



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



VON GLADBECK NACH SÜDSPANIEN

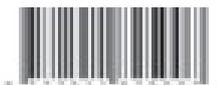
Weiteste Ballonfahrt seit 1914 mit Start in Deutschland

**FLUGSPASS MIT LEICHTEN
LUFTSPORTGERÄTEN**

Weller Rebell und Heath Parasol

FLIEGEN MIT ALTERNATIVEN ANTRIEBEN – Neues vom Elektroflug

ISSN 2511-8250



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

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

Besuchen Sie uns
auf der AERO
Stand B4-009

SAISON 2018 – DA IST NOCH LUFT NACH OBEN!



Liebe Leserinnen und Leser, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

zum Jahreswechsel ging die erfreuliche Meldung durch die Medien, dass 2017 das sicherste Jahr in der Geschichte der zivilen Luftfahrt gewesen sei. Nicht ein einziger schwerer Unfall mit großen Passagiermaschinen, und das bei jährlich etwa 40 Millionen Flugbewegungen und 35 Milliarden Passagieren weltweit. Das lässt uns doch sehr beruhigt in ein Linienflugzeug einsteigen. Besorgter sollten wir sein, wenn wir uns an Bord unserer nicht gewerblich betriebenen Luftfahrzeuge begeben. Statistisch gesehen stehen wir, wie in der letzten Ausgabe berichtet, drastisch schlechter da.

Was tun? Liegt es nicht auf der Hand, von den Profis zu lernen? Ab sofort starten wir in LuftSport eine entsprechende Serie. Den Anfang macht Patrick Ockens mit einem Beitrag über den Umgang mit Checklisten. ATP/CPL-Inhaber unter unseren Lesern, die zu dieser Rubrik beitragen möchten, sind ganz herzlich eingeladen, Beiträge oder auch Ideen beizusteuern.

Erfreuliches gibt es aus dem Ballonsport zu berichten: Kurz vor Weihnachten gelang Benjamin Eimers und Matthias Zenge die weiteste Gasballonfahrt von Deutschland aus seit 1914. Damals war Hans Berliner von Bitterfeld aus 3092 km bis nach Russland gefahren. 103 Jahre später fuhren Benni und Mathias bei Eiseskälte und extrem langen Winternächten in 42 Stunden von Gladbeck bis fast nach Gibraltar. Herzlichen Glückwunsch!

Begeisterung und großer Flugspaß sprechen aus Ralph Lellés Vorstellung seines winzigen Fliegers, einer Weller Rebell. Auch diese Idee des Spaßfliegens ist uralte. Die vor 90 Jahren in den USA angebotene Heath Parasol, mit der Ralph sein Flugzeug vergleicht, weist erstaunliche Parallelen auf.

Viel Flugspaß bei maximaler Sicherheit wünschen wir allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern für die kommende Saison, und wenn jemand unsere Leser daran teilhaben lassen möchte (wie es unsere zahlreichen freiwilligen Mitarbeiter tun) – Beiträge aus der Leserschaft sind immer herzlich willkommen!

Mit freundlichen Fliegergrüßen
Klaus Fey



Inhalt

NEWS

Neues aus Behörden, Verbänden und der Industrie	4
--	---

ELEKTROFLUG

Elektroflug-News	9
------------------	---

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

Neues Versicherungsangebot für UL-Flugschulen und Flugschüler	12
--	----

ULTRALEICHTFLUG

Ultraleicht-DM in Jena	13
------------------------	----

DVLL

Deutscher Verband für leichte Luftfahrzeuge – Die 120-kg-Klasse wird salonfähig	14
---	----

MOTORFLUG

Weller Rebell und Heath Parasol	16
---------------------------------	----

FLUGSICHERHEIT

Lernen von den Profis – Richtiger Umgang mit Checklisten	20
---	----

BALLON

Mit dem Gasballon von Gladbeck nach Jerez de la Frontera	22
---	----

LANDESVERBÄNDE

Bremen	26
Hamburg	32
Niedersachsen	34
Rheinland-Pfalz	45

LESERBRIEFE/KLEINANZEIGEN	50
---------------------------	----

IMPRESSUM	50
-----------	----

Foto Titelseite: Benjamin Eimers

Foto Editorial: Evelyn Fey

Bundesausschüsse – Neue Vorsitzende

Die DAeC-Mitgliederversammlung hat am 25. November 2017 Prof. Dr.-Ing. Peter Dahmann und Alexander Willberg zu Vorsitzenden der DAeC-Bundesausschüsse Technik und Kultur gewählt. Dahmann ist Dekan des Fachbereichs Luft- und Raumfahrttechnik der Fachhochschule Aachen, seit 37 Jahren im DAeC und Fachmann für hydrostatische Propellerantriebe und Elektroflugantriebe. Er unterrichtet Segel-, Motorsegel- und Motorflug, besitzt die Lizenzen PPL(A) bis (C), SPL, den Sportgeräteführerschein UL und den technischen Ausweis des DAeC – und er hat eine Ausbildung zum Beauftragten für Luftfahrt absolviert. Er löst Rudolf Schuegrafs ab. Alexander Willberg ist Sozialpädagoge, hat drei Jahre lang als hauptamtlicher Fluglehrer sein Geld verdient und seither immer wieder als Gastfluglehrer gearbeitet. Der 62-Jährige löst Gerhard Allerdisen als Vorsitzender des Bundesausschusses Kultur ab. Er



Dr.-Ing Peter Dahmann (links) und Alexander Willberg

hat „Segelfliegen für Anfänger“ geschrieben und das Werk „Die berühmtesten Segelflugzeuge“ bearbeitet. 2007 gründete er die Bildungsstätte Ratzeburg, in der junge Leute bei Reparatur und Restaurierung von Segelflugzeugen lernen, Verantwortung zu übernehmen. Er will sich vor allem für den Erhalt historischer Luftfahrzeuge einsetzen. Das alte Handwerk des Flugzeugbaus wolle als immaterielles Kulturgut gepflegt sein.

Drone Races – Neue Klasse F3U

Die Szene der Drone Racer wächst rasant – der DAeC hat mit zwei neuen nationalen Wettbewerbsklassen reagiert, die seit 19. Dezember in Kraft sind. Sie basieren auf dem Sporting Code der vorläufigen FAI-Wettbewerbsklasse F3U. Dazu kommt die Klasse F3U-J, die auf Schüler und Junioren zugeschnitten und für kostengünstigere und sicherere Fluggeräte gedacht ist. Die Weichen fürs Wettbewerbsjahr sind gestellt. In vier Ranglistenwettbewerben, von

denen zwei auch in die FAI-World-Cup-Wertung einfließen, werden der offizielle Deutsche Meister und die Nationalmannschaft F3U ermittelt. Näheres in den Bestimmungen für den Modellflug (BeMod) der Bundeskommission Modellflug im DAeC



Indoor Skydiving – Erste Deutsche Meisterschaft

Die erste Deutsche Meisterschaft im Indoor Skydiving findet in Bottrop statt. Am 6. und 7. April wird der Wettbewerb im Auftrag des Deutschen Fallschirmsport-Verbandes (DFV) ausgerichtet. Beim Fliegen im vertikalen Windkanal, einer Freifallsimulation mit Windgeschwindigkeiten von mehr als 280 km/h, treten die Sportler in einer verglasten Flugkammer in mehreren Disziplinen gegenein-

ander an. Dazu kommt die inoffizielle Meisterschaft „Freestyle Solo Junior“ in der Altersklasse U16. Näheres unter www.indoor2018.dfw.aero



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

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

DAEC

www.daec.de



Luftschiff-Weltmeisterschaft am Tegernsee

Die 10. Weltmeisterschaft der Heißluftschiffe wird vom 15. bis 22. Februar in Tegernsee ausgetragen. Der Wettbewerb ist ein Spitzenergebnis für die Sportler und eine Attraktion für Anwohner und Gäste. Wenn sich zehn Luftschiffe mit ihren bunten Hüllen in der Luft be-

wegen und die Piloten ihre Wettbewerbsaufgaben meistern, sind ihnen Bewunderung und großer Beifall sicher.

Näheres unter www.world-championship.org



IACE 2018 – Jetzt bewerben!

