ist wie mit Autofahren: Unfälle passieren halt. Wenn du auf Glatteis ausrutschst und einen Blechschaden verursachst, hörst du auch nicht mit dem Autofahren auf.

Warum fasziniert dich das Fallschirmspringen auch heute noch, nach so vielen Sprüngen?

Wenn du oben im Flugzeug bist und die Tür aufgeht, ist das ein unbeschreibliches Gefühl, die Welt von oben zu sehen. Und dann springst du womöglich über einem Ort ab, an dem sonst noch niemand gesprungen ist. Wenn das klappt, freust du dich wie ein Schneekönig. Abgesehen davon: Ich fliege sowieso gerne, liebe die gesamte Luftfahrt. Ich kann auf der ganzen Welt unterwegs sein und darf immer wieder Neues erleben. Dafür bin ich sehr dankbar.

Was würdest du Anfängern raten, die jetzt mal Lust bekommen haben, einen Fallschirmsprung zu absolvieren?

Am besten mal einen Tandemsprung ausprobieren. Und nicht zu lange überlegen – einfach machen!

Lieber Klaus, ganz herzlichen Dank für das Gespräch, weiterhin alles Gute für dich und allzeit glückliche Landungen!

Das Gespräch führte Simone Bürkle

Aus „Der Adler“ 01/2017

ZUR VITA:

Klaus Renz

Klaus Renz wurde 1967 geboren. Am 11. November 1984 absolvierte er im Alter von 16 Jahren seinen ersten Fallschirmsprung. Seither hat er rund 7.200 Sprünge gemacht, darunter einige an den ungewöhnlichsten Orten auf allen sieben Kontinenten der Welt. Er ist mehrfacher Deutscher Meister, Weltcup-Sieger, Weltrekordhalter und Weltmeister. Für seine außergewöhnlichen Leistungen hat er zahlreiche Auszeichnungen erhalten, darunter das „Silberne Lorbeerblatt“, die höchste sportliche Auszeichnung der Bundesrepublik Deutschland, die Ehrenmedaille des Europarats und mehrfach die Goldene Leistungsplakette des BWLV. Er ist seit April 1984 Mitglied im Aero Club Stuttgart und im BWLV. Klaus Renz bietet unter anderem Fallschirm-Tandemsprünge in der Südpfalz an, lebt aber in Stuttgart – und das äußerst gerne: „Ohne ‚mein‘ Stuttgart wäre ich nie das geworden, was ich heute bin“, sagt der passionierte Luftsportler über seine Heimatstadt. Wer mehr über ihn erfahren möchte: www.klaus-renz.de

Durch den Wind Windkraftanlagen und Gleitschirmfliegen



Gleitschirmfliegen in der unmittelbaren Nähe von Windkraftanlagen klingt nach einem Himmelfahrtskommando. Die Vorstellung, von den Flügeln geschreddert zu werden oder einen Waschgang im Lee der verwirbelten Luft zu absolvieren, ist nichts für schwache Nerven. Aber was sind die tatsächlichen Auswirkungen im Lee einer Windkraftanlage? Welche Abstände sind für sicheren Flugbetrieb mit Gleitschirmen erforderlich, und wie weit reicht so ein Wirbelzopf bei welcher Windgeschwindigkeit? Sind es 100, 500 oder 1.000 Meter? Der DHV ist den Fragen auf den Grund gegangen.

Energiewende

Man kann es positiv oder negativ sehen. Während die einen die Unabhängigkeit von Atomkraft und Öl in den Mittelpunkt stellen, bemängeln andere die „Verspargelung“ der Landschaft, Lärm, Ineffizienz und optische Beeinträchtigungen. In den letzten Jahren wurden in Deutschland überall Windkraftanlagen errichtet. Zunächst vorwiegend im Norden, weil dort die Energieausbeute einen hohen Level erreicht. Inzwischen rücken die Anlagen mit wachsenden Dimensionen und Bauhöhen von bis zu 200 m immer weiter in Richtung Süden vor. Weit über 25.000 Anlagen erzeugen derzeit in ganz Deutschland regenerative Energie. Immer öfter muss der DHV Stellungnahmen bei der Ausweisung von Konzentrationszonen für Windkraftanlagen zu den erforderlichen Abständen zu Fluggeländen abgeben. Aktuell werden sehr große Anlagen im Südschwarzwald geplant und gebaut. Die Piloten und Vereine befürchten zum Teil eine massive Verschlechterung für den Flugsport.

Drei wesentliche Probleme sind für den Flugsport von zentraler Bedeutung:

- Sicherheit (im Umfeld der Anlage durch drehende Flügel)
- Hinderniswirkung (Einschränkung des Flugraums)
- Turbulenzen (im Lee der Anlagen)

Geeignete Flächen für die Windkraft sind begrenzt. Diese richten sich unter anderem nach ausreichender Windhöflichkeit, Abstand zu Wohngebieten, Naturschutz und Eigentumsverhältnissen. In den Mittelgebirgen stehen die Anlagen praktisch immer auf den Anhöhen, welche gleichzeitig auch von uns Gleitschirm- und Drachensfliegern genutzt werden. Aufgrund der gesetzlichen Zulassungs-

pflicht für Fluggelände in Deutschland mit einem Verwaltungsakt nach § 25 Luftverkehrsgesetz gibt es immerhin einen gewissen Bestandsschutz. Dies ist nicht unerheblich, wenn die Anlagen in der Nähe von Start- und Landeplätzen geplant werden. Für die Betreiber und die Verpächter der Grundstücke geht es in jedem Fall um viel Geld, da die Investition beträchtlich ist.

Studien, Gutachten und Erfahrungen

Anlagenbetreiber beschäftigen sich von Haus aus mit der Strömungshematik. Die Abstände der Windräder innerhalb eines Windparks betragen aus Effizienzgründen untereinander mindestens den 3–4 fachen Rotordurchmesser. Mit eine Rolle spielen auch die Turbulenzen im Nachlauf der Anlagen, verbunden mit der Frage der Standsicherheit.

Eine Studie der Universität Stuttgart aus dem Jahr 2014 untersuchte rechnerisch den Nachlaufeinfluss auf Segelflugzeuge. Ergebnis: In unmittelbarer Nähe zur Windkraftanlage erfolgen die Änderungen der Windgeschwindigkeiten abrupt. Mit zunehmendem Abstand werden die Maximalwerte geringer. Kritische Anstellwinkeländerungen des Segelflugzeugs sind bei einem Abstand von über 2 x Rotordurchmesser mit ausreichender Geschwindigkeit beim Durchflug des Windfeldes parallel zur Rotorblattebene rechnerisch ohne größere Probleme möglich.

Das Fraunhofer Institut (IWES) hat die Auswirkungen von UL-Flugzeugen im turbulenten Nachlauf von Windenergieanlagen im Jahr 2012 und 2014 untersucht. An einem UL-Platz sollen im Platzrundenbereich Anlagen seitlich und in direkter Verlängerung zwischen 400 m und 1.400 m Entfernung errichtet werden. Das Institut berechnete mit Hilfe eines Gittermodells den Grad der Turbulenzen. Das Gutachten von 2012 kam rechnerisch zu dem Ergebnis, dass Turbulenzen, die die Windräder erzeugen, geringer seien als die Umgebungsturbulenzen. Die Ergebnisse wurden 2014 teilweise zurückgenommen. Dennoch wurde eine Gefährdung des Flugbetriebs als nicht erkennbar eingestuft.

Die FH Aachen veröffentlichte im Dezember 2015 ein Gutachten zur Feststellung notwendiger Mindestabstände von Windenergieanlagen zu Flugbetriebsräumen an Flugplätzen. Aus den Untersuchungen wurden seitens der FH Aachen Abstandsregelungen



2

1: Im Lee der Windkraftanlage

Foto Bj. Klaassen - DHV

2: WKA - Gleitschirm

Foto Bj. Klaassen

hergeleitet. Die Empfehlungen stützen sich auf Berechnungen und Sicherheitszuschläge. Für Flächenflugzeuge und Gleitschirme wird ein Abstand von 7 x Rotordurchmesser als ausreichend festgestellt.

Flugversuche des DHV

Rechenmodelle aus der Turbulenzforschung sind wertvoll. So hatten wir für die weiteren Überlegungen eine Grundlage und einen Überblick über das, was uns beim Einflug in ein Turbulenzfeld erwartet. Dennoch sind Theorie und Wirklichkeit bekanntermaßen von unterschiedlicher Natur. Aus den Studien zusammengefasst sind folgende Eckpunkte relevant:

- Beim Einflug in ein Windfeld direkt hinter einer Anlage nimmt die Windgeschwindigkeit um ca. 20–30 % ab, da durch die vom Wind angetriebenen Flügel Energie entzogen wird. Es ist also mit einem deutlichen Windgradienten zu rechnen.
- Das Windfeld hinter einer Anlage ist annähernd zylindrisch ausgeformt und kann als Röhre angesehen werden, welche sich geringfügig aufweitet.
- Die Flügel einer Anlage sind aerodynamisch ausgefeilt und für eine optimale Energieentnahme ausgelegt. Die Verwirbelungen sind nicht zu vergleichen mit einem angetriebenen Propeller eines Flugzeugs. Die Strömung hinter der Anlage erhält einen Drall. Zudem entwickeln sich an den Flügeln bei Geschwindigkeiten von bis zu 70 m/sec deutliche Blattspitzenwirbeln, die in einem Wirbel nach hinten versetzt abschwimmen.
- Die drehenden Flügel stellen ein dynamisches Hindernis dar. Aufgrund der Dimensionen ist eine realistische Abstandseinschätzung für einen Piloten schwierig zu realisieren.
- Das Windfeld weist unterschiedlich große Turbulenzonen auf. Es ist nicht klar, wo die größten Turbulenzbereiche zu finden sind. Bei großen Anlagen mit einem Rotordurchmesser von ca. 120 m beträgt allein die Flügelfläche rund einen Hektar. Zum Teil treten bei mittlerer Nennlast stärkere Turbulenzen auf als bei voller Nennlast.
- Die Turbulenzen sind sehr stark von der Windgeschwindigkeit abhängig. Ab ca. 2–3 m/sec (10 km/h) Wind fangen sich die Flügel an zu drehen. Die effektivste Energieausbeute erreicht eine

Anlage dann, wenn die Abströmgeschwindigkeit auf ca. 70 % der Anströmgeschwindigkeit verzögert wird. Sie liegt ungefähr bei ca. 10–12 m/sec (ca. 40 km/h).

Empirischer Ansatz

Unser Ansatz für die praktische Erprobung war zunächst die Visualisierung der Turbulenzen. Dafür verwendeten wir Rauchkörper, die wir unterhalb einer leistungsstarken Drohne mit einer 10 m langen Leine befestigten und so in das Turbulenzfeld flogen. Zudem verwendeten wir eine lange Angel mit Rauchkörper, welche wir am Getriebekopf einer Anlage zum Einsatz brachten. Die Visualisierung verdeutlicht sehr anschaulich die Rotation der Blattspitzenwirbel (siehe Abbildungen 1 und 2 auf Seite 24).

Als Versuchsobjekte dienten Anlagen mit einer Nabenhöhe von 70 bis 80 m auf dem Flugplatz Böisingen (Baden-Württemberg) und in der Nähe des Flugplatzes Alsfeld (Hessen). In Böisingen hatten wir Zugang in die Anlage (Messung der Windgeschwindigkeit am Getriebekopf).

Die Entfernungen zur Anlage wurden mit Vermessungsstäben in 50 m Intervallen abgesteckt und zur besseren Sichtbarkeit aus der Luft mit Warnwesten markiert.

In beiden Geländen wurden die Testpiloten mit Hilfe einer Seilwinde nach oben gezogen. In Böisingen lag die Schleppstrecke querab. Nach dem Ausklinken flogen die Piloten dort von oben in das Turbulenzfeld hinein. In Alsfeld wurde die Winde am Mast aufgestellt, und die Piloten wurden durch das Windfeld geschleppt. Insgesamt kamen drei Testpiloten zum Einsatz. Jeder Flug wurde unmittelbar im Detail dokumentiert. Erfasst wurden:

- Windgeschwindigkeit am Getriebekopf der Anlage,
- Beschreibung des Fluges bzw. der Störung,
- Entfernung zur Anlage, bei der die Störung aufgetreten ist, bzw. der dichteste Vorbeiflug.

Mit 2 Flugtagen und einer begrenzten Fluganzahl handelt es sich um einen empirischen Versuch. Insgesamt wurden 23 Flüge bei unterschiedlichen Windbedingungen durchgeführt.

Was passiert im Rotorbereich?

Auf der Hand liegt, dass der Einfluss der Windstärke von besonderer Bedeutung ist. Wir hatten Wetterglück. Der Wind stand weit-



gehend optimal und nahm im Tagesverlauf deutlich an Stärke zu. Somit konnten an diesem ersten Tag verschiedene Bedingungen zwischen 3,7 und 9,7 m/sec erflogen werden. Der zweite Versuchstag fand in Alsfeld in einem Windpark bei schwachen Windbedingungen zwischen 2,5–4,0 m/sec statt.

Mit einer Drohne wurde ein brennender Rauchkörper im Windfeld platziert, um den Drall sichtbar zu machen. Obwohl ein relativ großer Raucherzeuger verwendet wurde, verflüchtigte sich die Verfärbung schneller als erwartet. Dennoch war das Ergebnis akzeptabel.

Die Gretchenfrage stellte sich nun beim Einflug in den Turbulenzbereich. Was würde passieren? Zunächst ist die Grenzschicht mit der Verringerung der Windgeschwindigkeit durch die Energieentnahme bei stärkerem Wind deutlich zu spüren. Es ist ähnlich wie beim Einflug ins Lee einer Baumreihe. In einer Entfernung von ca. 200 m (ca. 3 x Rotordurchmesser) bei ca. 5 m/sec Windstärke klappte der Schirm 1 x deutlich ein. Bei noch stärkerem Wind mit grenzwertigen 9,7 m/sec (über 35 km/h) konnten bei allen Flügen starkes Sinken im Leebereich sowie kleinere Klapper festgestellt werden. Auf einer Tiefe von bis zu 400 m (ca. 6 x Rotordurchmesser) konnte der Einflussbereich des turbulenten Windfeldes abnehmend erspürt werden. Interessanterweise waren die Turbulenzen in unmittelbarer Nähe zur Anlage bei starkem Wind nicht zwangsläufig größer. Es zeigte sich, dass die Turbulenzen bei 3 x Rotordurchmesser zum Teil wahrnehmbarer waren.

Der Unterschied bei schwachem Wind ist deutlich und überrascht kaum. Hier flogen die Testpiloten bei Windgeschwindigkeiten zwischen 2,5–4 m/sec extrem dicht an die sich drehenden Flügel (Don't try this at home!). Die Turbulenzen waren kaum wahrnehmbar.

Entfernungseinschätzung

Aufgrund der Bodenmarkierungen konnte die tatsächliche Entfernung zur Anlage in 50-m-Schritten gut nachvollzogen werden. Aufgrund der mächtig großen Flügel liegt man bei der Entfernungsabschätzung tendenziell falsch. Ohnehin ist die Annäherung an eine Anlage mit einem Gleitschirm eine große mentale Herausforderung. Das Gefährdungspotenzial ist offensichtlich. Freiwillig wird kein Pilot von hinten durch das Lee anfliegen.

Zusammenfassung

Die Literaturrecherche und die durchgeführten Testflüge im Bereich von Windkraftanlagen ergeben ein zunehmend deutliches Bild von der Situation. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Der notwendige Sicherheitsabstand zu Windkraftanlagen ist abhängig von der Windgeschwindigkeit. Mit einem Abstand von 5–7 x Rotordurchmesser im Lee der Anlagen dürfte man sich auf sicherem Terrain befinden.
2. Dieser Abstand bezieht sich auf Flugbetrieb mit weniger als 7 m/sec (ca. 25 km/h) Windgeschwindigkeit. Je stärker der Wind, umso größer und stärker der Leebereich.
3. Das Luftverkehrsgesetz schreibt einen ausreichenden Abstand zu Luftfahrthindernissen vor. Jeder Pilot muss letztlich im Flugbetrieb selbst einschätzen, welcher Sicherheitsabstand erforderlich ist. Seitlich, über und vor einer Anlage ist die Abdrift bei einer Störung stets einzukalkulieren. Bei starkem Wind ist die Abdrift logischerweise stets größer.
4. Sind Fluggelände von Anlagen betroffen, muss die Zulassungsstelle (DHV) die Eignung überprüfen. Gegebenenfalls muss der Flugbetrieb mit Auflagen eingeschränkt werden.

Die andere Seite

Es lassen sich auch positive Effekte von Windkraftanlagen beschreiben. Streckenpiloten berichten immer wieder, dass die Anlagen Thermikanzeiger sein können (zum Beispiel wenn Windräder unterschiedlich ausgerichtet sind und sich dazwischen die Thermik ablöst). Einige Piloten berichten auch über Aufwind über den Anlagen, und generell sind Windkraftanlagen immer überdimensionale Windrichtungsanzeiger.

Was tun, wenn Anlagen geplant werden

Windkraft ist ein emotionales Thema. Wenn Anlagen im Umfeld von Fluggeländen geplant werden, solltet ihr am besten mit dem DHV-Referat Flugbetrieb Kontakt aufnehmen, um eine gemeinsame und realistische Strategie zu entwickeln. Tipps gibt es unter www.dhv.de im Flugbetriebsbereich. Siehe auch DHV Info Nr. 196.

Björn Klasen



1: Raucherzeuger an der WKA

Foto: DHV Klaassen

2: DHV-Turbulenzversuche

Foto: T. Menzel

3: WKA und Gleitschirm

Foto: Bettina Mensing, DHV

Anmerkung zu den Versuchsflügen: Für eine gesicherte Erforschung wären weitere und noch systematischere Testflüge erforderlich gewesen. Daher sind die Aussagen nicht abschließend. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Flüge in der Nähe von Windkraftanlagen einem gewissen Gefahrenpotenzial unterliegen.