Der internationale Jugendaustausch IACE steigt vom 17. Juli bis 3. August. Die deutsche Beteiligung organisieren die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt – Lilienthal Oberth e.V. (DGLR), die Luftwaffe, die Deutsche Luftsportjugend, die Interessengemeinschaft Deutsche Luftwaffe, der Deutsche Bundeswehr-Verband und die Luft- und Raumfahrtindustrie. Acht junge Erwachsene lernen Belgien, Frankreich, Großbritannien, Israel, die Niederlande, die Schweiz oder die Türkei kennen. Start- und Zielflughafen ist Frankfurt am Main. Im Gastland gibt es Empfänge, Industrie- und Truppenbesuche, kulturelle Highlights sowie fliegerischen Aktivitäten und ein Freizeitprogramm. Die Teilnahme inklusive Flug, Unterkunft, Vollverpflegung,

Programm im Austauschland, Polohemd, Krawatte und einer Jahresmitgliedschaft in der DGLR kostet 580 Euro.

Teilnahmevoraussetzungen:

- Alter von 18 bis 20
 - ausgeprägtes Interesse an der Luftfahrt
 - fließend gesprochenes Englisch
 - gute Gesundheit und Bereitschaft, als deutscher Repräsentant am Programm eines der sieben Partnerländer teilzunehmen
 - Teilnahme am eintägigen Vortreffen im Juni 2018 in Köln
- Bewerbung bis 31. März, Näheres unter www.iacegermany.de

Modellflug und Europa EASA Basic Regulation und EASA NPA2017-05

Seitens der EMFU gibt es neue Informationen aus dem Bereich der laufenden Neuregulierung unbemannter Luftfahrzeuge. In Europa wird der Luftraum für die unbemannte Luftfahrt < 150 kg neu geregelt. Damit ist zwangsläufig der Modellflug mit betroffen. Im Rahmen der NPA 2017-05 sind für den Modellflug verschiedene Optionen geschaffen worden, die eine Fortführung des Modellflugs in der bisherigen Form ohne oder mit geringen Änderungen ermöglicht. Großen Einfluss hat sicherlich die Mitarbeit und die direkte Einflussnahme auf die EASA innerhalb der RMT.0230, in der Vertreter der FAI, von EAS und der EMFU Mitglied sind.

Besonders der §14 der NPA bietet dem Modellflug innerhalb der Specific Category Möglichkeiten, die es in dieser Form bisher nicht gab. Das reicht bis zur weitgehenden Selbstregulierung des Modellflugs im Vereins- und Verbandsrahmen. Die Regelungen dazu werden auf

nationaler Basis erfolgen und müssen für den Modellflug in einer möglichst günstigen Form ausgehandelt werden. Auch der nicht verbandsgebundene Modellflug bleibt möglich, muss aber gegenüber dem verbandsgebundenen Sport Einschränkungen hinnehmen.

Das Ansinnen, den Modellflug vollständig aus der Basic Regulation und der NPA heraus zu nehmen, ist erwartungsgemäß gescheitert. Dazu bestand nie eine realistische Chance. Es bleibt jetzt die Veröffentlichung der Technical Opinion der EASA abzuwarten, die aber im Wesentlichen den aktuellen Inhalt der NPA 2017-05 wiedergeben wird. Diese Veröffentlichung ist zum Ende Februar 2018 geplant.

DAeC-Modellflug, Erwin Metz

<http://modellflugimdaec.de/les/575-easa-mpa2017-05>



Eine ausführliche Ausarbeitung hier

TOST

Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

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







Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

Wartung und Reparatur

- ◆ Kupplungen
- ◆ Schleppseileinziehwinden
- ◆ Räder und Bremsen

Ersatzteile ab Lager erhältlich

- ◆ Steuerseile und Seilverbindungen
- ◆ Werkzeuge zur Seilbearbeitung
- ◆ Reifen und Schläuche
- ◆ Räder, Achsgarnituren
- ◆ Mechanische/hydraulische Bremssysteme



Besuchen Sie uns
auf der AERO
Stand B4-007

Ultraleicht – Neue Musterzulassungen

Das DAEC-Luftsportgeräte-Büro hat zwei neue Ultraleicht zugelassen. Der deutsche Hersteller German Gyro Safety Aviation GmbH erhielt am 21. Dezember die DAEC-Musterzulassung für den Tragschrauber Matto. Zwei Tage zuvor hatte das LSG-B dem deutschen Musterbetreuer Pioneer Aircraft GmbH die Urkunde für die Pioneer 200 übergeben. Hersteller ist die italienische Firma Alpi Aviation.



Tragschrauber Matto und Pioneer 200

600 Kg für UL-Flugzeuge

Endlich: die zuständigen EU-Gremien haben sich darauf geeinigt, dass und wie die Ultraleichtflugzeuge auch weiter in nationaler Verantwortung geregelt werden. Leider ist es dem DAEC, dem DULV und anderen befreundeten Verbänden nicht gelungen, direkt die gewünschte höhere Abflugmasse von 600 kg und damit verbunden ein höchstzulässiges Leergewicht festzulegen. Die EU ist im Wesentlichen bei der bisherigen Gewichtsgrenze geblieben. Trotzdem könne die UL-Flieger zuversichtlich sein: die EU-Regelung lässt den nationalen Behörden die Möglichkeit, von der 450-kg-Grenze abzuweichen und ein hö-

heres Abfluggewicht für Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber bis maximal 600 kg festzulegen. Das Bundesverkehrsministerium hat stets signalisiert, dass es diesen Weg gehen will. Die Beauftragten (LSGB des DAEC und DULV) arbeiten bereits an einer angepassten Bauvorschrift. Sie soll auch das maximale Leergewicht von 365 kg (inkl. Rettungsgerät) enthalten, allerdings auch eine höhere Stallspeed als bisher. Wann die ersten Ultraleichtflugzeuge nach diesen neuen Bauvorschriften zugelassen werden können, lässt sich gegenwärtig noch nicht absehen.

Wolfgang Lintl

LUFTSPORTJUGEND



Das Jula kommt!

Die Finanzierung steht – das Jugendlager Jula 2019 kann Wirklichkeit werden: Eine anonyme Spende macht es möglich. DAEC-Jugendreferentin Ariane Bugdoll-Frost hat mit der Bundesjugendleitung bereits ein Grobkonzept für das Jugendlager nach Schweizer Vorbild erarbeitet. Zur Zielgruppe gehören vor allem Jugendliche, die noch keine Erfahrungen im Luftsport gesammelt haben. Wer eine Karriere in der Luftfahrt plant, soll von dem Konzept ebenfalls angesprochen werden. Teilnehmen können insgesamt 75 junge Menschen im Alter von 14 bis 17 Jahren. Für sie soll die ganze Palette der im DAEC vertretenen Luftsportarten bereitstehen: von Segelflug über Motorflug bis zum Ballonfahren. Polizei, Bundeswehr, Universitäten und Unternehmen aus der Luft- und Raumfahrt sollen sich als Arbeitgeber vorstellen können.



Teilnehmer des Schweizer
Pro-Aero-Jugendlagers 2016 –
Vorbild für das Jugendlager auf;
deutschem Boden

Vorbild ist das Schweizer Jugendlager Pro Aero, das eine große Bedeutung für den Schweizer Luftsport hat.

Wer Fragen oder Anregungen zu dem Jugendlager hat oder mitarbeiten möchte, kann sich per E-Mail an die Luftsportjugend wenden, info@luftsportjugend.com, oder an Ariane Bugdoll-Frost: A.Bugdoll-Frost@daec.de



**Professionelle iPad Halterung
zum Einbau in ihr Cockpit**

**aktive Belüftung
integrierte Ladefunktion**

www.profinity.de



NEU!

SONSTIGES

Lufthansa Ju 52 wieder auf Tour

Nach zweijähriger Zwangspause wegen eines Mittelholmbruchs startet im Mai die „Grande Dame der Lüfte“ wieder zu Rundflügen quer durch Deutschland. Die Tour beginnt mit intensivem Flugtraining für die Cockpit- und Kabinen-Besatzungen im April. Die ersten Fluggäste dürfen dann Anfang Mai in Dresden an Bord des „Großraumflugzeugs der 30er Jahre“ mit seinen gerade mal 16 Passagiersitzen steigen. Über Leipzig und Hannover, wo jeweils mehrere Rundflüge angeboten werden, geht es dann weiter zum ersten Saison-Höhepunkt, dem Hamburger Hafengeburtstag. Vier Tage lang, vom 10. bis 13. Mai, können Ju-52-Passagiere das bunte Treiben im Hafen und rund um die Alster ganz privilegiert aus der „Kranich-Perspektive“ erleben. Es folgt ein Besuch in Dessau, der „Geburtsstadt“ der Ju 52.