Die Videodokumentation

wurde von Charlie Jöst erstellt:

<https://www.youtube.com/watch?v=WTJFv8VQ0sI>



Arbeitsgruppe Windkraft engagiert sich für mehr Flugsicherheit

Wie nah dürfen Windkraftanlagen an Flugplätzen stehen, ohne den Flugbetrieb zu stören? Rechtlich ist diese Frage bisher nicht ausreichend geklärt. Um das zu ändern, hat sich Ende 2014 eine Arbeitsgruppe gegründet. Zu ihr gehören Vertreter des Deutschen Aero Club (DAeC), des Luftsport-Landesverbandes Brandenburg und der AOPA-Germany (Verband der Allgemeinen Luftfahrt). Eine zentrale Erkenntnis der Arbeitsgruppe: Am besten kann Luftsportvereinen mit einem fachlich fundierten Gutachten zu Windenergieanlagen in Flugplatznähe geholfen werden.

Bei mehreren Treffen entwickelte die Arbeitsgruppe deshalb einen Aufgabenkatalog, der alle Parameter für ein solches Gutachten enthält. Im Frühsommer 2015 gab es eine Anlaufberatung mit Prof. Dr. Janser vom Fachbereich „Luft- und Raumfahrttechnik“ der FH Aachen. Janser wurde beauftragt, ein Gutachten zu erstellen. Seit Dezember 2015 steht es den Vereinen zur Verfügung. Einen guten Überblick über die Ergebnisse bot Jansers Vortrag auf der AERO



Windkraftanlage beim unterfränkischen Marktbreit

Foto: Immanuel Giel via Wikimedia

2016 in Friedrichshafen – einen Videomitschnitt gibt es unter <http://links.daec.de/3b>

Die Arbeit der Arbeitsgruppe ist hiermit jedoch nicht beendet. Ein weiteres Ziel: Die Nachrichten für Luftfahrer (NFL) sollen so gestaltet werden, dass das Gefahrenpotenzial von Windenergieanlagen künftig angemessen berücksichtigt wird, und zwar durch größere Abstände der Anlagen zur Platzrunde. Mittlerweile ist auch die Geschäftsführung der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze (IDRF) e.V. im Boot.

Mit einem Positionspapier hat sich die Arbeitsgruppe bereits an die Landesluftfahrtbehörden und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gewandt. Nach Monaten des Schriftwechsels ist es gelungen, einen Termin beim BMVI zu bekommen. Dieser ist für Februar 2017 angesetzt. Prof. Dr. Janser wird dort das Gutachten und auch neuere Untersuchungsergebnisse vorstellen – und darauf hinweisen, dass die NFL dringend angepasst werden müssen.

Denise Kluge, DAeC

AERO 2017 mit Rekordbeteiligung – Flugschau zum 25. Jubiläum



Zur Jubiläums-Airshow am Samstag, wird auch die RIMOWA Junkers F13 erwartet.
Foto: RIMOWA

So viele Aussteller hatte die AERO in ihrer 25-jährigen Geschichte noch nie. 680 Unternehmen und Organisationen werden – diesmal besonders früh im Jahr – an den Bodensee kommen und während der AERO 2017 vom 5. bis 8. April ihre Produkte und Dienstleistungen einem großen internationalen Publikum präsentieren.

Die erste AERO – damals im alten Friedrichshafener Messegelände – startete vor 25 Jahren in noch bescheidenem Umfang. Der Umzug ins neue Messegelände im Jahr 2002, direkt am Flughafen und mit beispielhaft guter Infrastruktur, brachte den Durchbruch. Heute ist die AERO eine weltweit führende Messe für die Allgemeine Luftfahrt. Fliegern und Luftsportlern bietet die AERO die Möglichkeit, sich einen weiten Überblick darüber zu verschaffen, was am Markt geschieht. Sie ist daneben Forum für Verbände, Hochschulen und Flugschulen und einen breit angelegten Informationsaustausch und Diskurs des gesamten Spektrums „Luftfahrt“. EASA, LBA, DFS und DWD sind genauso vertreten wie DAeC, AOPA und DULV, um nur einige Beispiele zu nennen.

Mit der e-flight-expo verschafft die AERO dem noch jungen Trend Elektroflug seit Jahren eine Plattform. Heute, nachdem sich in diesem Bereich auch Marktführer wie Airbus und Siemens stark engagieren, nimmt dieses Segment einen immer größeren Raum ein. Auch darauf hat die AERO reagiert und stellt dem Elektroflug mit der A7 eine komplette Halle zur Verfügung.

Segelflieger kommen in Halle B5 wieder auf ihre Kosten; hier stellen alle namhaften Segelflughersteller und -ausstatter ihre Produkte vor. Die überaus kreative Szene der Ultraleichtflugzeuge nimmt seit einigen Jahren den breitesten Raum ein und füllt die Hallen B1 bis B4. Neu hinzukommen werden in Deutschland nun auch ultraleichte Helikopter. Mehrere europäische Hersteller von ultraleichten Helikoptern, die in Frankreich und Italien bereits fliegen dürfen, werden ebenso wie deutsche Unternehmen ihre Hubschrauber vorstellen.

Zum Abschluss und als besonderes Highlight des Jubiläums ist am

Samstag, 11 Uhr, eine Airshow geplant. Präsentiert werden vor allem neue Flugzeuge mit Elektroantrieb, Kunstflug sowie voraussichtlich der 2016 zum Erstflug gestartete Nachbau einer historischen Junkers F13 aus den 1920er-Jahren.

Mitfahr-/Mitflugbörse

Zugegeben, für unsere LuftSport-Leserinnen und -Leser aus dem Norden ist Friedrichshafen am Bodensee nicht gerade ein Nahziel. Und weil gemeinsam reisen mehr Spaß macht als Single-Touren und zudem kostengünstiger ist, haben wir auf www.luftsportmagazin.de ein Portal geschaltet, das Anbieter und Sucher von freien Plätzen in Flugzeugen, Autos, bei Gruppentickets der Bahn, der Buchung von Ferienwohnungen ... zusammenbringen soll. Wer sich dafür interessiert, möge sich auf www.luftsportmagazin.de/gemeinsam-zur-aero begeben.

Lufthansa fliegt im Übrigen viermal täglich ab Frankfurt nach Friedrichshafen. People's Viennaline bietet seit Herbst 2016 morgens und abends je zwei günstige Flüge von Köln-Bonn nach Friedrichshafen an. Frühzeitiges Buchen ist empfehlenswert.

Wie in den vergangenen Jahren wird es für selbst fliegende Besucher der AERO online-gestützte Slotvergabe für die Nutzung Airports Friedrichshafen unter <https://aero-ppr.bodensee-airport.eu> geben. Alternative Landemöglichkeit sind der Segelflugplatz Markdorf (UL und Motorsegler) sowie die Flugplätze Leutkirch oder Mengen. Auch „LuftSport“ und der Equip-Verlag sind wie jedes Jahr mit einem Stand (B5-400) vertreten. Wir freuen uns über Besuch und interessante Gespräche und haben immer ein offenes Ohr für Anregungen und Kritik.

KF



AERO



Slotvergabe EDNY



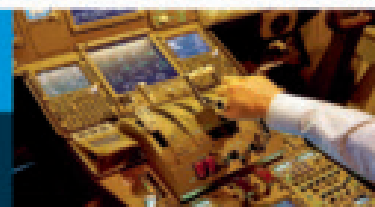
Mitflug-/Mitfahrbörse

AERO-BETA VERKEHRSFLIEGERSCHULE

Wir bringen Sie ins Cockpit!

Stuttgart, Nürnberg-Herzogenaurach, Mannheim-Worms, Erfurt-Sömmerda

www.aero-beta.de



DAeC-LANDESVERBAND BREMEN e.V.

**Mit Zuversicht ins neue Jahr**

Der Jahreswechsel ist traditionell eine Gelegenheit, Bilanz zu ziehen und nach vorne zu schauen. Das herausragendste Ereignis im Landesverband war sicher die gemeinsame Kraftanstrengung von LVU, Luftsportjugend, engagierten Fliegern und großzügigen Sponsoren, die das Bundesjungendvergleichsfliegen in Hellingst vorbereitet, ermöglicht und ausgerichtet haben. Die jungen Piloten aus nahezu der gesamten Republik waren mit Freude und Engagement bei der Sache. Diese Veranstaltung hat mir noch mal deutlich gemacht, dass wir nicht nachlassen dürfen, Nachwuchs für unsere Vereine zu begeistern. Im vergangenen Jahr hat die Mitgliederzahl aller Vereine im Landesverband Bremen die Marke von 1.000 knapp übertroffen. Dieser Zuwachs darf aber nicht darüber hinweg täuschen, dass dringend Nach-

wuchs gebraucht wird. Denn die gestiegene Mitgliederzahl beruht vor allem auf Sondereffekten. Wir brauchen junge Menschen beim Modell- und Segelflug, wir brauchen neue Mitglieder beim Motor-, UL- und Gleitschirmfliegen. Mit Werbung allein ist es noch nicht getan. Für die Nachhaltigkeit muss die Arbeit an der Basis in den einzelnen Vereinen geleistet werden. Der Landesverband Bremen kann hier nur Ideen liefern und unterstützen.

Der Landesverband ist nicht nur eine regionale Organisations- und Verwaltungseinheit und das Bindeglied zu unserem Dachverband, dem DAeC. Er ist in gewisser Weise auch eine Servicestelle für seine mittelbaren und unmittelbaren Mitglieder. Damit bin ich schon beim Ausblick auf das neue Jahr. Wir wollen da helfen, wo der einzelne Verein an die Grenzen seiner Möglichkeiten stößt. Fortbildung beispielsweise ist ein Bereich, bei dem der Landesverband vereinsübergreifend tätig werden kann. Fachlich gute Referenten sind leichter zu gewinnen, wenn sie nicht vor 5, sondern vor 25 Fliegern einen Vortrag halten. Themen für solche Fortbildungen quer über die Vereine und die Luftsportarten hinweg gibt es genug. Weiß jeder langjährige Pilot noch ganz genau, wie

die Luftraumstruktur in und um Bremen herum aussieht? An welcher Stelle sich IFR-Verkehr und VFR-Flieger gefährlich nahe kommen können? Oder was sind eigentlich die korrekten Sprechgruppen, wenn man mit dem Fluginformationsdienst Kontakt aufnimmt? Wie nehmen die Flugkosten im Bremer DFS-Center uns Freizeitflieger eigentlich in ihrem Berufsalltag wahr? Der Erste-Hilfe-Kurs für den Führerschein reicht schon lange nicht mehr, um an eine Fluglizenz zu kommen. Was ist die Aufgabe eines Flugleiters auf einem Modellfluggelände? Hier kann und will der Landesverband Hilfestellung geben.

All diese Bemühungen sind nur möglich, weil Sie, liebe Mitglieder, sich entschieden haben, in Vereinen Mitglied zu sein, die sich zum Deutschen Aero Club zusammengeschlossen haben. Sie ermöglichen einen starken DAeC, der sich um die Lobbyarbeit bei Politikern und Behörden kümmert.

Für diese Bereitschaft und damit dieses Bekenntnis zum DAeC möchte ich mich ganz herzlich bedanken und Ihnen allen im neuen Jahr viele schöne Stunden in der Luft und am Boden wünschen.

Wolfgang Lintl
Präsident

DAeC-Landesverband Bremen

Gratulation Werner Dantzer

Den Kanon „Viel Glück und viel Segen“ sangen Mitglieder des LVU Bremerhaven ihrem Ehrenmitglied Werner Dantzer zu seinem 90. Geburtstag. Der passionierte Segelflieger engagierte sich nicht nur als Schriftführer. Seiner Kenntnis und Erfahrung als Bauingenieur verdankt der Verein den Hangar und das Betriebsgebäude, deren Bau er auf dem 1979 neu gegründeten

Flugplatz Hellingst organisierte und leitete. In den Erinnerungen an seine aktive Zeit als Segelflieger werden seine Begeisterung und Abenteuerlust lebendig. Sie lassen ihn weiter regen Anteil am Vereinsgeschehen nehmen und haben ihn wohl so jung erhalten. Unsere Wünsche haben wir ihm vorgesungen.

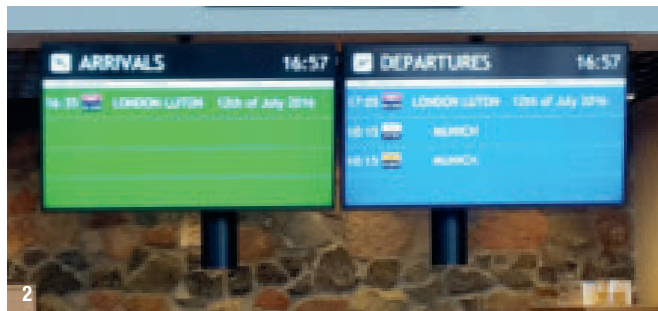
Bert Sanner



Tipp zum Nachmachen: Ausflug ins Baltikum



1



2

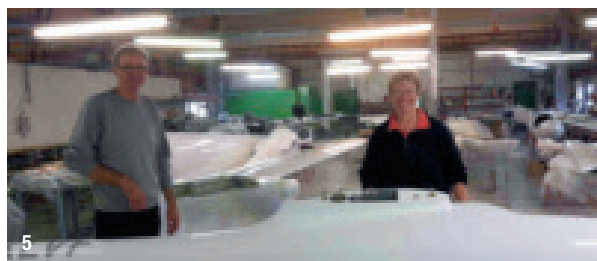


3

- 1: Letzte Kontrolle vor dem Start in Tarmstedt. D-KGBA ist eine von zwei Taifuns, die mit Rotax-Motor fliegen
- 2: Olsztyn: Schöner Flughafen, aber nichts los
- 3: Da ballt sich was zusammen. Die Taifun-Crew geht kein Risiko ein, bricht den Flug zum geplanten Ziel ab und fliegt stattdessen nach Olsztyn in Masuren
- 4: Versteckspiel: Wer erkennt den Mechaniker auf diesem Foto?
- 5: Besuch der Fertigung im LAK-Werk in Pociunai
- 6: Ersatzteillager mit ca. 20 alten Maschinen



4



5



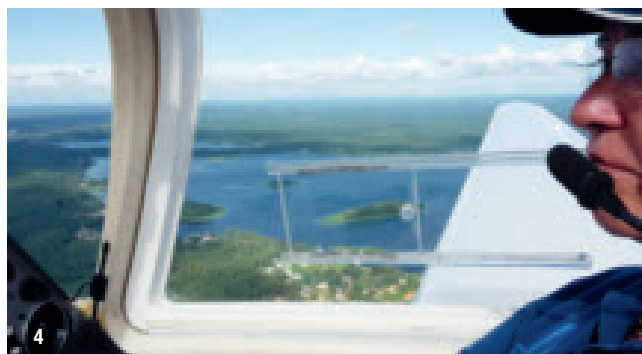
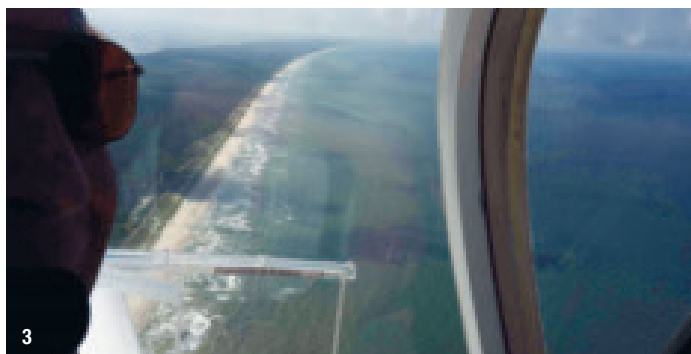
6

Wenn diese LuftSport-Ausgabe im Februar erscheint, sind es nur noch wenige Wochen bis zum Beginn der neuen Flugsaison. Die letztjährige hingegen liegt zu diesem Zeitpunkt schon mehrere Monate zurück. Schnee von gestern.

Auf dem letzten Bremer Segelfliegertag im November vergangenen Jahres berichteten Dr. Petra Rührenbeck und ihr Mann Klaus von einem Flug mit ihrem Reisemotorsegler ins Baltikum. Ihr Flug ist auch mit anderen Motorseglern, ULs oder E-Klasse-Maschinen nachzufliegen. „Wegen der komplizierten Luftraumstruktur speziell in Polen, als auch in den baltischen Staaten war eine sehr gründliche Vorbereitung vor dem Abflug notwendig“, erklärt Petra Rührenbeck und nimmt das Resümee des Fluges vorweg: „Aber das war es wert. Es hat

sich absolut gelohnt, dass wir uns dieses neue Ziel gesetzt hatten. Wichtige Voraussetzungen an die Piloten sind: keine Angst vor der Aufgabe von Flugplänen zu haben, ein englischsprachiges BZF, ein wenig Improvisationstalent.“ Aber der Reihe nach. Nach dem Start in Tarmstedt flogen die beiden mit ihrer Valentin Taifun 17 E II zunächst zum Zwischenlandeplatz Strausberg, um von dort nach Kaunas in Litauen weiterzufliegen. Während sich rechts und links ihres Kurses Gewitter aufbauten, konnten sich die beiden zunächst noch freuen, in einer gewitterfreien Zone voranzukommen. Doch allmählich bauten sich die Gewitter auch vor ihnen in Richtung des Tageszieles Kaunas auf. Da half dann auch die sorgfältige Vorbereitung auf die Landung in Kaunas nicht weiter. Was nicht

geht, das geht eben nicht. Also brachen die beiden den Flug nach Kaunas vorzeitig ab und entschieden sich für eine Landung im polnischen Olsztyn, einem schönen, gut ausgebauten Regionalflughafen, dem zu seinem Glück nur noch etwas mehr Linieneinflugverkehr fehlt. Doch Flughäfen mit allem Drum und Dran, aber ohne Verkehr, soll es ja auch in Deutschland geben. In Olsztyn musste die Taifun dann auch wieder betankt werden, da durch die wetterbedingten Umwege ein Weiterflug nach Kaunas nicht mehr möglich war. „Es gab aber nur Jet A 1“, berichtet Petra Rührenbeck, „was also tun?“ Die Piloten und das hilfsbereite polnische Flughafenpersonal waren pragmatisch und orderten per Taxi von der nächsten Auto-Tankstelle Superbenzin. „Wir sind dann anschließend mit



1: Kunstflugtauglicher Eigenbau mit abgesägten Blanik-Tragflächen

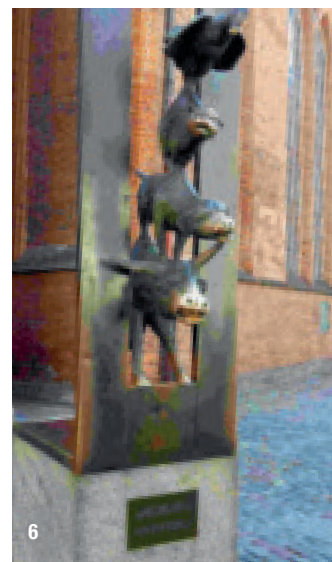
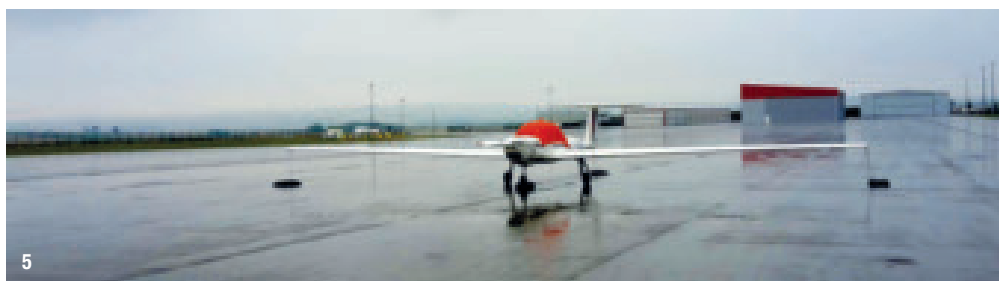
2: Kurze Hüpfen zum Vertrautmachen: So werden in Litauen schon Kinder an das Segelfliegen herangeführt

3: Blick auf die Kurische Nehrung

4: Ganz schön viel Wald und Seen

5: Zurück in Deutschland: Sch...wetter in Kassel

6: Die Stadtmusikanten gibt's auch in Bremens Partnerstadt Riga



einem vollen 20-Liter-Kanister Super problemlos durch die Sicherheitskontrolle und über das Vorfeld.“ Das stelle man sich mal auf einem deutschen Flughafen vor...Das sehr labile Wetter sorgte in Olsztyn für eine Zwangspause, bevor es dann schließlich doch nach Kaunas weitergehen konnte. Auf dem Kurs nach Kaunas galt es, die russische Enklave Kaliningrad nicht zu touchieren, die sich wie eine Zunge zwischen Polen und Litauen schiebt. Die Ankunft in Kaunas bei bestem Wetter täuschte. Auch in Kaunas musste die Taifun-Crew wieder Geduld beweisen und das Wetter aussitzen – diesmal allerdings gleich für drei Tage. „Das war aber nicht weiter tragisch“, erklärt Petra Rührenbeck, „wir haben in den drei Tagen viel unternommen und angesehen. Und eine unglaubliche Gast-

freundschaft erlebt.“ Nur 28 km betrug die nächste Teilstrecke nach Pociunai. Segelfliegern ist der Platz zumindest namentlich als Austragungsort von internationalen Meisterschaften geläufig, z.B. der WM der Standard-, Club- und Doppelsitzerklasse im letzten Sommer. Abgerundet wurde der Stop in Pociunai durch einen Besuch im LAK-Werk. „Interessant auch, wie man dort Jugendliche mit einfachen Gleitern an den Luftsport heranführt – lange bevor sie 14 Jahre alt werden“, schildert Petra Rührenbeck eine Beobachtung in Pociunai. Der anschließende Flug nach Klaipeda erlaubte einen Blick auf die schmale Halbinsel der Kurischen Nehrung. So einladend der lange Streifen Sandstrand auch aussieht, irgendwann holt einen die politische Realität ein. Etwa die Hälfte der Nehrung

gehört zur russischen Enklave Kaliningrad, und ein Flug in den russischen Teil war für die beiden nicht möglich. Auf der russischen Seite der Nehrung ist auch eine der Wiegen des Segelfluges: Rossitten. Die deutsche Taifun-Crew konnten aber auch auf dem Landwege nicht dort hin. Sie hätte vorher in Deutschland ein russisches Visum beantragen müssen. Von Klaipeda aus ging es weiter nach Barysai mit einem Ausflug zum Berg der Kreuze, einem Ort des Widerstands gegen die sowjetische Besetzung. Der Besitzer des Flugplatzes stellte freundlicherweise sein Auto zur Verfügung. Für alle Flugstrecken hatten Petra und Klaus Rührenbeck übrigens jeweils vor den Abflügen Flugpläne bei der DFS in Deutschland online aufgegeben. „Das geht auch für Flüge im Ausland und lief

sehr gut“, erklärt Klaus Rührenbeck. Oft rief dann aber noch die litauische Flugsicherung zurück, um weitere Einzelheiten des Fluges abzuklären. Von Barysai aus flogen die beiden in das nördlich anschließende Lettland. Ziel war der Flugplatz Adazi bei Riga. „Wirklich bemerkenswert ist, wie nett und gastfreundlich wir überall aufgenommen wurden, in Polen, in Litauen und auch hier in Lettland wieder“, hebt Petra hervor. „Alle waren um uns sehr freundschaftlich bemüht. Da kann man noch richtige Fliegerkameradschaft erleben.“ Auch wer, wie die Zufallsbekanntschaft Anatoli, zwölf Jahre als ideologisch gefestigter Fluglehrer auf einer MIG 21 war, hegt keinen Groll auf den ehemaligen Klassenfeind und hilft den beiden deutschen Fliegern, wo er kann. Dann wurde es Zeit, sich wieder Richtung Deutschland zu orientieren. Mit 637 km war der Flug von Riga nach Gdansk die längste Etappe der Reise. In direkter Luft-

linie ist es natürlich sehr viel weniger, aber die Routenführung erforderte wieder, die russische Oblast Kaliningrad zu umfliegen. Eine ADIZ gibt es dort nicht, aber von den Controllern kamen Hinweise, gebührend Abstand nach Kaliningrad zu halten. „Das ‚Cleared to land‘ für den internationalen Danziger Flughafen Lech Waelsa bekamen wir schon 10 Meilen zuvor“, schildert Klaus Rührenbeck den Anflug auf die alte Hansestadt an der Weichselmündung. Zurück in Deutschland empfing die Motorsegler-Besatzung dann wieder schlechtes Wetter. Der Flug führt über Lüsse (Besuch der Qualimeisterschaft) nach Kassel-Calden, wo Petra als Bremer Segelflugreferentin an einer BUKO-Sitzung der Segelflugkommission teilnahm. Nach genau 3093 Kilometern stand die Taifun dann wieder auf ihrem angestammten Hallenplatz in Ganderkesee. Was bleibt von diesem Flug? „Zunächst einmal die Erinnerung an die

große Herzlichkeit, die uns auf den Flugplätzen überall entgegengebracht wurde“, fasst Petra Rührenbeck ihre Eindrücke zusammen. „Die fantastischen Gegenden mit den Seen und Wäldern, die tolle Thermik und die dünn besiedelten Gegenden. Dann die wirklich schönen, sehenswerten Städte mit ihren liebevoll restaurierten Gebäuden und den alten Innenstadtkernen, wie Riga und Gdansk. Da ist dann auch ein Tag Wartezeit mit schlechtem Wetter kein Desaster.“ – Und was würdest Du anderen empfehlen, die den Flug nachmachen wollen? – „Sich vielleicht noch etwas mehr Zeit zu nehmen und auch noch in den dritten baltischen Staat, nach Estland, und in dessen Hauptstadt Tallin zu fliegen. Wir haben leider durch die Zwangspausen in schlechtem Wetter viel Zeit verloren, sonst hätten wir das gern noch gemacht. Fazit: Super Tour, absolut empfehlenswert.“

Dr. Petra u. Klaus Rührenbeck/ rmh

Fotos: P u. K. Rührenbeck

Ab Mai: Zum Würstchen-Essen nach Hüttenbusch fliegen



Wenn man einen Motorflieger fragt, wohin er fliegt, dann gibt es oft eine vielsagende Antwort: Zum Essen! Man schiebt oft genug irgendwelche Gründe vor, um seinen Drang zum Fliegen vor Familie, Freunden und Kollegen glaubhaft rechtfertigen zu können. Diese Begründungen können sehr vielseitig und kurios sein, z.B. um Brötchen auf Wangerooge zu holen, ein Eis im Schloss Köhlmoor zu essen – direkt neben dem Flugplatz Westerstede, zum nächsten McDonald's zu fliegen und dazu in Bremen zu landen, einen Strandtag auf einer unserer schönen Inseln zu genießen oder ganz einfach Freunde

vom Nachbarflugplatz zu besuchen. Aber egal welches Ziel wir ansteuern, wir verbinden es immer mit der Leidenschaft zum Fliegen. Diese Leidenschaft bietet uns allen eine Basis, sich gegenseitig auszutauschen, neue Kameraden kennenzulernen und Spaß zu haben. Unter diesem Aspekt kam in Hüttenbusch EDXU die Idee auf, die Vereine wieder ein wenig mehr zu „vernetzen“. Den Kontakt herzustellen und das Leben auf den Flugplätzen wieder mehr aufleben zu lassen – unter diesem Motto lud der Luftsportclub Niederweser (LSCN) im vergangenen Sommer immer an jedem ersten Mittwoch im

Monat nach Hüttenbusch zum Würstchen-essen ein. Ab 16 Uhr stand ein Flugleiter bereit, ab 18 Uhr brutzelte auf dem Grill eine Wurst nach der anderen. Alle waren herzlich willkommen und obendrein – keine Landegebühr. Wir konnten viele tolle Maschinen begrüßen: ULs, Motorflieger, Motorsegler und sogar ein Trike. Besonders haben wir uns über jeden Flugschüler gefreut, der das Angebot des kostenlosen Landens nutzte und natürlich die Möglichkeit hatte, mal die andere Seite des Fliegens kennenzulernen: die Gemeinschaft. Die kam ganz besonders durch an diesen Abenden!

Wir blicken zurück auf fünf tolle Nachmittage mit supertollen Leuten, regelmäßig rund 70–100 Landungen von 16 Uhr bis Sunset, bis zu 18 Gastmaschinen und vielen neuen Eindrücken. Auch wir vom LSCN haben viel dadurch gelernt und aufgenommen. An dieser Stelle noch ein spezielles Dankeschön an Heiko Seibt, der sich um die Einladung, Organisation, alles Drumherum gekümmert hat und obendrein noch Grillmeister war – vielen Dank!

HINWEIS: Wir möchten auch noch darauf aufmerksam machen, dass wir in diesem



Jahr mit unseren Grillnachmittagen weiter- machen werden. Stellt euch drauf ein: immer am ersten Mittwoch im Monat – erster Termin wird der 03.05.2017 sein. Eine Voranmeldung wäre wünschenswert, ist aber keine Pflicht. Wer immer persönlich eingeladen werden möchte, darf sich gerne an flieger.seibt@ewetel.net wenden und eben einen kurzen Wink per E-Mail durchgeben. Bis dahin, fleißiges Polieren im Winter, „blue sky“ und bis bald!

Niklas Seibst



Wir gratulieren:



Maike Sommerfeld

zum LAPL (A) CR TMG
am 30.09.2016 in Blexen;
auf dem Foto mit Prüfer Albert Wundram,
Motorsegler-u. Segelflugclub Bremerhaven e.V.



Holger Wetzel

zum ersten Alleinflug
am 23.12.2016 in Rotenburg/Wümme; auf dem Foto mit
Fluglehrer Andreas Huth (re.),
Bremer Verein f. Luftfahrt, Ultraleichtfluggruppe

Theorie am PC

An einem Wochenende im November 2016 fand auf dem Flugplatz Weser-Wümme (EDWM) Theorie-Unterricht statt. Eigentlich nichts Außergewöhnliches, aber trotzdem erwähnenswert, weil dieser „Frontalunterricht“ vereinsübergreifend Schüler des MSC Bremerhaven, des LSCN (Hüttenbusch) und der FSG Airbus Bremen (Weser-Wümme) zusammenbrachte und weil die Schüler ihren Theorieunterricht weitestgehend elektronisch am heimischen PC absolvieren. Es ist ein Versuch, auf abnehmende Schülerzahlen und auf die angespannte Lehrersituation mit einer neuen Ausbildungsstrategie zu reagieren, die auch kleineren Vereine weiterhin das Schulen ermöglicht.

Bereits vor einiger Zeit hat die Ausbildungssituation dazu geführt, dass alle drei Vereine die Theorieausbildung im Fernunterricht anbieten, die es PPL(A)-Schülern ermöglicht, 90 der 100 Stunden PPL(A)-Theorie am eigenen PC abzuleisten. Dabei

wird der Ausbildungsfortschritt in Form von Prüfungsfragen, ebenfalls elektronisch über den PC, vom Ausbildungsleiter des Vereins kontrolliert, der persönlich Fragen beantwortet und den erfolgreichen Abschluss eines Lernabschnittes bestätigen muss. Der Schüler steuert dabei seinen Lernfortschritt selbst.

Nur 10 Stunden Frontalunterricht fordert die Ausbildungsrichtlinie für den Erwerb der PPL(A)-Lizenz, der große Rest kann also am PC erfolgen, was letztlich das elektronische Studium attraktiv macht. Diese Art der Ausbildung ist nicht unumstritten, weil der direkte Lehrer-Schüler-Dialog, der Frontalunterricht, als nachhaltigeres Lernen wahrgenommen wird. Andererseits sind junge Leute heute bereits durch Schule und berufliche Ausbildung mit dem elektronischen Lernen vertraut, anders als ältere Semester. Die Aufgabe des Fluglehrers wird durch das selbständige Lernen sicherlich anspruchs-

voller und auch verantwortungsvoller. Denn spätestens beim Fliegen trifft man sich, muss das Gelernte beherrscht oder ggf. mit dem Lehrer geklärt werden. Alles zusätzlich zum Frontalunterricht, der nach wie vor am besten mehr als 10 Stunden betragen sollte, zumindest wollen wir uns dafür einsetzen. Den Schülern hat das kompakte Theorie-Wochenende in Weser-Wümme jedenfalls gut gefallen. Grund genug, gemeinsame Theorie-Wochenenden in 2017 zu wiederholen, sofern Interesse besteht. Interessenten melden sich bitte unter info@edwm.de oder unter 04203 81960. Termine werden www.edwm.de/flugsportgruppe/termine.html#id_747 und auf Facebook www.facebook.com/FlugplatzWeserWumme bekannt gegeben. Hier stehen auch die nächsten Termine für AZF- und BZF-Kurse in Weser-Wümme.

B. Dziomba

LUFTSPORTVERBAND HAMBURG



Alles gut gegangen

Zum OSZE-Treffen (Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa) am 8./9. Dezember 2016 wurden in Hamburg hochrangige Vertreter aus 57 Staaten erwartet.

Nach der Vorankündigung durch unsere Luftfahrtbehörde im Spätsommer 2016 kam am 9. November vom „Vorbereitungsstab OSZE/G20 EA Luft DE 13 Hubschrauberstaffel“ an uns eine schriftliche Mitteilung, die wohl alle Luftsportvereine im Umkreis von etwa 50 km um den Tagungsort herum erhalten haben. Danach wurde jeglicher Luftverkehr, bemannt oder unbemannt, im Flugbeschränkungsgebiet ED-R Hamburg am 8. und 9. Dezember 2016 untersagt. Zur Überwachung der Maßnahmen würden vor Ort an den Flugplätzen Polizeibeamte

eingesetzt. Um eine positive Rückmeldung wurde bis zum 16.11.2016 gebeten. Außerdem würde man sich über einen Ansprechpartner mit telefonischer Erreichbarkeit sehr freuen. Darüber hinaus möge man freundlich prüfen, ob die zum Einsatz kommenden Polizeikräfte die sanitären Anlagen des Vereins nutzen dürften.

Selbstverständlich wurde eine positive Rückmeldung erteilt, Ansprechpartner und Telefonnummer angegeben. Einen Tag vor dem Gipfel fuhren zur Mittagszeit 2 Einsatzfahrzeuge der Polizei vor, zur Besichtigung des Geländes und der „Örtlichkeiten“ sowie zur Schlüsselübergabe eben dieser Örtlichkeiten. Am nächsten Morgen gegen 7 Uhr rückte die erste Mannschaft zu ihrem Einsatz an. Das Wetter war typisch hamburgisch, nieselig, grau und kalt. Aber mit frischem Kaffee, Tee und Weihnachtsgebäck waren die langen Tag- und Nachtschichten auf



Sondereinsatz in Fischbek

dem Fluggelände dann doch zu überstehen. Beneidet haben wir die Beamten vom Sondereinsatzkommando aber nicht. Immerhin mussten sie in ihrem Fahrzeug in 12-Stunden-Schichten den Luftraum über Fischbek ständig im Blick behalten. Zum G20-Gipfel im Sommer möchte die Gruppe wieder in Fischbek eingesetzt werden. Dafür stellen wir unsere „Örtlichkeiten“ selbstverständlich gerne wieder zur Verfügung.