In den Sommermonaten macht die „Tante Ju“ auf zahlreichen Flugplätzen überall in Deutschland Station, von Köln, Essen und Dortmund im Westen bis Schönhagen und Strausberg bei Berlin im Osten, von Bremen und Lübeck im Norden bis Memmingen im Allgäu und Friedrichshafen am Bodensee. Dort steht am 11. und 12. August als weiteres Saison-Highlight ein Besuch bei den „Do-Days“ – Do wie Dornier – im Saison-Flugplan.



Foto Lufthansa

Die jeweils 30-, 45- oder 60-minütigen Oldtimer-Flüge mit der Ju 52 im Sommerhalbjahr 2018 kosten 239 bzw. 319 oder 399 Euro. Unter www.lufthansa-ju52.de kann man nicht nur den detaillierten Flugplan einsehen, sondern auch gleich den gewünschten Flug online buchen, bezahlen und falls gewünscht den passenden Gutschein ausdrucken. Flug-Gutscheine für die Ju 52 sind überaus beliebt als Geburtstags- oder Jubiläumsgeschenke. *H.P.*

iPad perfekt im Cockpit montieren



Die Digitalisierung ist längst auch im Cockpit angekommen – Tablets mit Navigations-Apps und Flugplanungssoftware sind kaum mehr wegzudenken. Bisher wurden iPad und Co. jedoch durch unschöne Selbsteinbauten oder lästige Saugnapfhalterungen im Cockpit befestigt. Herumfliegende Kabel, leere Akkus, Überhitzungen des Tablets im Sommer und Saugnapfabdrücke im Sichtfeld gehörten dazu.

Die neuen SkyButler-Halterungen von profinity haben die Lösung für all diese Probleme. Als Komplettsystem zur iPad-Integration im Cockpit sorgt eine aktive Belüftung für die nötige Kühlung und ein Ladeanschluss ist bereits integriert. Zudem erlaubt die Halterung eine sichere, optisch schöne Integration in die Paneloberfläche. Das iPad liefert in Verbindung mit den gängigen Navigations-Apps alle notwendigen Informationen. Die SkyButler-Halterung mit iPad kann ein bereits vorhandenes EFIS ergänzen oder sogar komplett ersetzen. Trotzdem bleiben Sie flexibel: Das iPad kann durch einen Handgriff in die Halterung eingesetzt und ebenso wieder herausgenommen werden.

Die SkyButler-Halterung ist ab 129,99 Euro im Onlineshop unter www.profinity.de erhältlich. *KF*

Effective Date: 29 MAR 2018

Ready for departure: Bestellen Sie jetzt die neuen Karten 2018!

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

- ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland Motor-, Segel- und Nachttiefflug
- ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr: Motor- und Segelflug
- V500 Austria: Motor- und Segelflug

Mengennachlässe für Karten:

- ab 20 Kartenblätter 10% Rabatt
- ab 50 Kartenblätter 20% Rabatt

Weitere Karten finden Sie in unserem Shop!

Besuchen Sie uns!
A5-207
AERO
FRIEDRICHSHAFEN

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

EISENSCHMIDT
DPS GROUP

SONSTIGES

Chinesen schluckten Diamond Aircraft

Eigentlich hätte man es ahnen können. Bereits vergangenes Jahr hat der chinesische Investor Wanfeng Auto Holdings Group die kanadische Diamond Aircraft übernommen. Nun gab Christian Dries, bis Dezember 2017 Diamond-Geschäftsführer, bekannt, dass er sein „Lebenswerk“ Diamond Aircraft komplett an die Chinesen verkauft habe. So ist das österreichische Unternehmen, das aus dem deutschen Hoffmann-Flugzeugbau hervorgegangen ist, das vierte General Aviation Unternehmen nach Cirrus Aircraft, Continental und Mooney in



Diamond DA 42-VI, Werksfoto

chinesischen Händen. Wanfeng hat weltweit mehr als 60 Niederlassungen mit mehr als 12.000 Mitarbeitern in sechs Industriesektoren.

Erfolgreicher US-Bausatz-Hersteller Van's

Die USA sind bekannt für ihre Homebuilts. Zu den größten Kit-Herstellern gehört Van's Aircraft. David Porter brachte am 24. November seine RV-7 in die Luft, die 10.000. Maschine des Hauses. Inzwischen hat sich ein Netzwerk von Van's-Besitzern aus 50 Ländern gebildet. Porters RV-7 ist der erste Amateur-Bausatz mit Lycoming O-360-A1A, Hartzell-Propeller und Garmin VFR Avionik-Paket. Dies ist der 1662. RV-7. Das neueste Modell ist der RV-14. Auch in Deutschland ist die RV-7 beliebt. Mehr unter <http://www.flyvans.com/wordpress>



Schnittbild der Van's RV 14, neuestes Modell von Van's; Werksbild

Hexentreffen in Aachen

125 Hexen aus ganz Deutschland haben sich in Aachen getroffen. Professor Peter Dahmann sprach über das Studium der Luft- und Raumfahrttechnik in Aachen, Yvonne Darthe darüber, was man von Pilotinnen lernen kann, Judith Spörl (Tante Ju) über Multitasking und Teamwork und Sarah Hamacher beschrieb den Weg vom Flugplatzkind zur leitenden Ingenieurin in der Hubschrauberwartung. Zudem wurde die neue ASW 19 des Dr. Angelika Machinek Fördervereins Frauensegelflug auf den Namen „Swaantje Geyer“ getauft. Nachmittags gab es weitere Infos in Gruppen-Labors.

Anette Weidler



Diese Hexengruppe war aus Rheinland-Pfalz nach Aachen gekommen.

WIR SUCHEN VERSTÄRKUNG FÜR UNSER TEAM

Wir stellen ein:

MITARBEITER/IN FÜR BESPANN- & INSTANDHALTUNGSARBEITEN IN DER ALLGEMEINEN LUFTFAHRT

Tätigkeitsschwerpunkte sind u. a.:

- Fachgerechtes Aufbringen unseres lösemittelfrei zu verarbeitenden, innovativen **ORATEX®** Gewebes nach hauseigener Schulung.
- Anleitung von Kunden im Rahmen von Workshops und Messen.
- Instandhaltungsarbeiten an Holzflugzeugen (z.B. Robin) und Rohr-Tuch Konstruktionen (z.B. Piper J3, ASK13, ...).

JETZT BEWERBEN !



www.Lanitz-Aviation.com/jobs.html

Das sollten Sie mitbringen:

- Technisch affine Ausbildung
- Handwerkliches Geschick
- Flexibilität
- Reisebereitschaft (Messen, Workshops)
- Führerschein mindestens Klasse BE
- gute Organisation
- Sprachkenntnisse: Deutsch zwingend erforderlich, Englisch wünschenswert
- Pilotenlizenz wünschenswert



Prüfer Part 66 Cat B3 sowie nationale Klassen 3 & 5 sind willkommen



LANITZ AVIATION • Am Ritterschlößchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Shop: www.lanitz-aviation.com • Email: bewerbung@lanitz-aviation.com

Elektro-Experimental NASA X-57

Schon seit mehreren Jahren erprobt die NASA elektrische Antriebssysteme für Flugzeuge. Dazu zählt in jüngster Zeit auch das X-Plane Programm. Die Versuche zielen darauf ab, mehrere kleine Antriebsmotoren nebeneinander an die Flügelvorderkante zu setzen. In einer jetzt fortgeschrittenen Phase gilt es auch die Lithium-Ionen-Batterien in allen Flugkonfigurationen real zu testen. Erprobungsträger ist ein Tecnam 2006T, der in der Serie mit zwei Rotax-Motoren ausgestattet ist. In der ersten Phase sollen zwei Elektromotoren das Flugzeug für 45 Minuten in die Luft bringen. Dazu steht ein Batterie-Package von 358 kg zur Verfügung, das 69,1 kWh (47 kWh nutzbar) liefert. Diese Tests machten es möglich zu überprüfen, ob Batteriekapazität und Temperatur innerhalb der Sicherheitsgrenzen für den Piloten und das Flugzeug bleiben, wie die NASA der Presse mitteilte. Die Tests sollen auch die Fähigkeit der Batterie bestätigen, Fehler einzelner Elemente zu isolieren, um so die Integrität des Rests der Batterie zu bewahren. Das wird die Aufgabe modernerer Batterie-Management-Systeme sein. Der Erstflug ist für den März 2018 geplant. Der zweite



Das Experimental-Flugzeug der NASA entstand auf Basis einer Tecnam 2006T.
Foto: NASA

Schritt wird sein, die weiteren zwölf Motoren an der Vorderkante der Flügel zu montieren. Dieses Antriebskonzept steht generell für eine ganz neue Antriebsart bei kleineren bis mittleren Flugzeugen für höhere Geschwindigkeiten. Die NASA nimmt an, dass sie mit der X-57 eine höhere Effizienz bei hoher Geschwindigkeit im Vergleich zu herkömmlichen Antrieben unter Beweis stellen kann.