Text und Foto: Heike Capell

Landebericht Lübeck-Blankensee EDHL

Ein Ausflug „zwischen den Jahren“ mit dem UL nach Lübeck war insofern lohnenswert, als sich am Platz inzwischen einiges getan hat.

Seit Ryanair, Wizz Air und Co. den Platz verlassen haben, konzentriert man sich unter neuem Eigentümer voll darauf, für die Allgemeinheit Luftfahrt attraktiver zu werden. Ein wesentlicher Komfortgewinn für Privatpiloten ist z. B., dass die Sicherheitskontrolle auf dem Rückweg von der

Landegebühreinzahlung zum eigenen Flugzeug entfallen ist. Nun kann man also genauso unkompliziert wie auf den kleineren Plätzen der Umgebung direkt vom Terminal über das Vorfeld zum Flieger laufen. Außerdem gibt es dort, wo man die Landegebühren zahlt, eine Lounge für Privatpiloten. Wir wurden eingeladen, dort doch Platz zu nehmen und als Gäste des Flughafens uns an Kaffee oder Kaltgetränken sowie Keksen zu bedienen. Auch soll das Restaurant im Terminalgebäude bald wieder eröffnen.



Piste 07/25 – Pisten-Länge: 2.102 m x 60 m

Anflugverfahren: 07 ILS CAT II; 25 ILS CAT I

Von diesen positiven Neuerungen abgesehen ist der Platz unverändert ein kontrollierter Platz und Verkehrsflughafen mit ILS Cat II, also fliegerisch unverändert, aber aus Sicht des Privatpiloten nun mit mehr Komfort am Boden.

*Text: Alex Junge
Foto: Google Earth*

TERMINE 2017

16.02.2017	Jahreshauptversammlung Luftsportverband Hamburg e.V.
25./26.02.2017	Fluglehrerfortbildung in Hamburg Boberg, HAC-Clubhaus
23.03.2017	Anfliegen, Segelfluggelände Fischbek, Treffen im Kranichhorst ab 19:00 Uhr
15./16.04.2017	1. Runde der Segelflug-Bundesliga
30.06.–23.07.2017	„Der Berg ruft“, Fliegerlager des HAC Boberg in Aspres, Südfrankreich
12.08.–27.08.2017	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Schmallenberg, Sauerland

DAeC LANDESVERBAND NIEDERSACHSEN e.V.



Mitgliederversammlung – notwendiges Übel oder doch Chance zur Gestaltung

Das neue Jahr ist gestartet, und hoffentlich konnten alle unsere Mitglieder in Ruhe und Gelassenheit den Jahresanfang erleben. In weniger als 4 Wochen findet nun die 66. Mitgliederversammlung des LVN am 11.03.2017 wieder in Verden statt. Ja, die Vereinsversammlungen häufen sich, und die Saisonvorbereitung läuft auf vollen Touren, aber wann, wenn nicht bei der Mitglie-

dersammlung, wird die Gegenwart und Zukunft des Verbandes geprägt und unsere Mitglieder können direkt daran mitwirken! Das Präsidium bittet alle Vereinsvorsitzenden oder einen Stellvertreter, diesen Tag dafür fest einzuplanen. Die im Land geleistete gute Vereinsarbeit muss doch ihre Fortsetzung auch in der Verbandsarbeit finden. Die 30%ige Beteiligung der Vereine an der Mitgliederversammlung des LVN aus den letzten Jahren sollte nicht das Maß der Dinge sein, hier haben wir alle Raum zur Verbesserung.

Unsere Satzung sieht neben der Teilnahme der stimmberechtigten Delegierten der Vereine ausdrücklich die Teilnahme der mittelbaren Mitglieder (Vereins- und Einzelmitglieder des LVN), vor und das Prä-

sidium und der Vorstand des LVN werben darum.

Wichtige Aufgaben für die Mitgliederversammlung, das höchste Gremium des LVN, sind die Finanzen und Wahlen. Der Vorstand gibt seinen Rechenschaftsbericht über das vergangene Jahr. Die Arbeitsgruppe zur Zukunft unseres LV wird aus ihren ersten Sitzungen berichten und freut sich auf eure Rückmeldungen, Ideen und Vorschläge für die weitere Arbeit. Wir erhoffen uns eine lebhaft und intensive Diskussion, um im Jahr 2017 mit dem Votum der Mitglieder des Verbandes eine konstruktive und weiterführende Arbeit im Sinne des Luftsports in unserem Land leisten zu können.

Meike Müller, Präsidentin

An die Mitglieder des DAeC-LV Niedersachsen e. V.

Hannover, 23.01.2017

Einladung

Die Präsidentin des DAeC-Landesverbandes Niedersachsen e. V. lädt zur 66. ordentlichen Mitgliederversammlung gemäß § 12 der Satzung ein.

Termin: Samstag, den 11. März 2017 – Beginn 10.00 Uhr

Tagungsort: Niedersachsenhof Verden – Haag's Hotel, Lindhooper Straße 97, 27283 Verden

Tagesordnung

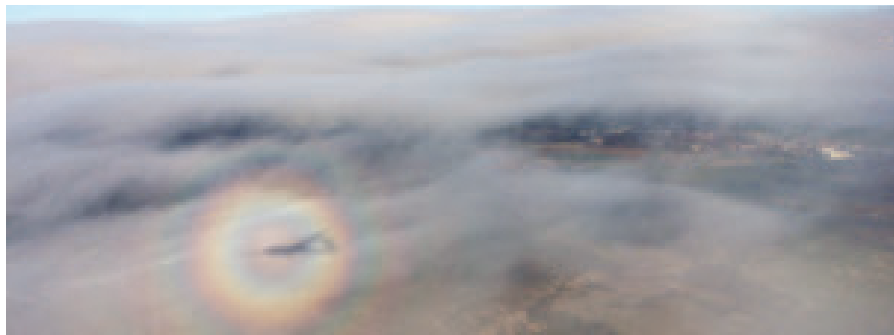
- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Begrüßung 2. Bericht der Präsidentin 3. Berichte der Sportfachgruppenvorsitzenden 4. Bericht der Luftsportjugend 5. Jahresabschluss 2016 6. Bericht der Rechnungsprüfer 7. Entlastung des Vorstandes (§16) und des Präsidiums (§17) für das Geschäftsjahr 2016 8. Ehrungen 9. Genehmigung des Wirtschaftsplanes 2017 10. Festsetzung des jährlichen Grundbeitrages (§23) des LVN <ul style="list-style-type: none"> a. Aussprache zur Beitragsordnung des LVN 11. Festsetzung des Anteiles der Luftsportjugend an den Sportfachgruppenbeiträgen (§20 Abs. 4.4) 12. Festsetzung des Beitrages für die Einzelmitglieder 13. Wahl von zwei Rechnungsprüfern und zwei Stellvertretern 14. Fragestellungen zu Anti-Doping | <ol style="list-style-type: none"> 15. Festsetzung des Ortes für die nächste ordentliche Mitgliederversammlung 16. Wahl des/r Präsidenten/Präsidentin 17. Wahl eines/r Vizepräsidenten/Vizepräsidentin 18. Ordnungsgemäß gestellte Anträge 18. Wahl der Vertreter für die HV des Deutschen Aero Club e.V. 19. Verschiedenes 20. Schlusswort der Präsidentin <p>Anträge an die Mitgliederversammlung nach § 12 Abs. 3 der Satzung des LVN sind bis zum 11.02.2017 schriftlich in der Geschäftsstelle des LVN einzureichen.</p> <p>Anträge auf „Ehrungen für besondere Verdienste“ lt. Ehrenordnung des LVN sind bis zum 11.02.2017 der Geschäftsstelle einzureichen.</p> <p><i>Mit freundlichen Grüßen</i>
 <i>Dr. Meike Müller, Präsidentin</i></p> |
|--|--|

Traditionelles Silvesterfliegen

Am 31. Dezember 2016 haben sich die Segelflieger des Aero-Club Hildesheim-Hannover e. V. und Mitglieder dreier befreundeter Vereine sowie Gäste zum traditionellen Silvesterfliegen getroffen.

Gegen 10:00 Uhr wurden die Segelflugzeuge aus der Halle geräumt, und ein Schleppflugzeug schleppte die Flugzeuge am Seil in die Höhe. Zusätzlich gab es auch Flüge mit dem Eigenstarter, der mit einem Klapptriebwerk ausgestattet ist. Beide Startarten profitieren von der ganzjährig nutzbaren Asphaltpiste des Flugplatzes Hildesheim, was diesen zu einem attraktiven Standort macht.

Zur Mittagszeit wurde der blaue Himmel grau und der Sonnenschein durch eine aufziehende Schichtbewölkung abgelöst, die für wenig Luftmassenbewegung bekannt ist. Verblüffenderweise konnten die Se-



Mit dem Segelflugzeug in der Welle des Osterbergs

gelflieger trotzdem Aufwinde finden – eine Welle. Welle? Ähnlich wie bei einem in Fließgewässern liegenden Stein bilden sich auch hinter Gebirgen aus Luft bestehende Wellen. Bei gemütlichem Steigen konnte in der Welle des Osterbergs geflogen werden. Einigen Segelfliegern gelang es sogar, über den Wolken zu surfen. Am Nachmittag tummelten sich schließlich alle Gefährten in der Luft,

um am Ende wieder ihre „Schlafplätze“ in der Halle einzunehmen.

Der Aero-Club Hildesheim-Hannover e. V. wünscht allen Lesern ein frohes neues Jahr 2017! Wer Interesse am Segelfliegen in Hildesheim hat, der findet uns unter www.ac-hildesheim.de

Text: Nils Fabig
Foto: Insa Liebenau

Neuer, digitaler Mitgliedsausweis des LV Niedersachsen



Seit dem Jahreswechsel ist der digitale Mitgliedsausweis des LVN Realität und setzt damit nicht nur im DAeC Standards, wie die Anfrage des LandesSportBundes Niedersachsen bezüglich seiner Veröffentlichung in der nächsten Ausgabe der Verbandszeitschrift bestätigt.

Probeweise konntet ihr den Mitgliedsausweis 2016 bereits zum Ende des letzten Jahres einsehen, und ab 01.01.2017 stand der aktuelle Mitgliedsausweis dann zur Verfügung. Mit dem QR-Code ist es jederzeit möglich, euren aktuellen Status im Verband abzurufen, denn die Gültigkeit des Ausweises ist an eure Mitgliedschaft im LVN gekoppelt.

Jedes Mitglied kann sich den Mitgliedsausweis selbst aus dem „Vereinsfliegerportal“ herunterladen und ausdrucken. Auf

Wunsch kann es ihn auch per E-Mail erhalten, sofern seine E-Mail-Adresse dem LVN vorliegt. Zusätzlich kann auf Wunsch jeder Verein die Ausweise parallel noch einmal zur vereinsinternen elektronischen Verteilung erhalten.

Der Ausweis ist durch seine digitale Form sehr anpassungsfähig. Änderungen, wie zum Beispiel der Modellflugversicherung, sind sofort nach Eingabe in das Mitgliederwaltungsprogramm erkennbar. Weitere Funktionen und Ergänzungen werden wir mit den Programmierern absprechen und bei Bedarf umsetzen.

Die auf dem Muster dargestellten Informationen sind selbstverständlich nur dann korrekt, wenn die persönlichen Daten des Mitgliedes vom Verein in der LVN-Mitgliederverwaltung eingepflegt sind. Wenn ihr

ein Foto in euren Profildaten hochgeladen habt, wird dieses auf dem Ausweis mit ausgegeben. Diese Arbeit kann jedes Mitglied selbst erledigen, sofern der jeweilige Verein seinen Mitgliedern diese Möglichkeit freischaltet.

Der Weg dorthin ist sehr einfach, denn jedes Mitglied kann mit seiner beim Verein hinterlegten E-Mail-Adresse ein Passwort anfordern und damit ausschließlich auf seine eigenen Daten zugreifen, eine Option, die für alle Beteiligten von Nutzen ist, denn so wird die Arbeit auf viele Schultern verteilt, und wir erhoffen uns davon eine deutliche Verbesserung bei der Erfassung und Verwaltung der Fluglehrerdaten und E-Mail-Adressen der Mitglieder. Zurzeit sind nur knapp ein Drittel der Fluglehrerdaten und der Mitglieder-E-Mail-Adressen vollständig bzw. auf dem aktuellen Stand. Schnelle direkte Kommunikation mit allen Mitgliedern geht nun einmal perfekt über E-Mail.

Bitte unterstützt uns, indem ihr möglichst viele Mitgliederdaten einpflegt. Die Kommunikation Mitglied-Verein-Verband und vice versa verbessert sich damit erheblich. Rückfragen zum Mitgliedsausweis gerne an hermine.kreil@daec-lvn.de

Nachruf

Am 31.12.2016 ist unser Clubmitglied, Segelfliegerkamerad und Freund Konrad (Konni) Werscheck im 90. Lebensjahr von uns gegangen.

Konni ist 1957, im 7. Jahr nach Gründung des Aero-Clubs Hildesheim, zu uns gestoßen. Es war die Zeit des Aufbaus, in der unter sehr erschwerten Bedingungen und nur mit großem Idealismus mit dem Segelfliegen in Hildesheim wieder begonnen werden konnte und die ersten Wettbewerbe und Flugtage veranstaltet wurden.

Neben den fliegerischen Berechtigungen erwarb er schon früh die Qualifikation und schließlich auch die Position eines Werkstatteleiters. Über Jahrzehnte übte er dieses Amt mit viel Liebe aus, und unter seiner Leitung wurden zahlreiche Segelflugzeuge und der Motorsegler in den

Werkstätten des Clubs grundüberholt und technisch wieder auf den neuesten Stand gebracht. Hier war er die Seele des Betriebs, Vorbild, immer hilfsbereit, ruhig und zupackend. Stets stand er zur Verfügung und setzte sich klaglos ein.

Daneben engagierte er sich tatkräftig bei allen Bauvorhaben des Clubs, ob beim ersten Quartier, einer ehemaligen Wehrdienstbaracke, oder beim Neubau an der jetzigen Stelle im Hottelner Weg 60.

In den vielen Jahren seines Wirkens war Konni ein echter Fliegerkamerad und Vorbild für unsere Segelfliegerjugend, die ihre Ausbildung im Verein erhalten hat. Unvergessen bleiben auch die gemeinsamen Segelfliegerferienlager und Wettbewerbe, an denen er teilnahm.

Eine besondere Freude bereitete es ihm, dass sein Sohn Andreas sehr erfolgreich an zahlreichen Segelflugwettbewerben teilnahm und mit einer Clubmannschaft

und dem clubeigenen Duo Discus in der Doppelsitzerklasse sogar Deutscher Meister wurde.

Konni hat praktisch bis zuletzt regen Anteil gehabt am inzwischen dank der Verschmelzung mit dem Hannoverschen Fliegerclub zum Aero-Club Hildesheim-Hannover zahlenmäßig sehr gewachsenen Verein und besuchte, wann immer er konnte, die Dienstagsabendrunde der Segelflieger.

Der Aero-Club Hildesheim verdankt seinem Mitglied Konni, einem Mann der ersten Stunde, unendlich viel. Er hat sich in vielfältiger Weise um den Verein verdient gemacht.

Wir werden unseren Kameraden Konni sehr vermissen und ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

*Im Namen des Vorstandes
Jürgen Houcken
Werner Stehr*

Nachruf

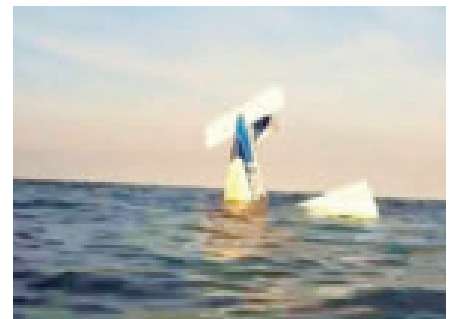
Am 3. Januar dieses Jahres verstarb im Alter von 90 Jahren unser ehemaliger Fallschirmprüfer Werner Kerlin.

Er hat viel für den Luftsport geleistet, und dafür sind wir ihm sehr dankbar. Seine Familie und wir im Landesverband Niedersachsen werden ihn als liebenswerten und stets hilfsbereiten Menschen in Erinnerung behalten.



Sicherheit

Beim Flug über die See...



... die natürliche Schönheit der Wellen genießen, hineinfliegen in einen romantischen Sonnenuntergang ...

Doch plötzlich droht tödliche Gefahr, wenn das Flugzeug durch einen Defekt notwassern muss – weit entfernt von Rettungsdiensten und jeglicher nun dringend benötigten Unterstützung.

Pilot, Crew und Passagiere sind jetzt auf sich allein gestellt und müssen die Zeit bis zum Eintreffen der Retter im kalten Wasser überleben.

Über die Sicherheit im Flugverkehr, beim Alpenflug usw., gibt es viele Informationen und Vorträge, aber die Gefahr auf dem Meer wird sehr oft unterschätzt.

Hier soll nun eine Lücke geschlossen werden.

In zwei Vorträgen möchte Olaf Salzbrunn über die Gefahren beim Flug über der Nord- und Ostsee, aber auch über dem Bodensee mit seinen niedrigen Wassertemperaturen, referieren und wertvolle Tipps zum sicheren Flug über dem Wasser geben.

Piloten sollen für die Gefahren sensibilisiert und über die Vorbereitung und Überlebensstrategien im Notfall informiert werden.

Olaf Salzbrunn, Jahrgang 1967, und ist lange Zeit auf Schiffen der Bundesmarine zur See gefahren. Nach vielen Jahren als Rettungsmann auf Rettungskreuzern eingesetzt, arbeitet er nun als Wachleiter in der Seenotleitung (MRCC) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Bremen und nimmt regelmäßig an Helikopter-Übungen auf See teil.

Daneben bildet er Arbeiter der Offshore-Windkraftindustrie in den Lehrgängen „Überleben auf See“ und „Hubschrauber-Unterwasserausstieg“ aus. Privat ist er im Vorstand des Premium AEROTEC „Weser“ Luftsportverein e. V. in Blexen tätig und fliegt von dort.

Es werden zwei Vorträge angeboten:

1.) „Vom Notruf zur Rettung“ – Absturz über See oder: Was passiert nach Auslösung eines ELT?

Hier wird ausführlich darüber berichtet, welche Maßnahmen dann in den zuständigen Rettungsleitstellen (RCCs) ablaufen; außerdem:

- Übersicht wichtiger Begriffe und Abkürzungen
- Vorstellung der beteiligten Organisationen
- Notfallszenario: Flug von Bremen nach Helgoland

- Absturz auf See, Notfall- und Alarmierungswege
 - Fazit: Diskussion und Klärung von Fragen, Tipps und Hinweise
- Zeitansatz ca. 1,5 bis 2 Stunden.

2.) „Überleben auf See oder zwischen Notwasserung und Rettung“

Hier wird in einfachen Worten, aber doch fundiert beschrieben, wie ein Flug über See vorzubereiten ist; Überlebens- und Rettungstechniken werden erklärt:

- Überlebens und Notfallausrüstung
- Die Notlandung und der Ausstieg aus dem Luftfahrzeug
- Unterkühlung
- Verhalten im Wasser
- die Rettung
- Praxisteil*
- Diskussions- und Fragenteil

*) Dabei wird in der Regel an Land die Handhabung einer Helikopter-Rettungsschlinge gezeigt, eine Seenot-Handfackel gezündet sowie die praktische Handhabung einer Rettungsweste und eines Überlebensanzugs erklärt. Die Teilnehmer dürfen dann selber dieses ausprobieren.

Zeitansatz ca. 2,5 bis 3 Stunden, ggf. etwas länger.

Welche Zielgruppen werden angesprochen?

Alle Piloten, Fluglehrer, Vorstände, Vereine,

die sich mit der Thematik „Sicherer See-Flug“ beschäftigen wollen.

Termine:

Interessierte Personen, Vereine etc. möchten diese bitte direkt mit Olaf Salzbrunn absprechen.

Die Vorträge lassen sich gut in Fluglehrerfortbildungen, Frühjahrseinweisungen, Winterveranstaltungen, Weiterbildungen etc. integrieren.

Kosten:

Die Vorträge bietet Olaf Salzbrunn in der Regel kostenfrei an; jedoch sollten Fahrtkosten, Verpflegung und ggf. Unterbringung (bei weiter entfernten Vortragsorten) organisiert und übernommen werden.

Ausrüstung:

Es sollte im Verein ein Beamer, eine Leinwand und ein ausreichend großer Raum, ggf. auch ein ausreichend großer Platz vor dem Gebäude, zur Verfügung stehen.

Wenn die Teilnehmer die Helikopter-Rettungsschlinge auch praktisch ausprobieren möchten, sollte an einem geeigneten Ort eine kleine Elektrowinde vorhanden sein.

Olaf Salzbrunn freut sich auf Anfragen.

Auffrischungsseminare für Fluglehrer

Der Luftsportverein Kreis Springe e.V., die Geschäftsstelle des LVN und der Luftsportverein Bad Pyrmont sind Ausrichter von Auffrischungsseminaren für Lehrberechtigte.

„Was für eine Premiere für den Luftsportverein Springe e.V.“, so Klaus Preen, 1. Vorsitzender des LSV Kreis Springe, anlässlich des Fortbildungsseminars für Fluglehrer am 19. und 20.11. 2016 in den Räumen des LSV Springe mit 30 Teilnehmern aus Niedersachsen, Hessen und Sachsen-Anhalt.

Klaus Preen hatte die für diese Schulung richtigen Themen und passenden Referenten gefunden. Die längste Anreise hatte Katrin Hohmann vom Deutschen Wetterdienst aus München, die die Fluglehrer mit dem Thema „Meteorologische Flugvorbereitung“ vertraut machen wollte.

Im ersten Vortrag des Tages stellte unser Geschäftsführer Günter Bertram den unteren Luftraum und die Veränderung im deutschen Luftraum für das Jahr 2017 vor. Besonders eindrücklich wurde darin auf die Verantwortung des Fluglehrers bei der Erteilung von Überlandflugaufträgen und die Einhaltung der Luftraumgrenzen, sowohl der horizontalen als auch der vertikalen, hingewiesen.

Erstmalig wurde auf Vorschlag des Landesportbundes Niedersachsen das Thema „Sexualisierte Gewalt im Verein“ in ein Auffrischungsseminar einbezogen. Vereine und ganz besonders Fluglehrer müssen Eltern garantieren können, dass ihre Kinder im Verein sicher aufgehoben sind.

Das Seminar schloss mit einem Vortrag des Lehrgangsleiters Jürgen Skucek ab zu Unfallgeschehen, diesbezüglichen Erfahrungen und Analysen.

Der LV Niedersachsen möchte sich bei allen Organisatoren und Helfern des LSV Kreis Springe e.V. ganz herzlich bedanken für das genossene „Rundum-sorglos-Servicepaket“.

Am 4. Advent, 17.12. – 18.12.2016, fand in

Am 4. Advent, 17.12. – 18.12.2016, fand in

Am 4. Advent, 17.12. – 18.12.2016, fand in

Am 4. Advent, 17.12. – 18.12.2016, fand in

Am 4. Advent, 17.12. – 18.12.2016, fand in



weihnachtlicher Atmosphäre nach einjähriger Pause ein Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte im Naturfreundehaus Lauenstein (am Ith) statt, durchgeführt von der Geschäftsstelle des LVN.

Für den ersten Vortrag des Wochenendes konnte Studiendirektor Bernhard Frettlöh gewonnen werden. Als Profi vermittelte er Grundsätzliches zum Thema „Theorieausbildung“, berichtete aus jahrzehntelangem Tagesgeschäft und legte präzise dar, dass weniger oft mehr ist und sich der Fluglehrer in der Vorbereitung entscheiden muss, ob er unterrichten will oder vortragen.

Hennig Jahns, Vizepräsident des LVN, rief den Anwesenden anhand vieler Beispiele die korrekten Sprechfunkverfahren und die standardisierten An- und Abflugverfahren in der Platzrunde wieder in Erinnerung.

Ein besonderes Schmankerl waren die Ausführungen und Filmclips des erfahrenen Kunstflugpiloten und Luftfahrtgenieurs Martin Pohl, der z. B. Trudeln und Steilspiralen sehr gut erklärte.

Olaf Salzbrunn, Mitarbeiter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und Trainer für Sicherheit und Seenotrettung, berichtete sehr eindrucksvoll über den Ablauf der Rettung von Schiffen und Flugzeugen, die auf See in Not geraten.

Der Vortrag von Markus Furtwängler öffnete dem einen oder anderen Fluglehrer die Augen zum Thema „Versicherungen im Luftsport“. Mit viel Sachverstand und Humor hat Markus uns die Unterschiede zwischen Kasko-, Haftpflicht- und anderen Luftsportversicherungen erklärt und somit viele

Missverständnisse und Informationslücken beseitigen können.

Außerhalb der regulatorischen Vorgaben der EU-VO hat Jürgen Hagemann mit seinem Bildervortrag „Mit der Rhönlärche zum Hangfliegen nach Dänemark“ den Abend in gemütlicher Runde ausklingen lassen. Es lohnt sich, mal nach Dänemark zum Hangfliegen zu fahren.

Im März und im Sommer wird es noch weitere Auffrischungsseminare in Bad Pyrmont und in Schneverdingen geben. Während das erste traditionell ausschließlich mit Vorträgen und theoretischen Unterrichten schwerpunktmäßig für Motorflieger aufwartet, soll im Sommer ein praktischer Teil Grenzflugzuständen und dem Trudeln gewidmet sein. Die Anmeldung geht wie immer über den Landesverband.

Jürgen Habel/Günter Bertram, Bilder JH

Anschaffung einer Segelflugstartwinde mit Elektroantrieb

Luftsportverein Wittlage investiert in neue Starttechnik

Sie war jahrelang der Hingucker auf dem Bohmter Flugplatz. Ganz in Rot und auf den ersten Blick eine misslungene Mischung aus einem Straßenkreuzer amerikanischer Bauart und einem Magirus-Deutz-LKW-Rahmen.

Doch die rücklings auf dem LKW-Rahmen montierte Limousine, Typ Mercury, war den derzeitigen Luftsportvereinkonstrukteuren Albert Gering, Hermann Maßmann und Ludger Otto und ein paar Helfern eingefallen. Bequem, wind- und wettergeschützt und

übersichtlich sollte das Gefährt sein. Alles selbst entworfen, berechnet und gebaut, in einer Ecke der KFZ-Werkstatt Gering in Bohmte. Das „feuerrote Spulmobil“ wurde schließlich von einem Prüfer des Deutschen Aero Clubs für luftfahrttauglich erklärt und absolvierte seit 1982 zuverlässig Tausende von Segelflugstarts. Klar gab es mal Aussetzer, Motor, Getriebe und Seiltrommelantrieb mussten repariert werden, aber ... 2015 wurde schließlich klar, dass dieses in die Jahre gekommene Konzept die „Windschrauber“ der zweiten Generation mit

Helge Rakers und Volker Raseck immer mehr beschäftigte. Der Vorstand nahm sich des Projekts „Windenersatz“ an und stattete das Beschaffungsteam mit einer Grundfinanzierung aus. Eines wurde sofort deutlich: ein kostengünstiger Selbstbau wie vor 35 Jahren war aus personellen Gründen nicht mehr möglich. So ein Projekt braucht Durchhaltewillen und Fachleute, Räumlichkeiten mit Werkstattausrüstungen und – viel, viel Zeit. Wegen der Dringlichkeit der Sache sollte es eine gebrauchte Winde in gutem Zu-



- 1: Elektrostartwinde aus Südfrankreich: Helge Rakers, Andreas Wiedner und Volker Raseck (von links) führen die zukunftsweisende Segelflugstarttechnik über 1.500 km nach Bohmte
- 2: Schieberegler ersetzt Fußgas: Die Kraft des Elektromotors entfacht dieser „Discoregler“
- 3: Parallelbetrieb: Kurzfristig wird das 35 Jahre alte „Feuerrote Spulmobil“ (Vordergrund) durch die Elektrowinde ersetzt

stand sein, etwas Wartungsarmes für die Zukunft. Schließlich fiel den Luftsportlern ein Angebot aus dem Internet ins Auge: alles elektrisch, ein Stromaggregat mit im Angebot und der Preis mehr als passend. Und da so eine Elektrowinde im benachbarten Melle bereits seit 10 Jahren zur allgemeinen Zufriedenheit Segelflugzeuge an den Himmel zieht, waren auch gleich Fachleute in der Nähe. Die Anschaffung der Winde wurde Anfang März 2016 auf der Jahreshauptversammlung der Luftsportler mit großer Mehrheit verabschiedet. Aber auch eine gebrauchte Startwinde kauft man nicht im Sack, zumal sie gut 1.500 Straßenkilometer von Bohmte entfernt ihren Standort in Südfrankreich hatte. Eine Kommission des Luftsportvereins mit Helge Rakers und Volker Raseck mit Maschinenbauerfahrung sowie Andreas Wiedner als Elektromeister machte sich direkt nach der Versammlung auf den Weg nach Pau in Südfrankreich. Ihr Auftrag: Sichtung der Startwinde, Abklärung der Mängel mit dem deutschen Hersteller und, wenn alles passt, gleich mitbringen!

In Pau wurden die Gesandten des Luftsportvereins Wittlage vom Kassierer des dortigen Vereins empfangen und zur Mittagszeit bei ihm zu Hause kulinarisch versorgt. Per Auto ging es dann noch 30 km zum Flugplatz

d'Oléron – Herrère, wo besagte Elektrostartwinde stationiert war.

O-Ton Helge Rakers: „Nach der Begrüßung machten wir uns sofort ans Werk und nahmen die Winde unter die Lupe. An einen Probeschlepp war aus wettertechnischen Gründen nicht zu denken. Auf dem Flugfeld stand das Wasser. Andauernder Regen begleitete uns in der ganzen Zeit auf dem Flugplatz. Da nun ein Probeschlepp nicht möglich war, wollten wir zumindest prüfen, wie die Winde im Leerlauf arbeitet. Aus technischen Gründen war das für die Verkäufer ein Reinfall. Die Elektrowinde, die mit 50 in Reihe geschalteten Bleibatterien betrieben wird, muss von einem Stromaggregat oder Festnetz ständig nachgeladen werden. Bei diesem Versuch schaltete die Elektronik wieder und wieder auf Störung. Eine Fehlersuche blieb ohne Erfolg. Die mechanische Beurteilung der nur 6 Jahre alten Startwinde aus deutscher Produktion war allerdings positiv.

Am nächsten Tag kontaktierte Elektromeister Andreas Wiedner telefonisch den Windenhersteller in Deutschland. In dem 50-minütigen Gespräch konnte er wichtige Details über die Winde in Erfahrung bringen, die uns später bei den Verhandlungen von großem Nutzen sein würden. Am späten Vormittag fuhr uns ein Mitglied des Vereins

erneut zum Flugplatz. Die Kommission des französischen Vereins hatte aufgrund des negativen Verlaufs am Vortag schon befürchtet, dass wir nicht weiter interessiert sein und abreisen würden. Umso herzlicher war die Begrüßung an diesem Tag. Mit den Informationen des deutschen Herstellers gut ausgestattet, setzte Wiedner die Inspektion der Elektrik/Elektronik vom Vortag fort. An diesem Tag spielte die Elektrik den Verkäufern keinen Streich, und schließlich haben wir einen Probelauf mit nur 50 m Seileinziehen durchgeführt. Danach waren wir zuversichtlich, dass das Getriebe, der Motor und die Steuerung grundsätzlich in einem akzeptablen Zustand waren. Die Verkaufsverhandlungen konnten beginnen. Nach langem Ringen stand die Entscheidung fest: Der LSV Wittlage kauft die Winde – deutlich unter der Hälfte des Anschaffungspreises –, und wir transportieren sie per Achse nach Bohmte.

Die Verträge wurden unterschrieben, und Kassierer Christian Stellwag der Wittlager Luftsportler überwies den Kaufbetrag.“

Inzwischen hatten wir auch erfahren, warum dieser französische Luftsportverein an der spanischen Grenze die neuwertige Winde veräußern wollte. Angeschafft worden war sie quasi zur Förderung des Luftsports von der französischen Regierung, die

dem Verein die Startwinde mit Zubehör im Wert von 120.000 € zur Verfügung stellte. Es zeigte sich aber, dass die bei Segelfliegern höchst beliebten französischen Alpen aus der Windenstartausklinkhöhe nicht zu erreichen waren. Nun soll mit dem Geld des Luftsportvereins Wittlage ein Motorflugzeug mit Schleppkupplung angeschafft werden.

Helge Rakers weiter: „Während der Geld-Transfer eingeleitet und auf den Weg gebracht wurde, startete die Planung der Rückreise. Der Renault-LKW, Baujahr 1989, und das Aggregat wurden reisefertig gemacht, und unsere Taschen fanden ihren Weg in den LKW.

Für uns von Vorteil waren die bestehende französische Straßenzulassung beider Gefährte sowie die entsprechenden LKW-Führerscheine zweier Luftsportler aus Bohmte.

Gegen 18:15 Uhr, es war bereits dunkel, startete unser Konvoi Richtung Bohmte. Vor uns lagen 1570 km Wegstrecke. Auf dem ersten Abschnitt Richtung Pau begleitete uns noch ein Mitglied des Vereins und zeigte uns den kürzesten Weg zur Autobahn.

Auf so einer langen Fahrt mit einem eigentlich zu schwach motorisierten, höchst sonderbaren Gefährt erlebt man so einiges: Berge, die wir mit 30km/h hinaufkrochen, Talfahrten, bei denen das ‚Geschoss‘ immer weiter beschleunigte, Vorzugsbehandlung an Mautstellen, wo viele ausländische Lkws von der Polizei herausgewunken wurden, während wir mit unseren französischen Kennzeichen passieren durften ...

Nach vielen Stunden Fahrt erreichten wir unser Ziel am Dienstag gegen 22 Uhr. Am Flugplatz in Bohmte erwarteten uns unsere Vereinskameraden mit lecker Gegrilltem

und einem wohlverdienten kühlen Feierabendbier.“

Soweit Helge Rakers mit seinem Reisebericht. Nach Inspektion und kleiner Reparatur dieser Tage durch einen Techniker des Windenherstellers und Abnahme durch einen Prüfer des Deutschen Aero Clubs wurde allgemein festgestellt, dass die Wittlager Segelflieger sowohl preislich als auch technisch ein Schnäppchen aus Südfrankreich nach Bohmte geholt haben. Von Vorteil erweist sich, dass am Weststellplatz der Winde das Stromkabel zum Flugplatz in nur 120 Meter Entfernung verläuft. Zur Ostseite sind allerdings 600 Meter Erdkabel zu verlegen. Diese Kosten sollen mit dem Verkauf des schallgedämpften neuwertigen Stromaggregats mitfinanziert werden.

Text Friedrich Lüke und Helge Rakers

Foto 1 – 4: Friedrich Lüke, Foto 5: Helge Rakers

Den Traum vom Fliegen wiederbelebt

Meine ersten Flugerfahrungen habe ich Mitte der 90er-Jahre mit einem Trike gesammelt. Wir waren ursprünglich eine Haltergemeinschaft: erst drei, dann zwei, dann ...

Übrig geblieben musste ich schnell feststellen, dass, frei nach Karl Valentin, Fliegen zwar sehr schön, aber mit sehr viel Arbeit (Zeit) verbunden ist. Mit meinem Beruf war das nicht zu vereinbaren.