Aachener wollen auch E-Flugzeuge bauen

Zur Zeit schlägt sich e.GO-Mobile-Chef Günter Schuh, Professor für Maschinenbau, mit den Alltagsschwächen der bereits 2000 an die deutsche Post ausgelieferten Streetscooter herum, die während der ersten Frosttage auf deutschen Straßen einfach auf der Strecke blieben. Doch bereits im April will er das Projekt eines vier- bis sechssitzigen Flugzeugs mit Hybridantrieb für Kurzstrecken zum Passagier- und Frachttransport für bis zu 800 kg Lasten vorstellen. Die nötige Energie sollen Brennstoffzellen zur Verfügung stellen, die über einen Batteriepuffer zwei Elektromotoren antreiben. „Wir wollen damit die Erreichbarkeit von etwas abgelegenen Zonen verbessern, so wie etwa Coburg, Friedrichshafen oder Aachen. Damit können wir zwar kein großes Volumen transportieren. Aber für die Logistik einer Volkswirtschaft ist das Überbrücken von Engpässen, Staus und Peak-Belastungen sehr wichtig – ich bin selbst Hobbypilot und fliege öfter kleinere Distanzen.“ So Professor Schuh von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH)

gegenüber der Agentur electrive.net. „Die Strecke vom Flughafen Aachen-Merzbrück nach Frankfurt am Main würde mit unserem Flugzeug nur 35 Minuten dauern. Wir brauchen aber erstmal die Genehmigung von der Stadt, um den Flugplatz für unsere Experimente umbauen zu dürfen.“

Als Kunden sieht er kleinere Zubringerfluggesellschaften, also Carrier-Dienste. Natürlich auch die Deutsche Post und andere Post-Services, die das Flugzeug als Ergänzung zu ihren Spitzenlast-Flügen einsetzen könnten. Der Hauptzweck des E-Antriebs sei nicht die Schadstoffreduktion, sondern die Lärmreduktion. Probleme, wie er sie noch mit den winteranfälligen Streetscootern hat, dürfte Günter Schuh mit seinem „Silent-Air-Taxi“ weniger bekommen, da die Batterien dafür vorgeheizt werden. Ob er den Preis von 250.000 € für den Hybrid-Flieger mit der neugegründeten Firma Air s.Pace in Merzbrück halten kann, ist eher ungewiss.

Alpha Electro in Australien zugelassen

Am 2. Januar 2018 flog in Australien die erste serienmäßig gebaute Pipistrel Alpha Electro offiziell unter dem Schuttschirm der australischen Zulassungsbehörde. Das Flugzeug, das im Oktober 2017 von der australischen Civil Aviation Safety Authority (CASA) ein spezielles Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten hatte, hob vom Jandakot Airport in Perth ab und führte zwei Rundflüge um Jandakot durch. In den folgenden zwei Tagen absolvierte das Elektroflugzeug weitere sieben Flugstunden, bevor es an den dortigen Flugzeugbetreiber Electro-Aero übergeben wurde. Der Alpha

Electro kann in Australien entweder als reines Freizeitflugzeug oder mit offizieller CASA-Zulassung registriert werden. In beiden Fällen darf es zum Training genutzt werden, auch um unter anderem eine private Pilotenlizenz (PPL) zu erhalten. Der Pipistrel Alpha Electro ist damit das erste elektrische Flugzeug, das die Möglichkeit eines PPL-Trainings bietet. In der Schweiz, aber auch in Deutschland ist man immer noch weit von einer Zulassung entfernt. Die maximale Flugzeit der Alpha Electro wird inzwischen mit 60 Minuten angegeben.

Preisverfall bei Akkus

Laut Bloomberg New Energy Finance liegen die aktuellen Lithium-Ionen-Akkus bei 209 Dollar pro kWh. Das sind 24 Prozent weniger als noch vor einem Jahr. Im Vergleich zu 2010 seien die Preise sogar um ein Fünftel gesunken. Das Unterschreiten einer Grenze von

100 Dollar pro Kilowattstunde wird für 2025 prognostiziert. Grund für den Preisverfall sei die global gestiegene Produktion. Dieser Trend könnte sich 2018 sogar noch wesentlich verstärken, da besonders in Europa viele neue Zellenfabriken entstehen sollen.

Volocopter führte ersten Passagierflug durch

Ende Dezember 2017 führte der Volocopter des Karlsruher Unternehmens einen ersten ferngesteuerten Flug mit einem Passagier durch. Fluggast war Intel-CEO Brian Krzanich, der sich über das neuartige Fluggerät begeistert zeigte. Zwar hat der Volocopter eine VVZ des DULV, doch der Weg bis zu einer möglichen offiziellen Verkehrszulassung ist noch sehr weit. „Das war fantastisch. Das war der beste Flug, den ich je hatte. Eines Tages wird jeder mit so einem fliegen“, sagte Krzanich direkt nach dem Flug. Vergangenes Jahr wurden in Dubai bereits ferngesteuerte, allerdings unbemannte Flüge durchgeführt. Florian Reuter, jetziger CEO von Volocopter, meint: „Der Volocopter mag zwar einem Helikopter ähnlich sehen, es handelt sich aber um einen fliegenden Supercomputer, der sicher und angenehm fliegt.“ Wo die tatsächlichen Probleme liegen, ließ er nicht heraus – immerhin wird am Volocopter seit 2011 gebastelt. Volocopter setzt Intel-Technologie unter anderem auch in der Flugsteuerung mit Redundanzen und Sicherheitsfeatures ein. Mehrere Dutzend Microprozessoren ermöglichen den sanften Flug, indem sie ständig die Umgebung



Erste Flugtests mit einem unbemannten Volocopter vor der Kulisse des Burj Khalifa. Foto: Volocopter

messen und Turbulenzen, Winde etc. feststellen und diese Signale in Millisekunden an die Rotoren weiterleiten. Diese können dank der Elektromotoren selbst die kleinsten Änderungen ohne Zeitverzögerung umsetzen.

Milliarden zum Aufbau neuer Zellenwerke auch in Deutschland

Mehrere neue Zellenwerke könnten schon in diesem Jahr in Deutschland entstehen. 17 Unternehmen und Forschungsinstitute haben sich zu einem Konsortium zusammengeschlossen und werden im Januar mit der Erforschung und Entwicklung von Prozessen für eine Großserienfertigung von Lithium-Ionen-Batteriezellen beginnen. An dem vom Bund mit 12,1 Millionen Euro geförderten Projekt Fab4Lib sind unter anderem TerraE, StreetScooter, das BMZ, Umicore, Custom Cells, Litarion, Manz, Siemens, Thyssenkrupp, das PEM der RWTH Aachen und das ZSW beteiligt. Am Ende des Projektes soll eine konkurrenzfähige Produktionseinheit mit einer Kapazität von 6 GWh pro Jahr entwickelt sein. Diese modulare Einheit soll anschließend dort vielfach aufgebaut werden, wo die entsprechende Kapazität benötigt wird.

„Mit dem Fab4Lib-Projekt entsteht erstmalig die Möglichkeit, die Ebene der Konzeptstudien zu verlassen und eine Batteriezellproduktion für die Großserie vollständig zu planen“, sagte Dr. Heiner Heimes, Chef-Ingenieur Battery Production am PEM der RWTH Aachen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse würden den Batteriestandort Deutschland nachhaltig stärken, da durch die Planungsergebnisse die Möglichkeit geschaffen wird, eine Zellfertigung zeitnah und aufwandminimal zu realisieren. Die Kosten für ein solches Werk werden gegenwärtig auf vier Milliarden Euro geschätzt.