Gut 20 Jahre später, 2014, vor dem absehbaren Ende des Berufslebens, ein Besuch beim Aero-Club in Braunschweig. Die Aufnahme dort war so nett, dass ich, entgegen meiner ursprünglichen Absicht, bereits im Herbst mit den ersten Flugstunden begann. Diesmal allerdings mit einem „richtigen“ Flugzeug, einem dreiachsgesteuerten UL. Nach einer beruflich bedingten Pause 2015 habe ich 2016 dann mit dem Fliegen ernst gemacht.

Die Erfahrungen vom Trike-Fliegen waren noch erstaunlich lebendig. Das äußerte sich z. B. darin, dass es eine ganze Weile dauerte, bis ich das Bugrad nicht mehr intuitiv wie auf der Radachse stehend (Trike), sondern gekoppelt mit dem Seitenruder steuerte. Außerdem war der Gasbowdenzug



genau umgekehrt zu bedienen. Beides hat meinen Fluglehrern einige Schrecksekunden beschert. Da ich bei meinem Trike den Aufsetzpunkt mühelos sehen konnte, war die schwierigste Übung für mich Ex-Triker, bei der Landung die genaue Höhe abzuschätzen.

Die doppelte Reisegeschwindigkeit des UL gegenüber dem alten Trike brachte neue Herausforderungen der Navigation mit sich: Nordwestlich von Dresden, in einer Gegend



mit wenig markanten Fixpunkten, hatte ich während eines Schulfluges meine Position schneller verloren, als ich es mir je hätte vorstellen können, und folgte dem falschen Gewässer ...

Aber auch diese Probleme wurde mit etwas Übung gemeistert. Die Lehrer im Verein sind alle berufstätig, haben aber sehr flexibel vieles möglich gemacht. Trotz der sich immer abwechselnden Urlaube, schwieriger Wetterbedingungen und verschiedenster Terminprobleme war das Engagement der Lehrer, vor allem von Jürgen Pechmann, so groß, dass meine Prüfung im Oktober 2016 auf den letzten Drücker – vor Beginn des typischen Novemberwetters und meinem lange geplanten Urlaub – noch klappte.

Ich bin wirklich froh, wieder zu fliegen, und fühle mich in der Gemeinschaft der Flieger in Braunschweig gut aufgehoben.

Martin Schumacher

DIE TECHNIK INFORMIERT

TECHNISCHE LEHRGÄNGE 2017

POS. LEHRGANG	TERMIN	GEBÜHREN	
1. Grundmodul	30.09.2017	Mitglieder	40,00€
		Nichtmitglieder	80,00€
2. Zellenwart 1 & 2 (Basisausbildung)	01.10. – 02.10.2017	Mitglieder	100,00€
		Nichtmitglieder	200,00€
3. Zellenwart 1 H & G Bauweise (Fachausbildung) (Pos. 1 & 2 sind Voraussetzung)	03.10. – 04.10.2017	Mitglieder	100,00€
		Nichtmitglieder	200,00€
4. WL 1 (Pos. 1, 2 & 3 sind Voraussetzung)	05.10. – 08.10.2017	Mitglieder	240,00€
		Nichtmitglieder	480,00€
5. Zellenwart 2 (FVK Bauweise) (Fachausbildung) (Pos. 1 & 2 sind Voraussetzung)	09.10. – 10.10.2017	Mitglieder	100,00€
		Nichtmitglieder	200,00€
6. WL 2 (Pos. 1, 2 & 5 sind Voraussetzung)	11.10. – 14.10.2017	Mitglieder	240,00€
		Nichtmitglieder	480,00€
7. Motorseglerwart inkl. Grundmodul	25.09. – 29.09.2017	Mitglieder	440,00€
		Nichtmitglieder	880,00€
8. Fallschirmwart	noch offen	Mitglieder	200,00€
		Nichtmitglieder	400,00€

BEISPIEL KOSTENZUSAMMENSETZUNG:

Der Gesamtbetrag für einen Werkstattleiter WL 1
(Holz- u. Gemischtbauweise)
errechnen sich für ein DAeC-LVN-Mitglied wie folgt:

Pos. 1	40,00€
Pos. 2	100,00€
Pos. 3	100,00€
Pos. 5	240,00€
Gesamt incl. MWST	480,00€

Rückfragen unter Telefon 0511 60 10 04 oder E-Mail: technik@daec-lvn.de

TERMINE 2017

AUFRISCHUNGSSEMINARE FLUGLEHRER

04.03. – 05.03.2017	Themenschwerpunkte „Motorflug“	Flugplatz Bad Pyrmont-Lügde
---------------------	--------------------------------	-----------------------------

SEGELFLUG

10.04. – 20.04.2017	Alpensegelfliegen in St. Auban (Frankreich)	Kontakt: B. Frettlöh, Tel.: 05085 6540
17.07. – 23.07.2017	Junioren Qualifikationsmeisterschaft in Achmer	Ausrichter: Osnabrücker Verein für Luftfahrt

FI-LEHRGANG 2017

10.02. – 19.02.2017 Anreise am 09.02.2017 bis 19.00 Uhr	Theorieblock/Unterricht	in der Sportpension Hodenhagen
31.03.–15.04.2017 Anreise am 30.03.2017 bis 19.00 Uhr	Hauptlehrgang	in Gifhorn-Wilsche

TERMINE 2017

STRECKENFLUGLEHRGÄNGE 2017

30.04. – 06.05.2017	Ausrichter: LSV Cloppenburg e.V., Flugplatz Varrelbusch	Organisation: Johanna Alberding und Daniel Middendorf Leitender Trainer: Andreas Gesierich
10.07. – 21.07.2017	Ausrichter: Aero-Club Wolfsburg e.V., Flugplatz Stüde	Organisation: Eike Schramek und Hannes Duske Leitender Trainer: Jörg Eichhorn

MODELLFLUG

18. März 2017	67. Modellflugtagung des LVN	Details folgen
---------------	------------------------------	----------------

MOTORFLUG

25.02.2017	Tagung der Fluglehrer / Ausbildungsleiter (Motorflug)	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
22.04.2017	Rallyefliegerseminar	Flugplatz Hodenhagen
27.05. – 28.05.2017	Motorflugsicherheitstraining; Kosten 50,- €	Flugplatz Nordholz-Spieka
17.06. – 18.06.2017 (in Planung!)	Trudeleinweisung & Grenzflugzustände	Flugplatz Bad Pyrmont-Lügde
22.07.2017 (Ausweichtermin: 23.07.2017)	44. Niedersachsenrallye mit 55. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft von/nach Verden (Anreise Freitag, Abreise Sonntag)	Ausrichter: Verdener Luftfahrtverein e.V.
26.07. – 30.07.2017	Alpenflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen

ULTRALEICHTFLUG

07.04. – 09.04.2017	UL-Fluglehrerausbildung für FI (SPL; LAPL(A), LAPL(S)), PPL (A)	Austragungsort: Flugplatz Ahlhorn Ansprechpartner: Thorsten Ackermann Anmeldung über: Geschäftsstelle des LVN
---------------------	---	---

VEREINE

01.05.2017	Tag der offenen Tür; ab 9 Uhr	Flugplatz Bohmte-Bad Essen (EDXD) LSV Wittlage e.V.
	Ansprechpartner: Friedrich Lücke Tel.: 05472 1300, Fax.: 05472 5252	E-Mail: info@friedrich-lueke.de Web: www.lsv-wittlage.de

VERBAND

11.03.2017, 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof
18.11.2017, 10.00 Uhr	Niedersächsischer Motorfliegetag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
19.11.2017, 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegetag	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

Nach Absprache	ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5	Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de • Hamburg lsp@carsten-brandt.de
Nach Absprache	Sportaudit Luftsport des Deutschen Aero Club e.V.	• Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de



Hauptversammlung des Luftsportverbandes Rheinland e.V. in Mendig

Ehrungsmarathon für Hermann Kleber („Pattex“)

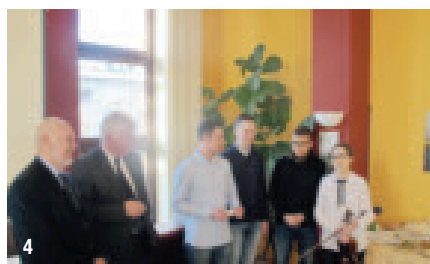
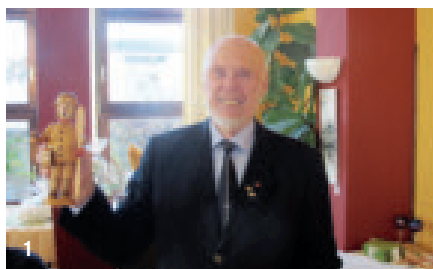
Zur Jahreshauptversammlung hatte Hermann Kleber die Luftsportvereine der Region Rheinland ins ehemalige Offizierscasino nach Mendig bei Koblenz eingeladen, und Vertreter von 15 der 33 Mitgliedsvereine reisten am 21. Januar 2017 an.

Im Vorfeld war bekannt geworden, dass Hermann dabei sein Amt zur Verfügung stellen wollte. Dies hatte zur Folge, dass die Versammlung nicht wie üblich zügig abgehalten werden konnte, sondern – zur großen Überraschung von Hermann selbst – eine wahre Flut von Ehrungen und Dankesreden für sein jahrzehntelanges, vielfältiges ehrenamtliches Engagement auf ihn herniederging. Den Anfang machte Wolfgang Mütter, Präsident des DAeC, der Hermann für seine langjährige ehrenamtliche Tätigkeit im Bundes- und Landesverband, in verschiedensten Ausschüssen und Gremien mit der Ehrenmitgliedschaft im DAeC auszeichnete.

Vizepräsident Walter Desch vom Sportbund Rheinland war angereist, um Hermann den Dank des Verbandes für eine jahrzehntelange konstruktive Zusammenarbeit auszusprechen. Auch der Vizepräsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann, ließ es sich nicht nehmen, fast vier Jahrzehnte guter Zusammenarbeit im Landesverband Revue passieren zu lassen, und überreichte ihm einen Spiegel mit fliegerischen Motiven – weil, so Eymann, „Hermann ja schon alle luftsportlichen Ehrungen besitzt“.

Eine weitere Ehrung – ebenfalls für viele Jahre ehrenamtlicher Tätigkeit im Verein und Verband – erhielt Holger Hinze aus der Hand von Walter Desch.

Nach einer kurzen Imbisspause überraschte die Jugendgruppe der Segelfluggruppe Montabaur Hermann mit ihrem Besuch. Hermann hatte dort als Fluglehrer in jün-



1. Hermann freut sich über den „Quax“ aus dem Erzgebirge.
2. Hermann mit DAeC-Präsident Wolfgang Mütter und Walter Desch, Vizepräsident des Sportbundes Rheinland
3. Der neue Vorsitzende Steff Hau ernannt Hermann zum Ehrenvorsitzenden.
4. Jugendliche der Segelfluggruppe Montabaur singen Hermann ein selbst getextetes Lied.

gerer Zeit regelmäßig ausgeholfen. In einer amüsanten Rede schilderte die 15-jährige Lara Hehl seinen unverwechselbaren Stil bei der Segelflugausbildung. Anschließend überreichten die jungen Flieger Präsente und brachten Hermann ein selbst verfasstes Ständchen. Laras Violin-Vortrag (3. Satz des Konzerts in G-Dur von Oskar Rieding) war für alle ein berührendes Erlebnis.

Dass Hermann nicht nur der manntragenden Fliegerei verbunden ist, sondern mit seinem Engagement alle anderen Luftsportarten unterstützt, machte der anschließende Ehrungsblock deutlich. Eberhard Heiduk, Modellflugreferent des Luftsportverbandes Rheinland, bedankte sich für seinen unermüdeten Einsatz für die Modellflieger und überbrachte Grüße und Dank der Bundeskommission Modellflug. Deren Vorsitzender, Uwe Schönlebe, hatte einen hölzernen Quax aus seiner Heimat, dem Erzgebirge, geschickt. Dank und Anerkennung für Hermanns Engagement im Modellflug brachten

auch Thomas Braun, Modellflugreferent im Verband, und Hans Tacke vom MSV Albatros Neuwied zum Ausdruck.

Im Anschluss an diesen Ehrungsmarathon wurde Steff Hau zum neuen Vorsitzenden gewählt. Alle weiteren Posten wurden – jeweils einstimmig durch Wiederwahl – besetzt. Die nächste Hauptversammlung ist für Samstag, den 13. Januar 2018, geplant. Zum Abschluss ergriff Steff Hau nochmals das Wort und ernannte Hermann zum Ehrenvorsitzenden des Verbandes, für dessen Gründung er mit verantwortlich war und den er jahrelang geführt und geprägt hat. Für sein Engagement im Förderverein Segelkunstflug überreichte er Hermann eine weitere Urkunde. Weder dieser Verband noch der Segelkunstflug, aber auch alle anderen Luftsportarten können, so Hau, auf den „Ruheständler“ Hermann verzichten und wünschen sich seine Unterstützung noch für viele Jahre.

KF

UL- und Motorfliegetag in Bad Sobernheim – immer einen Besuch wert



Zum 19. Mal lud der Landesluftsportverband am 19. November 2016 zum UL- und Motorfliegetag auf den Domberg in Bad Sobernheim ein. Das Programm bot wie immer eine bunte Mischung interessanter Vorträge, sodass wirklich für jeden etwas dabei war.

Als Ehrengast und Schirmherr der Veranstaltung konnte Präsident Ernst Eymann Staatssekretär Andy Best vom Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz begrüßen. Best sprach allen Ehrenamtlichen, die in den Vereinen unermüdlich tätig sind, seinen Dank aus und betonte, dass er für die Belange des Landesluftsportverbandes immer ein offenes Ohr habe.

Der nächste Programmpunkt war besonders für alle Ultraleicht-Piloten von großem Interesse. Hier ging es um die mögliche Auflastung für diese Flugzeuge. Guido Wagner stellte die derzeitigen Gewichte und Zuladungen sowie eventuell mögliche Auflastungen vor. Da durch die Beschränkung des Abfluggewichtes auf 472,5 kg ein legales Fliegen mit zwei normalgewichtigen Piloten zur Zeit nicht möglich ist, erscheint es sinnvoll, bei einem Leergewicht von 350 kg sowie 70 kg für den Treibstoff und 180 kg für 2 Insassen das Abfluggewicht auf 600 kg zu erhöhen. Frank Einführer, Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC, erklärte hierzu, dass seit September 2012 für Tragschrauber eine Auflastung auf 560 kg ermöglicht wurde und darum

mit einer Auflastung für UL auf 600 kg in absehbarer Zeit gerechnet werden könne. Peter Funk, Geschäftsführer von FK-Leichtflugzeuge, berichtete, dass er als Vertreter des Herstellerverbandes vor Kurzem mehrere Gespräche innerhalb der zuständigen Kommissionen in Brüssel gehabt habe. Ziel sei es nicht, ein schnelles IFR-Flugzeug mit einer großen Reichweite zu haben, sondern mit einem Flugzeug zum günstigen Preis mit zwei Personen legal fliegen zu können. Ob diese Auflastung wirklich so schnell genehmigt werde wie gewünscht, sei noch nicht klar. In der nachfolgenden Fragerunde ging es unter anderem darum, ob die Ultraleichtflugzeuge mit höherem Gewicht weiterhin bei den Verbänden bleiben oder von der EASA „geschluckt“ würden. Zumindest für die nächsten 5 Jahre würden die 600-kg-ULs weiterhin national behandelt werden; die in Europa schon fliegenden LSA mit 600 kg seien in den Händen der EASA. Was den Lärmschutz bei schwereren ULs betrifft, so wird die EU die Grenzen festlegen, nach denen das Bundesverkehrsministerium dann die Spezifikationen bestimmen wird.

Im Anschluss an diese erste Themenrunde stellte sich Karl Kipping als Nachfolger von Günter End als neuer Ausbildungsleiter Motorflug vor. Mit vielen eindrucksvollen Fotos ließ er die 26 Veranstaltungen „Flugsicherheitstraining in den französischen Seealpen“ in den Jahren 2003 bis 2016 Revue passieren und auch das seit Oktober

2010 zweiwöchige Flugsicherheitstraining in St. Petersburg/Florida, das 2017 vom 21.10. bis 04.11. stattfinden wird. Statt Südfrankreich ist für dieses Jahr Ost- und Nordfriesland mit Emden, Leer oder Juist als Home-Base vorgesehen. (Genaue Termine und Hinweise hierzu finden sich unter www.lsvrp.de)

Markus Marth von der Firma Jeppesen stellte die Neuerungen beim Mobile-Flight-Deck VFR vor. Leider läuft diese Software auch weiterhin nur auf Apple-Geräten und nicht auf Android. Für das nächste Jahr ist auch eine Android-App geplant.

Captain Wohlfahrt und ein weiterer Vertreter der Airbase Ramstein wurden von Ernst Eymann nach ihren Erfahrungen mit Sportflugzeugen befragt. 2016 habe es keine gefährlichen Annäherungen gegeben. Noch habe der Luftraum Ramstein trotz einer großen Anzahl von Flügen keine TMZ. Aber dennoch sei es ganz wichtig, den Transponder in diesem Bereich immer angeschaltet zu haben, ganz besonders bei Segelflugzeugen, da sie ohne Transponder im Radar nicht erkannt werden können. Auch sei es für die Airbase hilfreich, wenn man bei Überflügen Kontakt mit GCA (Ground Controlled Approach) oder dem Tower aufnehmen. Das genaue Prozedere kann man der Ramstein-Karte entnehmen, die es im Landesluftsportverband kostenlos gibt und die in jedem Flugzeug vorhanden sein sollte.

Nach der Mittagspause überreichte Präsident Ernst Eymann die Goldene Dädalos-

Medaille des DAeC an Kurt Heil, der den UL-Bereich im Landesluftsportverband maßgeblich mit aufgebaut und auch die Gap-Touren mit initiiert hat.