Bosch-Chef Volkmar Denner erklärte kürzlich, dass man auch in seinem Hause über eine eigene Batterie-Zellenfabrik nachdenke, falls Samsung oder Panasonic und Tesla nicht bessere und billigere Zellen auf den Markt brächten. Denner rechnet damit, dass 2030 insgesamt rund 1000 GWh Batteriekapazität benötigt werden, so dass Bosch für eine „führende Rolle am Markt“ bis dahin zirka 200 GWh Kapazität aufbauen müsse, was etwa 20 Milliarden Euro kosten würde. Diese Investitionssumme stellten für Bosch zwar „kein Problem“ dar, doch das müsse wohlüberlegt sein. Der

Einstieg in die aktuelle Batterietechnik ergebe für Bosch ohnehin keinen Sinn, sondern man arbeite weiterhin an der Festkörperzelle. Bosch hatte bereits 2016 ein amerikanisches Start-up-Unternehmen namens Seeo gekauft, das sich ausschließlich mit den auf Festpolymer-Elektrolyt-Basis bestehenden Zellen beschäftigt. Genau in diese Richtung gehen auch die Überlegungen von Honda und Nissan. Toyota will die Erforschung von Festkörper-Batterien im eigenen Haus behalten. Die Halbleiter-Batterietechnologie habe das Potential, in Zukunft ein Batteriesystem anzubieten, das im Vergleich zu herkömmlichen Lithium-Ionen-Batteriezellen eine höhere elektrische Reichweite mit erhöhter Sicherheit und Leistung bieten könnte. So habe sich erst kürzlich auch der Autobauer BMW mit der US-Firma Solid Power zur Entwicklung von Festkörper-Batterien zusammengeschlossen.

Selbst der große deutsche Automobil-Zulieferer Continental denkt inzwischen über eine eigene Zellenfertigung nach. Das Jahr 2018 dürfte ganz speziell in Deutschland eines der spannendsten Jahre werden, weil man aufgewacht ist und sich nicht mehr von den asiatischen Zellenherstellern anhängig machen möchte, zumal die ganz speziellen Fertigungsmaschinen zur Großproduktion von Batteriezellen alle aus Deutschland kommen. Auch von Regierungsseite ist zu erfahren, dass man den Bestrebungen deutscher Unternehmer sehr wohlwollend gegenüberstehe. So stehen alle Parteien hinter der Energiewende, ganz gleich wann die neue Regierung gebildet werde.

Die Perspektiven besonders auch für die Luftfahrt sehen gut aus. Welche Technologien die Zukunft bestimmen, hängt von den Preisen und den verfügbaren Ressourcen ab. Picards Solarflieger Solarimpulse 2 musste 2016 noch mit Zellen von nur 250 Wh/kg auskommen. 1000 Wh/kg dürften im kommenden Jahrzehnt durchaus Wirklichkeit werden.

Ist der Siemens-Elektroflugmotor zu toppen?

Über Jahrzehnte herrschte die Meinung vor, dass Elektromotoren, falls überhaupt entsprechende Energieträger zur Verfügung stünden, für Luftfahrtanwendungen nicht infrage kommen. Verbrennungsmotoren und vor allem Strahltriebwerke punktetten über mehr als hundert Jahre mit Werten von 1 kW/kg bis 3 kW/kg. Als Siemens 2015 einen Elektromotor mit 5kW/kg präsentierte, horchte die Fachwelt auf – noch dazu als bekannt wurde, dass sich mit diesem Antrieb ein Kunstflugzeug in die Luft bringen ließ (Extra 330 LE). Nun aber berichtete das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) von einem Start-up-Unternehmen, das Elektromotoren entwickelt haben soll, die 8 kW/kg bei Dauerlast leisten. Inzwischen schießt man auf Drohnenhersteller mit höheren Kapazitäten sowie auf die Bereiche der bemannten Luftfahrt. Da der Luftfahrt-Bereich nur eine

Sparte neben stationären und Fahrzeuganwendungen darstellt, müsse man, so Dr. Marc Veigel, einer der Mitbegründer des jungen Unternehmens, sich auf die kundenspezifischen Anforderungen einpendeln – mit dem physikalisch höchstmöglichen Wirkungsgrad bei Drehzahlen, die nun nicht unbedingt mit dem Drehmoment parallel gehen. Das führe systembedingt zu hohen Drehzahlen, die man durch entsprechende, ebenfalls bei SciMo entwickelte Untersetzungsgetriebe produktfähig mache. Erreicht werden die hohen Werte mit einer speziellen Wickeltechnik, bei der die verteilten Wicklungen mit 80% Kupferfüllfaktor versehen werden. Leistungsdichte und Effizienz werden hierdurch signifikant verbessert. Zum Jahresende soll ein spezieller Motor für Luftfahrtanwendungen vorgestellt werden.

Fliegende Badewanne

„The Real Life Guys“ sind zwei Darmstädter Studenten und ein DB-Fahrdienstleiter, die jüngst die Medien aufmischten. Sie versahen eine Badewanne mit einem Alugerüst und sechs 9,6-kW-Motoren (à 1065 €) aus dem Modellbaubereich mit 42-Volt-Batterien und gingen damit in die Luft. Assistent von Drohnenhersteller Exabotix, der die selbstgebaute Lageelektronik genauer anpasste, steuerte einer der Youtuber, Philipp Mickenbecker, von einem Anwesen zur nahegelegenen Bäckerei eine hohe Hecke überwindend nach knapp

einem Kilometer zum Parkplatz des Ladengeschäfts, um Brötchen zu holen. Kein Fake, sondern eher ein Werbegag. Zahlreiche Videos beweisen es! Der Spaß inklusive der Batterien und der Regelung kostete 17.000 Euro, gesponsert von einem Elektronikversender. Gesteuert wurde das ganze System per Modellflug-Fernsteuerung. Exabotix tüftelt auch an ähnlichen bemannten Drohnensystemen. Die „fliegende Badewanne“ soll auf der AERO präsentiert werden.

Redaktion Elektroflug-News: H.P.



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

NEU KOMPLETTSERVICE AUS EINER HAND



Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

- Anhängerbau
- Anhänger-Service + Renovierung
- Anhänger Reparatur + Instandhaltung
- Bau von Sonderanhängern

NEU Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Cockpitgestaltung
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Zentral und verkehrsgünstig gelegen, direkt an der A 61, Abfahrt Waldlaubersheim



Neues Angebot für unsere UL-Flugschulen und Flugschüler

Sie sind Pilot oder Flugschüler und üben ihre fliegerischen Aktivitäten mit gecharterten Flugzeugen oder Luftsportgeräten aus? Dann haben Sie sich sicher auch schon gefragt, was passiert, wenn das gecharterte Flugzeug beschädigt wird.

Speziell für diese Fragen und Versicherungen für Piloten, die ihre Lizenz oder UL-Flugzeuge beim DAeC haben, arbeitet das Luftsportgeräte-Büro mit einem Versicherungsmakler zusammen. Welche Lösungen es für Charterpiloten und Flugschüler gibt, können Sie nachfolgend und im Gespräch mit uns erfahren.

So wie Sie vor jedem Start eine detaillierte Flugvorbereitung durchführen, so sollte auch die Kalkulation finanzieller Risiken einbezogen werden. Diese können einerseits durch die Zahlung der Selbstbeteiligung durch einen unfallbedingten Schaden am Luftfahrzeug oder im härteren Fall durch Verletzungen des Piloten entstehen.

Wenn Sie als Flugschüler oder Charterer fliegen, sind Sie meistens für die Schäden am Luftfahrzeug über eine Versicherung des Luftfahrzeughalters abgesichert. Jedoch tragen Sie häufig ein finanzielles Risiko durch die Selbstbeteiligung. Und das kann schnell teuer werden.

Beispielsweise setzt die Maschine bei der Landung hart auf, der Propeller hat Bodenberührung und wird beschädigt. Zusätzlich sind möglicherweise Schäden am Triebwerk und der Motoraufhängung zu beheben. Die Kosten können schnell 10.000 € oder mehr erreichen. Normalerweise müssen Sie die Selbstbeteiligung aus eigener Tasche bezahlen.

Oder es kann auch beim Piloten im Schadenfall zu Verletzungen kommen. Dieses Risiko ist über die private Unfallversicherung in der Regel nicht abgesichert. Ebenso ist ein Unfall in der Freizeit nicht über die gesetzliche Unfallversicherung abgedeckt.

Welche Luftfahrtversicherungen können hier helfen?

Die neue Flugzeug Kasko-SB und Unfall-Kombination deckt die beiden Risiken für Flugschüler und Charterer ab.

Während bisher das persönliche Unfallrisiko bereits über eine Luftfahrtunfallversicherung abgesichert werden konnte, war dies für die Selbstbeteiligung bei einem ersatzpflichtigen Kaskoschaden am Luftfahrzeug in den meisten Fällen nicht möglich.

Mit der neuen Flugzeug Kasko-SB und Unfall-Kombination wird auch für dieses finanzielle Risiko eine Absicherungsmöglichkeit geschaffen. Es handelt sich dabei allerdings nicht um eine Kasko-Deckung, sondern um eine Absicherung der Selbstbeteiligung bei



Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28 Tel. +49 5 31. 2 35 40 60
38108 Braunschweig www.daec.de

L U F T S P O R T G E R Ä T E - B Ü R O

einem ersatzpflichtigen Kaskoschaden entsprechend den Bedingungen der Versicherer. Dies gilt jeweils vom Besteigen bis zum Verlassen eines Luftfahrzeugs. Das bedeutet: Im Schadenfall übernimmt der Versicherer die Kosten der Selbstbeteiligung, nicht aber die Kosten für die Reparatur des Flugzeugs – diese sind über die Kaskoversicherung gedeckt, die der Eigentümer abschließt.

Die Flugzeug-SB und Unfall-Kombination wird in verschiedenen Varianten (Höhe der Selbstbeteiligung und Summen zur Invaliditäts- und Todesfallabsicherung bei einem Unfall) angeboten. So kann jeder seinem Bedarf entsprechend wählen.

An wen kann ich mich wenden und wo kann ich ein Angebot einholen?

Sie können sich direkt an den Versicherungsmakler, Dieter Hopfe, wenden.

Tel.: 0351 4384217, E-Mail: info@versicherungsmakler-hopfe.de

Es besteht auch die Möglichkeit, auf unserer Internetseite beim DAeC oder www.charterpilot24.de direkt zum Angebotsrechner zu gelangen.

Angebotsbeispiele haben wir auf unserer Internetseite veröffentlicht. Vorbeischaun lohnt sich. Für den Service und weitere Fragen dazu steht Ihnen die LSGB-Mitarbeiterin Bettina Hesse-Bergstedt zur Seite.

Die vorstehend genannten Erläuterungen sollen nur als Hinweis auf den wesentlichen Inhalt und Zweck der genannten Versicherungen dienen. Grundlage bilden die jeweiligen Versicherungsbedingungen und gesetzlichen Vorschriften. Durch das LSG-B/DAeC erfolgt keine Vermittlung bzw. Beratung.

Frank Einführer
Luftsportgeräte-Büro im DAeC



▷ DOPPELT ▷ SICHER ▷ ABHEBEN

FLUGZEUG KASKO-SB UND UNFALL-KOMBINATION

Doppelte Sicherheit für Flugschüler und Piloten mit der **FLUGZEUG KASKO-SB** und **UNFALL-KOMBINATION**:

Die Absicherung des finanziellen Risikos einer Kaskoselbstbeteiligung und die finanzielle Absicherung von persönlichen Unfallfolgen. Dies gilt jeweils vom Besteigen bis zum Verlassen des Luftfahrzeugs.

Ein Produkt der AXA Versicherung AG

Weitere Informationen unter www.charterpilot24.de
info@versicherungsmakler-hopfe.de
Tel: 0351 - 438 42 17
Lohrmannstraße 20, 01237 Dresden


Dieter Hopfe
Versicherungsmakler

Deutsche UL-Meisterschaften in Jena



29. Deutsche
Meisterschaft im UL-Fliegen
Flugplatz Jena-Schöngleina EDBJ
10. – 13.5.2018



Zugegeben, ein ruhiger Flug in der näheren Umgebung des eigenen Flugplatzes ist ganz schön. Und ja, ein kleiner Ausflug mit Freunden zu einem anderen UL-Flugplatz in der weiteren Umgebung meiner Heimatbasis bei schönem Wetter ist auch nicht zu verachten.

Aber soll das alles sein? Für alle, die ein wenig mehr wollen, als ‚nur‘ durch die Gegend zu fliegen, richtet die Bundeskommission Ultraleichtfliegen im DAeC zusammen mit dem DULV im Mai die 29. Deutschen UL-Meisterschaften aus. Gastgeberer Platz ist der Flugplatz Jena-Schöngleina, der sich innerhalb kürzester Zeit mit seinen UL-freundlichen Aktionen einen Namen gemacht hat.

In EDBJ findet also vom 10. bis 13. Mai die Meisterschaft statt. Wer sich jetzt fragt, warum er daran teilnehmen soll, für den hat Wolfgang Lintl, Vorsitzender der Bundeskommission UL, die richtige Antwort: „Bei dieser Meisterschaft kann man ganz leicht neue fliegerische Erfahrungen sammeln, die einem mehr Sicherheit und ein gutes Gefühl bei allen künftigen Flügen geben werden. Wer bei der DM startet, braucht nicht mehr als das Basiswissen und die grundlegenden Fähigkeiten, die er bei seiner Ausbildung gelernt hat und eigentlich bei jedem ‚normalen‘ Flug auch anwenden muss.“

Michael Kania, seit einigen Jahren Wettbewerbsleiter, ergänzt: „Bei den Meisterschaften geht es weder um extreme Flugfiguren noch

um gefährliche Situationen. Es sind die üblichen Fähigkeiten für Navigationsflüge gefragt, allerdings ohne GPS, dafür mit Karte, Kompass und Stoppuhr.“ Damit die Navigation nicht zu schwierig ist, werden bei den Wertungsflügen Karten im Maßstab 1:20.000 mit Luftfahrtaufdruck verwendet. Außer im Überlandfliegen müssen sich die Teilnehmer auch im Ziellanden messen. Auch da geht es um die ganz normalen Fähigkeiten, die jeder UL-Pilot besitzen sollte: landen auf einer begrenzten Landestrecke.

Die Deutschen Meisterschaften sind gleichzeitig die Qualifikation für die Teilnahme an internationalen Meisterschaften. In diesem Jahr wird es wieder eine Weltmeisterschaft sein, die Mitte August in Ungarn ausgerichtet wird.

Um in diesem Jahr bisherige DM-Teilnehmer erneut zu begeistern, aber auch Neueinsteiger zur DM nach Jena-Schöngleina zu bekommen, haben sich die Organisatoren etwas ausgedacht.

Wer schon mal teilgenommen hat und ein Neueinsteiger-Team mitbringt, spart 40 Euro beim Startgeld. Details der Ausschreibung, Fristen und Anmeldeunterlagen gibt es zum Download unter ...

Wolfgang Lintl



Hier geht es zur Ausschreibung
www.daec.de/sportarten/ultraleichtflug/



WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-2-Flugzeuge

Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT)

CAMO SÜDWEST
GMBH

CAMO Südwest GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • www.camo-suedwest.de • info@camo-suedwest.de

Die 120-kg-Klasse wird „salonfähig“



Modernste Fertigungstechnologien machen es möglich: Trotz der Begrenzung auf 120 kg Leergewicht schaffen es engagierte Konstrukteure mittlerweile, „richtige“ Flugzeuge auf die Räder zu stellen. Diese Entwicklung macht das Fliegen in der Klasse der sogenannten „Leichten Luftsportgeräte“, kurz „LL“, immer attraktiver.

Entsprechend war dieser positive Trend auch ein wichtiges Thema in der jüngsten Hauptversammlung des DVLL, des neuen Deutschen Verbandes für Leichte Luftsportgeräte. Der DVLL ist seit Anfang Dezember beim Amtsgericht Braunschweig registriert und vereint nun auch ganz offiziell die LL-Segelflieger, vormals im DULSV organisiert, mit den LL-Motorfliegern des ehemaligen Verbandes VMLL. Als Ausblick in die schon greifbare Zukunft der 120-kg-Klasse wurde in der Segelflug-Sektion vor allem der polnische „Axel“ diskutiert: Ein reinrassiger Segelflieger mit ansprechenden Flugleistungen und Elektro-Klapptriebwerk. Durch die Eigenstartfähigkeit bzw. Rückkehrhilfe kommt er den Wünschen vieler Piloten nach Autonomie und erhöhter Rückkehrbarkeit sehr entgegen. Nähere Informationen im Video:

<https://www.youtube.com/watchv=bhQiUnciiWM>

Für Charter- und Schnupperflüge: Das erste Motorflugzeug des DVLL ist stationiert

Ebenfalls „salonfähig“ durch eine äußerst geräumige, allseits geschlossene Kabine und das einfach zu handhabende Bugrad-Fahrwerk ist der „Swan“. Um diesen Komfort bei 120 kg Leergewicht bieten zu können, ist er komplett in Kohlefaser-Leichtbau hergestellt. Der auch besonders einfach per Trailer transportierbare Swan sammelte in der Diskussion im Vergleich zu anderen Mustern die meisten Pluspunkte mit Blick auf den Einsatz im Verband. Deshalb

wurde beschlossen, ihn als erstes Motorflugzeug des DVLL anzuschaffen und in Bad Sobernheim zu stationieren. Dort kann er – nach einem Einweisungsflug mit Fluglehrer in einem Doppelsitzer – von den Verbandsmitgliedern ab Saisonbeginn 2018 gechartert werden.