Für die anstehenden Wahlen einigte man sich darauf, die 1. und 2. Vorsitzenden per Akklamation zu wählen. Für die UL-Kommission stellten sich Guido Wagner und Manfred Steiner und als Ausbildungsleiter Peter Hamann und für die Motorflugkommission Manuel Höferlin und Dietmar Weber zur Wahl; alle Kandidaten wurden einstimmig gewählt.

Holger Röstel von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung berichtete von seiner Arbeit als Sachverständiger. Die BFU betreibt Ursachenforschung und ist für schwere Störungen und Unfälle 24 Stunden erreichbar. Im Bereich der UL-Fliegerei wird sie nur bei tödlichen Unfällen tätig. Im vergangenen Jahr 2016 gab es in allen Bereichen insgesamt 171 schwere Unfälle. Schwerpunkte im Unfallgeschehen waren unter anderem Triebwerksausfall/-Störung, Landefehler, Hindernisberührung, unkontrollierte Fluglage, Einflug in schlechtes Wetter und Kollisionen in der Luft. Zur letztgenannten Ursache führte Röstel eine folgenschwere Kollision in der Platzrunde am Flugplatz in Kempten-Durach an mit 2 Toten und 2 Leichtverletzten. Sehen und gesehen werden ist in der VFR-Fliegerei ganz wichtig und ebenso das Mithören auf den entsprechenden Frequenzen. Und oft liegen die Ur-

sachen für einen Unfall beim Piloten selbst, seinem unzureichenden Trainingszustand oder mangelnder körperlicher Fitness.

Ein gern gesehener Gast bei dieser Veranstaltung ist seit Jahren Herwart Goldbach, in diesem Jahr mit seinem Vortrag „Der Privat-Pilot im Gefüge der Luftfahrt“. Bei der DFS gab es 2015 140 gemeldete Verstöße unterschiedlichster „Qualität“. Auch für Goldbach ist ein ganz wichtiger Faktor der Flugsicherheit das Gesehen-Werden durch den eingeschalteten Transponder, auch in Segelflugzeugen. Denn auch der Segelflieger kann Hilfe und Unterstützung durch die DFS erhalten. Gerade in Bereichen mit Mischverkehr ist der eingeschaltete Transponder von Flugzeugen mit TCAS zu erkennen, FLARM wird von diesen nicht erkannt. Goldbach erklärte die Funktionsweise der von der DFS benutzten Radarsysteme und warum diese auch in einer TMZ nur Transponder und nicht FLARM-Geräte erkennen können. Eine mögliche neue Gefahrenquelle für Piloten stellen Drohnen dar. Für den Benutzer ist eine Drohne ein „Spielzeug“, über dessen Gefährlichkeit sich viele nicht im Klaren sind, wovon aber zahlreiche bedrohliche Kontakte im Anflugbereich von Frankfurt, in Fallschirmabsprungbereichen, bei Landungen von Rettungshubschraubern etc. zeugen, und jeder Pilot, der eine Drohne in der Luft entdeckt, sollte über Funk alle anderen Piloten warnen.

Der amtierende Vorsitzende der Motorflug-

kommission des DAeC, Werner Tommek, berichtete, dass es 2017 wieder einen Deutschlandflug geben werde mit Abschluss am 17. Juni in Dresden. Er wünsche sich, dass mehr junge Piloten dabei mitmachen, die ersten drei Jugendmannschaften sollen mit je 1.500 € belohnt werden.

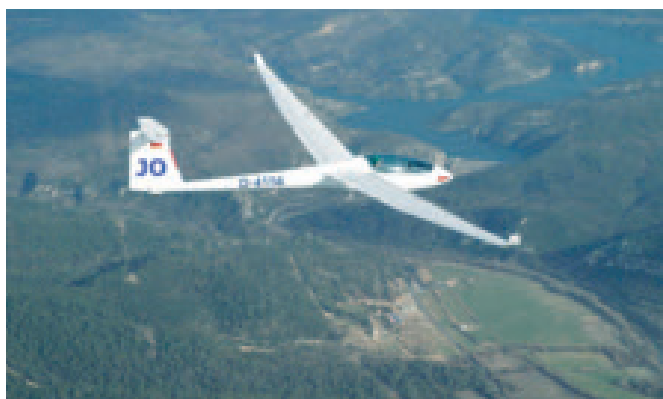
Junioren-Weltmeister im Indoor-Kunstflug Mark Faulhaber führte seine beeindruckende Weltmeisterkür vor. Unglaublich, wie dieses gerade mal 60 g schwere und von ihm selbst gebaute Flugzeug nach Musik durch den Raum schwebte.

Dass man nicht nur in Kanada und Skandinavien, sondern auch an der Mosel und an der Saar Wasserfliegen lernen kann, führte Ernst Eymann im Folgenden aus, wobei es sich als Vorteil erweist, wenn man Segelflieger ist oder Spornrad-Erfahrung hat. Eymann schilderte detailliert und präzise das schwierige Start- und Landeverfahren und die Unterschiede zum normalen Fliegen. Hermann Fischer ergänzte diesen Vortrag mit wunderschönen Bildern vom Wasserflug in Kanada im August 2016.

Mit herzlichem Dank an den Luftsportverband für die Bereitstellung der Räume und den FSV Sobernheim für das wieder leckere Catering beendete Ernst Eymann diesen Tag voll interessanter Berichte und Vorträge, wünschte allen eine gute Heimfahrt und: „Always happy landings!“

Sybille Baumgärtner

Förderflugzeuge



In der Sitzung der Segelflugkommission am 12.11.2016 in Bad Sobernheim wurden die Förderflugzeuge für das Jahr 2017 vergeben.

Moritz Althaus darf die LS 8 aufgrund seiner herausragenden Leistungen ein weiteres Jahr fliegen; u.a. hat er sich für die Deutschen Meisterschaften in der Stan-



dard- und der 18-m-Klasse qualifiziert. Die LS 1f bekommt Steffen Rogoll aus Idar-Oberstein zur Verfügung gestellt.

Möchtest du dich für 2018 um ein Förderflugzeug bewerben?

Wenn du ein jugendlicher Segelflieger und Mitglied in einem Verein im Luftsportverband Rheinland-Pfalz bist, freuen wir uns auf deine Bewerbung.

Bewerbungsschluss ist der 31. Oktober 2017.

Weitere Informationen sind auf der Homepage des Verbandes zu finden:

www.lsvrp.de/index.php/segelflug-mose/segelflug-foerderverein/segel-

flug-foerderverein-foerderflugzeug/segelflug-foerderverein-foerderflugzeuge-vergabe

Wir hoffen auf zahlreiche Bewerbungen für 2018.

*Für die Segelflugkommission Rheinland-Pfalz
Roswitha Ulrich (Landessegelflugreferentin)*

Bespannen von Flugzeugen

Sehr umfangreich befasst sich die Zeitschrift 'aviation news' des Verbandes der Luftfahrtsachverständigen e.V. über zwei Ausgaben mit dem Thema „Fehler beim Bespannen von Flugzeugen“.

In **Teil 1 in Ausgabe 1/2016** gehen Klaus-Dieter Bäumer und Klaus Lehmköster auf fehlerhafte Bespannungen ein und geben Hinweise, wie eine Bespannung regelkonform durchgeführt wird.

In **Teil 2 in Ausgabe 2/2016** vertieft Siegfried Lanitz das Thema und schildert anhand verschiedener Flugzeugmuster und deren Einsatz in EASA-Ländern und außerhalb der EASA die rechtlichen Grundlagen und Vorgehensweisen.

EH



Aviation News



Workshop „Bespannen“

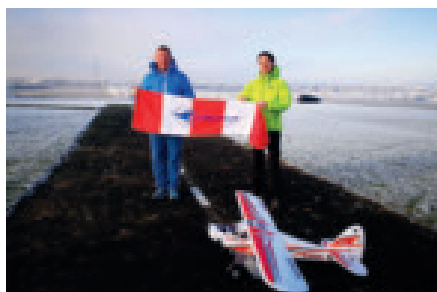
Gemeinsam mit Lanitz Aviation bietet der LSVRP vom 3. bis 5. März das erste Modul eines Workshop zum Thema Bespannen im Technikzentrum in Bad Sobernheim an. Es richtet sich an Reparaturbetriebe, Prüfer und Sachverständige für Luftfahrzeuge sowie an Teilnehmer, die ein Projekt im Bereich Luft-

fahrzeugbespannung planen. Im ersten Lehrgang werden in der Hauptsache die handwerklichen Fähigkeiten vermittelt (Rumpfbespannung, Gemischtbauweise) sowie ein erster Einblick in in Manuals und die Standards zur Erlangung der ETC gegeben.

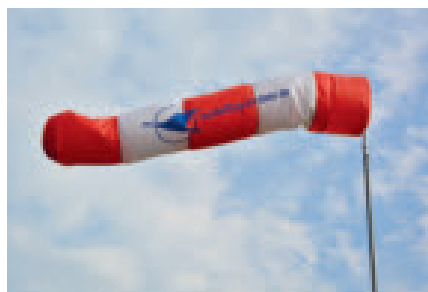
Diese Kenntnisse werden im zweiten Modul vertieft, wie z.B. der Umgang mit EASA-STCs und ANNEX II-STCs. Jedes Modul erstreckt sich über ein Wochenende. Nähere Informationen unter www.lsvrp.de

EH

DAeC-Windsäcke für MFG Koblenz und MFV Bad Dürkheim



Aus Anlass der 45-jährigen Mitgliedschaft im Deutschen Aero Club übergab der Landesmodellflugreferent Eberhard Heiduk dem 2. Vorsitzenden der MFG Koblenz Christian Berg einen der ersten neuen DAeC-Windsäcke. Berg bedankte sich für die Hilfe bei der Umsetzung der Förderanträge an den Landessportbund Rhein-



land und für die finanzielle Unterstützung des Vereins bei dessen laufender DAeC-Umweltzertifizierung. Hierbei übernimmt der Luftsportverband Rheinland-Pfalz die gesamten Kosten des Zertifizierungsverfahrens.

Auf 35 Jahre Mitgliedschaft im DAeC kann der Modellflugverein Bad Dürkheim zu-



rückblicken. Aus diesem Anlass und als Anerkennung für dessen aktive Jugendarbeit, nachhaltige Luftsportentwicklung und vorbildliches Umweltmanagement überreichte Eberhard Heiduk den neuen DAeC-Windsack. Er wird zukünftig am per Sport-Audit Luftsport zertifizierten Fluggelände seinen Platz finden.

EH

Funksprech-Lehrgänge BZF I und II

In den Oster- bzw. Herbstferien bietet der Verband in bewährter Form jeweils einen Kompaktkurs für das Funksprechzeugnis an. Die Theorie wird an zwei Tagen abgehandelt; es schließen sich 4 Tage praktisches Sprechen in Gruppen an; ab-

schließend findet die Prüfung durch die Bundesnetzagentur in unserem Hause statt. Neben dem Unterricht oder in den Abendstunden können die Lehrgangsteilnehmer am Computer ihre Kenntnisse für die schriftliche Prüfung testen. Der Früh-

jahrstermin ist vom 07. 04. bis 13.04., der Herbsttermin vom 30.09. bis 06. 10. 2017. Anmeldungen über <http://www.lsvrp.de/index.php/schule-fuer-flieger>

Ankündigung Streckenfluglehrgang und Landestrainingslager

Vom 01.07. bis 08.07. findet in Bad Sobernheim ein Nachwuchs- und Einsteigerlehrgang statt, der sich vor allem an Junioren richtet.

Das diesjährige Landestrainingslager findet vom 22. bis 29. Juli in Aalen statt.

Ausreibungen und Anmeldungen über www.lsvrp.de

Voraussetzungen, Planung und Durchführung von Streckenflügen werden in Theorie und Praxis vermittelt. Besondere Fälle und Außenlandekompetenzen werden mental trainiert und die Basis für das sichere Überlandfliegen erarbeitet.

Die Teilnehmer müssen in Besitz des SPL mit F-Schleppberechtigung sein. Sie

müssen auf dem Muster ausreichende Flugerfahrung nachweisen und sollen zu Hause bei ihren Fluglehrern bzw. Trainern mind. 10 Ziellandungen dokumentieren. Weitere Voraussetzung ist die Vorlage des aktuellen Streckenflug-Trainingsausweises.

Kunstflieger begrüßen Gäste aus aller Welt

Luftsportverein Hochwald e.V. und Förderverein Segelkunstflug Rheinland-Pfalz e.V. Kell am See richten das Kopp's-über-Treffen der Segelkunstflieger aus

Kell am See. Viele prominente Gäste waren zum internationalen Treffen der Segelkunstflieger nach Kell am See gekommen, das vom 21. bis 23.10. 2016 vom Luftsportverein Hochwald in Kell am See und dem Förderverein Segelkunstflug Rheinland-Pfalz ausgerichtet wurde.

Neben dem alljährlichen Treffen der aktiven Segelkunstflieger im Haus am See tagten gleichzeitig das Referat Segelkunstflug (RSK) des Deutschen Aero Clubs sowie die deutschen Nationalmannschaften im Segelkunstflug Unlimited und Advanced. Zu der Feierlichkeit konnte Gastgeber und Moderator Steff Hau neben Dr. Katarina Barley, Bernhardt Henter, Arnold Schmitt, VG-Bürgermeister Martin Alten und Ortsbürgermeister Markus Lehnen noch weitere Politiker und Sportfunktionäre begrüßen. Einen besonderen Gruß richtete Hau an die anwesenden Aktiven, so z.B. den zweifachen Kür-Weltmeister und mehrfachen Silber- und Bronzemedailen-Gewinner bei EM und WM und amtierenden Deutschen Meister Eugen Schaal aus Nordrhein-Westfalen, ebenso den amtierenden Deutschen Meister in der



Stephan Hau mit Dr. Katarina Barley (Dritte von links) und den Geehrten Hermann Kleber, Thomas Selzer, Martin Theis, Georg Dörder und Rolf Kortejohann (ebenfalls von links)



Advanced-Klasse Jens Holnaicher aus Baden-Württemberg und die Mannschaftsweltmeister in der Advanced-Klasse. Doch auch Steff Hau bekam jede Menge Lob und Anerkennung. „Als Kunstfluglehrer und unermüdlicher Antrieb für die Belange der Luftfahrt in Rheinland-Pfalz, in Deutschland und auch Europa ist Steff Hau seit Jahren bemüht, unsere gemeinsame Sache voranzubringen“, so Hermann Kleber, Segelkunstflug-Beauftragter des Deutschen Aero Clubs. Darüber hinaus sei Steff Hau „unter anderem Trainer von Kunstfliegern in Deutschland, Österreich, Italien, Trainer des rheinland-pfälzischen Teams und internationaler Schiedsrichter im Kunstflugsport“. Dass in Kell am See eine sehr gute Jugendarbeit geleistet werde, sei ein weiterer überaus erfreulicher Aspekt.

Bei den Ehrungen bedachten Kreissportvorsitzender Felix Jäger und Sportbund-Vizepräsident Michael Maxheim mit der silbernen Ehrennadel des Sportbundes Rheinland Steff Hau aus Kell am See; die bronzene wurde Thomas Selzer aus Rehlingen-Siersburg verliehen; Hermann Kleber ehrte für besondere Verdienste im Bereich Segelkunstflug Horst Havrda aus Lindenberg, Rolf Kortejohann aus Bielefeld, Steff Hau aus Kell am See und Georg Dörder aus Eppingen. Den Pokal für den rheinland-pfälzischen Segelkunstflieger des Jahres 2016 bekam Martin Theis vom Luftsportverein Kell am See von der SPD-Generalsekretärin Dr. Katarina Barley überreicht.

*Foto: Hans Muth
Bericht: Rolf Justinger*

Aerosense sucht Verstärkung



Das dachte sich auch Ulrich Franke, als er 2004 die Fliegerei in seine Diplomarbeit einbezog.

„Technische Erprobung der artspezifischen und quantitativen Erfassung von Schalenwild durch kostengünstige, luftgestützte IR-Aufnahmesysteme aus Leichtflugzeugen“ hieß damals der Titel.

2006 kaufte er eine gebrauchte C22 und machte sich mit dem Ingenieurbüro „aerosense“ selbstständig. 2010 folgte eine S-STOL von Roland Aircraft.

Die Idee war die Erstellung und Auswertung von Fernerkundungsdaten für kleine bis mittlere Flächen. Das sind zum Beispiel Luftbildkarten zur Dokumentation von Windwurf Flächen in Wäldern nach dem Durchgang eines Orkantiefs oder auch 3D-

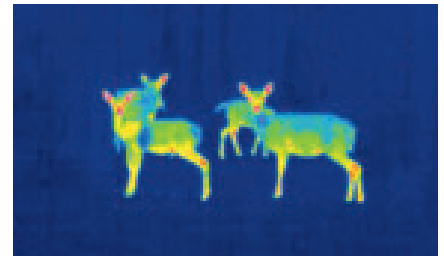


Oberflächenmodelle. Da schon früh mit radiometrischen Wärmebildsystemen gearbeitet wurde, spielen auch Anwendungen in der Industrie und dem Energiesektor eine Rolle.

Wie das Leben so spielt, wurde die „Wildtierforschung“ nach der Diplomarbeit weitergeführt und spielt jetzt eine bedeutende Rolle für das Büro.

„Das interdisziplinäre Arbeiten mit der Kombination von Biologie, Geografie, Technik, vielen anderen Bereichen und natürlich in Zusammenhang mit der Fliegerei macht den ganz besonderen Reiz aus“, so Franke. Aktuell sucht das Team Verstärkung:

Wenn Du ein abgeschlossenes Studium in Elektrotechnik, Biologie, Informatik, Geografie, den Forstwissenschaften, in



Mathematik/Statistik oder sonst einem gewinnbringenden Bereich hast (Interdisziplinarität ist für das Team enorm wichtig), mindestens einen Flugschein besitzt und vor allem Deine Träume leben möchtest, dann melde Dich gerne unter:

Tel.: 06359 2098541

Mobil: 0176 64180883

E-Mail: u.franke@aerosense.de

Auf Grund der Forschungslastigkeit unserer Arbeit ist diese Stelle auch hervorragend für eine Doktorarbeit geeignet.

In unserem kleinen, interdisziplinären Team wird allerdings ein Höchstmaß an Eigeninitiative verlangt.

Weitere Informationen findest Du hier:

www.aerosense.de

www.wildlifemonitoring.eu

Wir gratulieren

AERO-CLUB IDAR-OBBERSTEIN

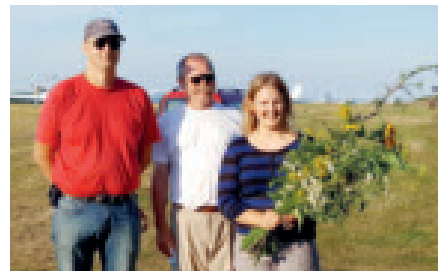
In 4 Monaten zur Alleinflugreife

In der Laufbahn eines jeden Segelfliegers kommt der Moment, an dem er spürt, dass er maßgeblich an der Steuerung des Flugzeuges beteiligt ist. Und dann ist es auch schon so weit –

An einem sonnigen Mittwochabend startet die 14-jährige Charlotte Philippi zu ihrem ersten Alleinflug. Schon seit Tagen hat sie genau dieses Gefühl: „Der Flieger tut wirklich das, was ich ihm über die Steuerung sage – toll!“ Nachdem auch ein zweiter Fluglehrer die Freiflugreife bestätigt hat, schließt sich

die Haube des dopselsitzigen Schulungs-seglers ASK 21, das Windenseil strafft sich, und schon startet Charlotte in den Abendhimmel. Auf 300 Metern angekommen fliegt sie die vorgeschriebene Platzrunde mit zwei Vollkreisen und landet wieder sanft auf dem Flugplatz Idar-Oberstein/Götschried. Zum erfolgreichen Abschluss der A-Prüfung im Segelflug absolviert Charlotte noch zwei weitere Alleinflüge.

Wie es Tradition ist, wurde auch Charlotte Philippi anschließend mit den entsprechenden fliegerischen Ehren in den Stand der Alleinflugpiloten erhoben. Ausbildungsleiter



Die Fluglehrer Rainer Philippi und Jochen Mentges mit Charlotte Philippi

Wilfried Feil gratulierte Charlotte und überreichte ihr einen bunten Strauß Wiesenblumen.

AERO-CLUB SCHWEIGHOFEN-WISSEMBOURG E.V.

Flieger und Fluglehrer des Aero-Club Schweighofen-Wissembourg e.V. gratulieren ihrem Mitglied Johannes Meister zur bestandenen Prüfung. Johannes hat sei-

nen bisherigen fliegerischen Wirkungskreis (LAPL mit TMG) mit einer Doppelprüfung auf den PPL A mit Classrating SEP erweitert.



Das Bild zeigt den stolzen Prüfling vor seiner Schul- und Prüfungsmaschine, einem LSA Evektor Eurostar

Nachrufe

Der Flugsportverein Hoppstädten-Weiersbach e.V. trauert um sein langjähriges Mitglied Manfred Müller,

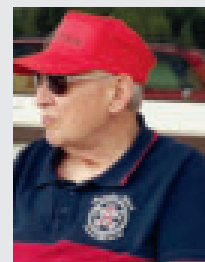
das nach 30-jähriger Mitgliedschaft im Alter von 77 Jahren nach schwerer Krankheit Anfang Januar 2017 verstorben ist. Seine lebensfrohe Art werden wir vermisse-

sen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Seine Fliegerkameraden/innen

Frank Anstand

2. Vorsitzender FSV



Wir trauern um Günter Riewe

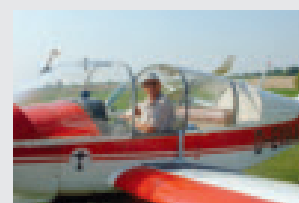
Am 19. Januar verstarb nach kurzem Krankenhausaufenthalt und völlig unerwartet im Alter von nur 74 Jahren Günter Riewe.

Günter, ein Urgestein der Dannstadter Segelflieger, war abwechselnd in den beiden örtlichen Segelflugsportvereinen aktiv, insgesamt über 50 Jahre.

Als Anfang der siebziger Jahre der Bau des Segelfluggeländes in Dannstadt anstand,

arbeitete er selbstverständlich tatkräftig mit. Günter war leidenschaftlicher Flieger, ob im Segelflugzeug, im Motorsegler, ob als „Schleppi“ in E-Maschinen und auch UL. Über 40 Jahre war er Fluglehrer, und es dürfte in ganz Dannstadt wohl kaum einen Luftsportler geben, der fliegerisch von ihm nicht geprägt wurde.

Als Dank für seine Verdienste verlieh ihm der Landesverband u.a. die Silberne und der Segelflugsportverein Ludwigshafen die



Goldene Ehrennadel.

Wir verlieren mit Günter einen lieben Freund und feinen Sportsmann und werden ihn in ehrenvoller Erinnerung behalten!
Reinhardt Hähndel

Gedenken an Sigi Saur

* 18. November 1923

Gründungs- und Ehrenmitglied des LSV Worms

† 5. Januar 2017 im Alter von 93 Jahren

Als im Laufe des Jahres 1950 das Flugverbot für die Deutschen etwas gelockert wurde und zumindest das Segelfliegen wieder erlaubt war, fanden sich schon bald einige Flugbegeisterte zusammen und gründeten am 9. November 1950 den Luftsportverein Worms.

Gemeinsam mit anderen Gründungsmitgliedern baute er als treibende Kraft mit viel Engagement den Verein auf, und bereits ein Jahr später konnte man schrittweise mit dem Segelfliegen beginnen.

Und als 1955 der Motorflug in Deutschland wieder zugelassen wurde, war es auch Sigi Saur, der die Motorflugsparte im Verein betrieb und ausbaute.

Sigi Saur übernahm gleich zu Beginn des Vereins den Vorsitz und behielt ihn 25 Jahre lang. Ab 1967 war er auch Geschäftsführer der neu gegründeten Flugplatz GmbH und blieb dies bis zu seiner Pensionierung.

Unter seiner zielgerichteten, energischen Führung entwickelte sich der LSV Worms zu einer lebendigen, weithin bekannten und anerkannten fliegerischen Gemeinschaft.

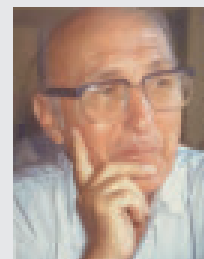
Nach dem Ende seiner aktiven Tätigkeit als Vorstand blieb Sigi Saur dem Verein mit Rat und Tat verbunden; sein Sachverstand und

seine Sachkenntnis erwiesen sich oft als unentbehrlich.

Auch in den letzten Jahren stattete Sigi Saur „seinem“ Flugplatz den ein oder anderen Besuch ab und nahm so Anteil am Vereinsgeschehen.

Wir verlieren in Sigi Saur ein hochverdientes Ehrenmitglied, dem der Verein einen wesentlichen Teil seiner erfolgreichen Entwicklung verdankt.

Wir werden sein Gedenken stets in Ehren halten.



ALLGEMEINE TERMINE 2017

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT
4. März 2017	D-/C-Kader- und Trainertreffen	Bad Sobernheim
18. März 2017	Jahreshauptversammlung	Grünstadt
11. November 2017	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
12. November 2017	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
18. November	UL- und Motorfliegtag	Bad Sobernheim
24. – 26. November 2017	Jugendleitertagung 2017	Bad Sobernheim

Schule der Flieger 2017

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz

Aus- und Fortbildung



FLUGLEHRERLEHRGÄNGE/-FORTBILDUNGEN (LEHRGÄNGE FINDEN AB EINER MINDESTTEILNEHMERZAHL VON 6 PERSONEN STATT)

Fluglehrausbildung Segelflug	17.04. – 27.04.2017 + 28.04.2017 Prüfungstag
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI (S)	09.05. – 11.05.2017 + 12.05.2017 Prüfungstag
Ultraleicht-Fluglehrerssistenten-Lehrgang	02.05. – 11.05.2017 + 12.05.2017 Prüfungstag
Ultraleicht-Fluglehrerlehrgang für Inhaber von Lehrlicenzen	09.05. – 11.05.2017 + 12.05.2016 Prüfungstag
CRI-Lehrgang	07.05. – 11.05.2017 + 12.05.2017 Prüfungstag
CRI-Lehrgang für Inhaber anderer Lehrlicenzen (außer UL)	09.05. – 11.05.2017 + 12.05.2017 Prüfungstag
Fluglehrerfortbildung	18.02. – 19.02.2017
Fluglehrerfortbildung	09.09. – 10.09.2017

TECHNIK

Zellenwart Holz/Gemischt	10.02. – 12.02.2017
Fallschirmpackerlehrgang	25.02. – 28.02.2017
Workshop „Bespannen mit Oratex“ Modul 1	03.03. – 05.03.2017
Motorenwartlehrgang (M1 und M2)	16.03. – 19.03.2017
Zellenwartlehrgang FVK	21.09. – 24.09.2017
Technik Grundmodul	28.10.2017
Motorenwartlehrgang (M1 und M2)	02.11. – 05.11.2017
Werkstatteleiterlehrgang Gemischtbauweise bzw. FVK	Interessenten bitte in der Geschäftsstelle melden

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Flugleiter für Landeplätze, Segelfluggelände und UL-Gelände	04.03.2017
PC-Met – Kenntnisvermittlung zum Selbstbriefing	11.03.2017
Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim	07.04. – 13.04.2017 (Ostern) 30.09. – 06.10.2017 (Herbst)
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim	01.04. – 02.04.2017 (Ostern) 07.04. – 13.04.2017 (Ostern) 23.09. – 24.09.2017 (Herbst) 30.09. – 06.10.2017 (Herbst)
Flugsicherheitstraining Norden (Flughafen Bremen, Friesische Inseln, Dänemark)	28.05. – 02.06.2017
Flugsicherheitstraining Alpengewand (Basis vsl. Kempten)	27.08. – 01.09.2017
Flugsicherheitstraining St.Petersburg/Florida	21.10. – 04.11.2017

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

Der Deutsche Aero Club e. V. (DAeC) sucht eine dynamische Führungspersönlichkeit als **Generalsekretär (m/w)**.

Zu den vielfältigen und komplexen Aufgaben gehören unter anderem:

- die Unterstützung und Koordinierung der Arbeit der Organe des DAeC, insbesondere die Vorbereitung und Umsetzung ihrer Beschlüsse;
- die Durchführung übergeordneter Aufgaben des DAeC in Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedsorganisationen – hierzu gehören u.a. die Erarbeitung und Koordination von Stellungnahmen zu Gesetzen oder Gesetzesänderungen, zu Verordnungen und sonstigen Regelungen der EU und des Bundes;
- die Erarbeitung von Handreichungen für die Mitgliedsorganisationen;
- die Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Organisationen;
- die Leitung und Führung der Bundesgeschäftsstelle.

Qualifikation und Profil

Sie haben einen Hochschulabschluss in Wirtschafts- oder Verwaltungswissenschaften oder sind Volljurist (m/w), haben Berufserfahrung aus einer vergleichbaren führenden Position und Erfahrung im Umgang mit Behörden. Wünschenswert sind gute Kenntnisse in der Luftfahrt und internationale Erfahrungen. Ihr Englisch ist verhandlungssicher. Sie sind teamfähig und haben herausragende Qualitäten in der Personalführung.

Bewerbung mit Angabe von Gehaltsvorstellung und Verfügbarkeit bitte bis zum 27. Februar 2017 an: praesident@daec.de oder an Deutscher Aero Club e.V., Wolfgang Müther, Hermann-Blenk-Straße 28, 38108 Braunschweig

Die Anzeige wurde aus Platzgründen geringfügig gekürzt.

Die ungekürzte Fassung auf [www. DAeC.de](http://www.DAeC.de)

Robin HR 200/100 zu verkaufen:

Zustand sehr gut; Baujahr 1974; Werknummer 31; TT: 2231 Std.; Starts: 5180; Motor: Lycoming O-235-H2C 108 HP; TBO: 2400; erst 595 Std.; Interior: 8/2010; 2015 neue Fronthaube; NAV/COM KX 125; CDI mit GS; GPS: 4 NAV sunlight; Fuel-Flow-Anzeige JPI FS 450; ARC bis 17.12.2017.

Besichtigung und Probeflug nach Absprache ab EDRT jederzeit möglich; Tel.: 06587 9662; Mobil: 0159 05516404



Anteil an Valentin Taifun 17 E, Standort EDRA, zu verkaufen,
Tel. 0162 8234444

Massiv-Wohnhaus im Flugplatzsondergebiet Hodenhausen EDVH zu verkaufen; 80 qm; Erstbezug nach Umbau; E-Mail: volatus.s@gmail.com

Quick-Bausatzflugzeug „Mustang II“ zu verkaufen; Spornrad, Klapp-Flügel, kunstflugtauglich. Alle Teile vorgefertigt, zum Teil mit Zinkromat lackiert, ca. 20 % gebaut. Bausatzpreis: VB 15.000 USD.
E-Mail: volatus.s@gmail.com

Suche Flughandbuch für SF 25 B mit Stamo Motor, evtl. Motorhandbuch.
Tel. 06343 2434

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Februar/März 2017

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.
Hainholzer Straße 5, 30159 Hannover
Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
E-Mail: guenter.bertram@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de
Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

LuftSportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0 Fax 06751-856324-1
Mail: info@lsvp.de, www.lsvp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

Kooperationspartner: LuftSportverband Schleswig-Holstein e.V.
Flugplatz Schachtholm, 24797 Hörsten
tel: +49 172 6194212, fax: +49 3212 5838776
Verantwortlicher Redakteur: Birger Bahlo
Mail: info@luftsport-sh.de

Ständige freie Mitarbeiter: Gerhard Allerdissen, Maria Bechtel-Fey, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig

Feuchtnet (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Heiko Gesierich, Alexander Gilles, Regina Glas, Jürgen Habel (JH), Peter Hammann, Renate Heege, Eberhard Heiduk (EH), Ralf Keil, Uschi Kirsch, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Dr. Meike Müller, Hellmut Penner (H.P.), Heike und Hein Sauels, Dr. Reiner Schröder, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Simone Short, Kathi Suthau, Markus Werner, Gerhard Wöbbeking.

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Frank Anstand, Sybille Baumgärtner, Bernd Dziomba, Nils Fabig, Ulrich Franke, Reinhardt Hähndel, Jürgen Houken, Alex Junge, Rolf Justinger, Björn Klasen, Denise Kluge, Insa Liebenau, Friedrich Lüke, Olver Maass, Hans Muth, Helge Rakers, Klaus Rührenbeck, Dr. Petra Rührenbeck, Olaf Salzbrunn, Bert Sanner, Martin Schumacher, Niklas Selbst, Werner Stehr, Roswitha Ulrich, u.v.m.

Verlag: Equip 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

**Die nächste Ausgabe erscheint am 29. März 2017*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 6. März 2017*.**

* Änderungen vorbehalten, diese werden rechtzeitig auf www.luftsportmagazin.de veröffentlicht.

25th
SHOW

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 05 – 08, 2017

www.aero-expo.com



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

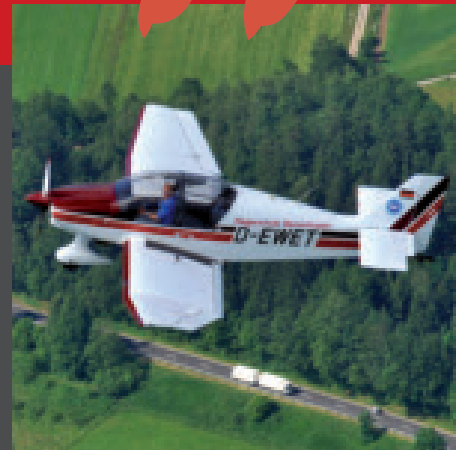
aerokurier

FLUGREVUE

EGNOS

Die Vielfalt des Fliegens...

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

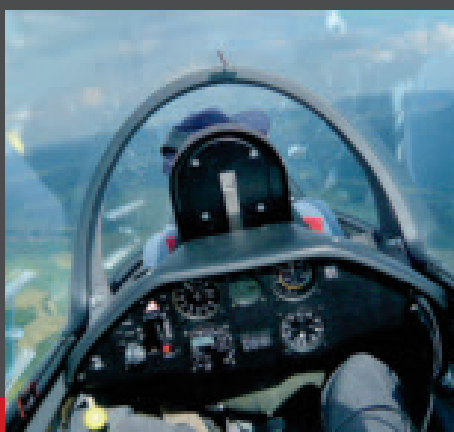


Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Ultraleicht
Modellflug
und vieles mehr ...



1 x DUO Discus xlt mit Heimkehrhilfe für große Piloten
1 x Duo Discus xT – mit Heimkehrhilfe
4 x ASK 21 – kunstflugtauglich
1 x ASK 21 Mi – eigenstartfähig
1 x ASG 29 E – mit Heimkehrhilfe
1 x ASW 28-18 E – mit Heimkehrhilfe
1 x ASW 28
1 x Ka 6 E

1 x Robin DR 400 Regent
2 x Robin DR 400/180
1 x Katana DA 20
1 x HK 36 Super Dimona
1 x Pelican (UL)



Die beste Adresse für Ausbildung und Fortbildung.
Streckenflug, Kunstflug,
Eigenstarteinweisung im
Doppelsitzer und Einsitzer,
Scheinerwerb,
Sicherheitstraining,
Auffrischung – SPL, TMG, UL
und PPL



36129 Gersfeld /Rhön
Telefon: (06654) 364
Mobil: (0171) 720 72 80
Fax: (06654) 81 92
E-Mail: info@fliegerschule-wasserkuppe.de

Fliegerschule Wasserkuppe