Der Swan bietet mit seinem geschlossenen Cockpit auch in der kühleren Jahreszeit den nötigen Komfort und kann mit seinem Bugradfahrwerk auch von Piloten ohne Spornraderfahrung genutzt werden. Er bietet damit nun für alle Interessenten der 120-kg-Klasse die besten Voraussetzungen, um sich einmal mit einem Schnupperflug ein eigenes praktisches Bild vom „wirklich leichten Fliegen“ zu machen. Die genauen Preise stehen noch nicht fest, der Verband wird den Flieger aber auf alle Fälle günstig zum Selbstkostenpreis anbieten.

Ein gemeinsames „Dach“ für alle 120-kg-Flugzeuge

Der DVLL möchte nicht auf aerodynamisch gesteuerte Dreiachser beschränkt bleiben. Herzlich willkommen sind auch alle Piloten von 120-kg-Trikes. Bei diesen über die Gewichtskraft gesteuerten, motorisierten „Drachen“ mit Segeltuch- oder festen Flächen ist der Einzug der Elektroantriebe schon weit fortgeschritten. Insbesondere wenn aerodynamisch hochwertige Flächen der Hängegleiter und Klapp-Propeller zum Einsatz kommen, teilweise kombiniert mit einem Einziehfahrwerk an den Gondeln, sind diese E-Trikes für ausgedehnte Thermik-Flüge prädestiniert.

Bereits kurzfristig soll daher im DVLL ein drittes Segment für „Motor-Trikes“ eingerichtet werden. Für die Zukunft zu erwarten ist ferner ein Segment für Gyrocopter, wenn bei diesen interessanten Geräten erst einmal die bei allen „Leichten Luftsportgeräten“ geforderte 120-kg-Grenze für das Leergewicht „geknackt“ ist.



3



4



5



6

1+2: Der polnische Segelflieger „Axel“ mit Elektro-Klapptriebwerk passt genau in die deutsche 120-kg-Klasse.

3: Der „Swan“ in moderner Kohlefaser-Technologie: Das erste 120-kg-Motorflugzeug des neuen Verbandes DVLL

4+5: Die Unterschiede innerhalb der 120-kg-Klasse verwischen sich teilweise: Beim „Silent Glider“ wird über Klappen die Querruder-Funktion ausgeübt, nur die Steuerung um die Querachse erfolgt über Gewichtskraft mit einem ins Cockpit ragenden Stab. Auf der AERO 2018 soll nun ein Cockpit mit Knüppelsteuerung wie bei einem Dreiachser angeboten werden. Beim Drücken nach vorne geht's abwärts und nicht aufwärts wie beim Drücken des Stabs der ursprünglichen Version. Umsteiger vom Segel- oder Motorflug müssen sich also nicht mehr auf „gegenseitige“ Bedienung umstellen.

6: Auf der Banjo-Flotte der Segelflug-Sektion des DVLL können Segelflieger auch 2018 wieder während der Ausbildungswoche in Bad Sobernheim die Lizenz für die LL-Segelflieger erwerben. Nähere Infos können angefordert werden: info@dvll.de

Gemeinsame Basis: Maximale Eigenverantwortung

Ganz gleich ob Segelflieger, Motorsegler, reines Motorflugzeug oder Trike: Das Fliegen mit den 120-kg-Geräten hat eine gemeinsame Basis: Faszinierend ursprüngliches, direktes Flugerleben in größtmöglicher Eigenverantwortung. Der Pilot respektive der Halter ist für seine eigene Lufttüchtigkeit und die des Fliegers in vollem Umfang selbst verantwortlich. Amtliche Nachweise durch Medical und Jahresnachprüfung werden dazu nicht gefordert. Auch „Übungs“- oder gar „Überprüfungs-Flüge“ sind vom Gesetz nicht vorgesehen. Mehr Freiheit beziehungsweise Eigenverantwortung gibt es in keiner anderen Flugzeug-Kategorie.

Was, wann, wo beim DVLL in 2018

Wer aus erster Hand mehr über die neue 120-kg-Klasse erfahren will, sollte sich im Kalender vormerken:

- Montag, 6. August, bis Sonntag, 12. August: Dann findet in Bad Sobernheim für die Segelflieger eine Ausbildungswoche statt, um den Schein für UL-Segelflug zu erwerben. Auf den bewährten Banjos des DVLL kommt man schnell und unkompliziert an die LL-Lizenz.

Für die Motorflieger besteht die Möglichkeit, den neuen „Swan“ nicht nur zu begutachten, sondern auch bei einem „Schnupperflug“ zu erproben.

Anmeldungen für die Teilnahme in Bad Sobernheim bitte direkt beim Luftsportverband Rheinland Pfalz.

- Samstag, 18. August, bis Samstag, 25. August: Der DVLL veranstaltet wie jedes Jahr wieder ein Verbandstreffen inklusive Fliegerlager. Diesmal auf den Flugplatz „Altes Lager“ bei Berlin. Auch hier ist der neue „Swan“ dabei und steht für Probeflüge zur Verfügung!

Mehr Infos über die „Leichten Luftsportgeräte“ zum Nachlesen: <https://dvll.de/> und für die Motorflieger auch unter <https://ultraleicht120.de/>

Bei Interesse am DVLL: Informationen oder – mit Telefonnummer – Rückruf anfordern unter info@dvll.de

Mike Anderson



www.dvll.de



Weller Rebel und Heath Parasol

Beschränkung auf das Wesentliche:
Stick and Rudder



Den Kopf zurückgelehnt und für einen kurzen Moment die Augen geschlossen. Der Fahrtwind streicht angenehm über die Stirn. Im Kopfhörer läuft Musik in voller Lautstärke – so lässt es sich hier oben aushalten. Ich sitze im Rebel, dem 120-kg-Dreiaxser von Roman Weller.

Als ich die Augen wieder aufmache, ist der Rebel in eine leichte Linkskurve gegangen. Der Effekt des Propellerstrahls ist nicht unerheblich, auch wenn der Briggs & Stratton-Viertakter nur etwa 30 Pferdestärken hat. 800 Meter unter mir ist der Flugplatz Borkenberge (EDLB), im Südwesten von Münster gelegen. Einschließlich der 750 m langen Ost-West-Bahn mit versetzter Schwelle ist Borkenberge eine große, zusammenhängende Grasfläche, ein Paradies für Segelflieger – und natürlich für den Rebel! Der Wind weht mäßig aus Westen. Die Thermik, auf die der Rebel mit seiner geringen Flächenbelastung enthusiastisch reagiert, hält sich jetzt, gegen Abend, in Grenzen.

Ich schalte schließlich doch die übers Handy gestreamte Spotify-Musik aus. Es wird Zeit, wieder auf die Erde zurückzukehren. Also melde ich mich beim Mann im Turm für eine Ziellandung über die Südplatzrunde. Die Kollegen vom Segelflug haben schon abgebaut. Und warum die langwierige Nordplatzrunde über bewaldetes Gebiet fliegen, wenn es auch spaßiger und vor allem sicherer geht? Vorn schnurrt zwar ein richtig guter Motor, aber der ist eigentlich für größere Rasenmäher und Schneeräumgeräte konzipiert worden und eben kein Lycoming oder Rotax. Was Segler können, kann der Rebel auch.

Also Motor aus, Propeller geradegeklickt, und mit 70 Stundenkilometern geht es der schönen Grasbahn entgegen mit einer Gleitzahl von 1:8. Jetzt ist nichts mehr mit Propellereffekt und der Rebel zeigt, wie perfekt die Ruder aufeinander abgestimmt sind. Eindrehen in den Queranflug in 100 Metern Höhe. Der Ultra-Ultraleichtflieger der 120-kg-Klasse ist viel beweglicher als andere ULs und lässt sich fast auf der Stelle drehen. Ein wenig Slippen im kurzen Endteil. Die Nase leicht nach oben, und der Rebel setzt sich mit zartem Rums auf die Grasbahn. Auch ohne Betätigen der (vom Mountainbike entliehenen) Hydraulikbremse steht der kleine Vogel schon nach wenigen Metern. Mit einem Klick auf den Anlasser ist der Motor sofort wieder da. Denn der „Rasenmähermotor“ springt immer – wirklich IMMER – sofort an und ist dann blitzschnell warm und betriebsbereit, sodass man manchmal Mitleid mit Lycoming und Genossen kriegen könnte.

Der Rebel rollt sanft vor der Tanksäule aus. Die Anzeige steht noch vom Vorgänger auf mehr als 100 Liter. So viel Nachtanken wird es jetzt nicht werden. Denn der Tank des Rebel ist bereits mit nicht ganz vierzehn Litern wieder voll, und das nach einem dreistündigen Ausflug auf die andere Rheinseite und entlang der niederländischen Grenze.

So oder so ähnlich ist also das Flugerlebnis mit dem Weller Rebel, der ultimativen Spaßmaschine für ein ungetrübtes und ursprüngliches Flugerlebnis!

Eines der vielen Dinge, die am Weller Rebel auf Anhieb faszinieren, ist die gelungene Hommage an die Flugmaschinen der frühen Jahre der Luftfahrt. Ganz besonders ein Flugzeug, das vor mehr als 90 Jahren



3



4



5

- 1: Weller Rebell im Lufthansa Look
- 2: „On top“ im offenen Cockpit des Weller Rebell
- 3: Nein: Der Rebell ist nicht für den Instrumentenflug zugelassen. Aber etwas Spielerei darf sein.
- 4: The engine is the heart of an aeroplane, but the pilot is its soul.
- SIR WALTER ALEXANDER RALEIGH
- 5: Heath Parasol um 1930; Foto: National Air and Space Museum, Washington DC, USA

konstruiert wurde, weist faszinierende Parallelen zum Weller Rebell auf. Lange bevor Cessna, Piper und Beech mit der Massenproduktion ihrer Flugzeuge die Allgemeine Luftfahrt in den USA begründeten, gab es bereits in den späten Zwanzigerjahren die Heath Parasol, zum damaligen Zeitpunkt das erfolgreichste Sportflugzeug der Welt.

1926 war das Geburtsjahr der Heath Parasol. Genau wie der Weller Rebell ist die Heath Parasol ein kleiner einsitziger Hochdecker. Doch eigentlich sind weder Heath Parasol noch Weller Rebell Hochdecker, sondern eben Parasols, wörtlich also „Sonnenschirme“. Bei dieser Bauweise ragt der oben gelegene Flügel nicht aus dem Rumpf heraus, sondern ist mit Streben am Rumpf verankert, was in der Tat eine vage Ähnlichkeit mit einem Sonnenschirm vermittelt. Eigentlich sieht ein Parasol aus wie ein Doppeldecker, bei dem der untere Flügel weggelassen wurde. Edward „Ed“ Bayard Heath, geboren 1888 in New York, hatte wie so viele in den Anfangsjahren der Fliegerei den Traum, dass sich Flugzeuge genauso wie Autos zu einem individuellen Massentransportmittel entwickeln würden. Seine ersten Flugzeugkonstruktionen nach Ende des Ersten Weltkriegs konnten sich aber nicht durchsetzen, da der Flugzeugmarkt überschwemmt war von der vom Militär ausgemusterten Ausrüstung, sodass Flugzeuge als „army surplus“ relativ günstig zu erwerben waren. Heath hatte schließlich die Idee, seine Heath Parasol als Bausatz zu vermarkten und landete damit einen Volltreffer. Rückblickend ist Edward Heath der Pionier der selbst gebauten Experimentalflugzeuge in bester Oshkosh-Tradition.

Es ist schwer zu sagen, wie viele seiner Flugzeuge tatsächlich gebaut und geflogen wurden. Ob man den vollmundigen Behauptungen der Heath Parasol Reklame wirklich glauben darf, dass schon im Jahre 1931 „Tausende“ Flugspaß im Heath Parasol genossen hätten (*Popular Aviation*, März 1931)?

The engine is the heart of an aeroplane, but the pilot is its soul.

- SIR WALTER ALEXANDER RALEIGH

Die amerikanischen Flugzeuginstaurierten der späten Zwanziger- und der Dreißigerjahre sind voll mit Berichten und Rekordmeldungen zur Heath Parasol. In praktisch jeder Ausgabe wurden ganzseitige Anzeigen geschaltet, und den potenziellen Käufern wurde im wahrsten Sinne des Wortes das Blaue vom Himmel versprochen. Einmal heißt es sogar: „[Die Heath Parasol] ist so sicher, dass erfahrene Piloten sie landen können, ohne das Steuer zu berühren“ (*Popular Aviation*, März 1931).

Heath finanzierte seine Flugzeugprojekte in wesentlichem Umfang durch die Preisgelder, die er bei Flugrennen gewann. Und natürlich waren solche Rekorde damals wie heute gut für die Werbung: „Fünf Jahre hintereinander Gewinner des Leichtflugzeug-Wettbewerbs der National Air Races“ (*Popular Aviation*, März 1931). Auch Höhenrekorde für die Flugzeugklasse bis 440 lb (200 kg) wurden mit der Heath Parasol aufgestellt. Ein französischer Armee-Offizier erreichte mit einem US-amerikanischen Poyer-Motor eine Höhe von 17.907 Fuß (5458 m), ohne Sauerstoffgerät natürlich. Am 18. Juli 1931 schaffte Merryl Lambert in einem dreistündigen Flug sogar 19.000 Fuß (5791 m), ebenfalls mit einem Poyer-Motor. (*Popular Aviation*, Oktober 1931). Angeblich konnte man mit der Standardmotorisierung der Heath Parasol, dem Heath-Henderson B-4-Motor, zwischen 12.000 und 16.000 Fuß (3658 bis 4877 m) erreichen. Auch Langstreckenflüge gab es. In den Dreißigerjahren legte W.B. Stevens aus San Antonio, Texas, die Strecke zwischen Chicago, dem Sitz der Heath Flugzeugwerke, und Port Arthur in Texas in weniger als dreißig Stunden zurück (*Popular Aviation*, Februar 1937). Bei einer Entfernung von rund 1000 Meilen respektive 1600 km entspräche dies übrigens einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 53 km/h.

Wichtigstes Verkaufsargument für die Heath Parasol war der sehr günstige Preis. So wurde das flugfertige Gerät einschließlich Motor



1

- 1+2: Weller Rebell in traditioneller Rohr-Tuch-Bauweise
- 3: 30-PS-Heath Henderson-Motor der Heath Parasol; Foto: National Air and Space Museum, Washington DC, USA
- 4: Eine Heath Parasol geparkt zwischen zwei Autos (*Flying*, Juli 1945).



2



3

laut einer Anzeige der Zeitschrift *Popular Aviation* vom März 1931 für 975 USD angeboten. Das entspräche heutzutage einem Preis von 14.220 USD. Der Bausatz kostete dagegen nur 199 USD (2902 USD). Dieser konnte in elf Raten bezahlt werden, wobei die erste Rate 12 USD (175 USD) betrug. Und wer sich die Baumaterialien selbst zusammensuchen wollte, konnte einfach nur die Baupläne erwerben: für 5 USD (73 USD). Die Unterhaltskosten betragen angeblich weniger als einen Cent (15 Cent) pro geflogener Meile. Im Laufe der Jahre wurden zahlreiche Varianten der Heath Parasol hergestellt: Es gab einen Segelflugzeug-Doppeldecker, der sich ohne allzu großen Aufwand zu einem Motorflugzeug umbauen ließ. Daneben gab es Pontons als Bausatz, um aus der Heath Parasol ein Wasserflugzeug zu machen, und es gab eine Ski-Version. Interessant ist die Frage, wie zu den Hochzeiten der Heath Parasol die Fliegerei in den Vereinigten Staaten rechtlich geregelt war. Damals wie heute bestand dort nicht der in Deutschland übliche „Flugplatzzwang“. Vielmehr warb Heath damit, dass sein Flugzeug keinen Flugplatz benötige und auf jedem Feld und auf jedem Highway gelandet werden könne (*Popular Aviation*, März 1931), denn „[die Heath Parasol] steigt schneller, landet langsamer und stoppt auf kürzerer Strecke als jedes andere Flugzeug“. Wie in der US-amerikanischen Ultraleichtfliegerei, in der für die bis 115 kg schweren Flugzeuge keine besondere Qualifikation des Piloten gefordert

wird, also keine Fluglizenz, kein Mindestalter, haben sich offenbar viele Besitzer der Heath Parasol das Fliegen selbst beigebracht. Wer mehr dazu wissen möchte, dem sei ein Besuch der Webseite von Jim Foreman empfohlen (www.jimforeman.com), einem Texaner, Jahrgang 1928, der als Vierzehnjähriger mit einer selbst gebauten Heath Parasol einen unfreiwilligen ersten Alleinflug absolvierte. Ob es allerdings eine gute Idee ist, sich das Fliegen selbst beigebringen zu wollen, hat bereits ein Beitrag in *Popular Aviation* vom Februar 1937 in Frage gestellt: „Ich weiß von einer Reihe von Burschen, die sich in der Tat das Fliegen in der Heath Parasol selbst beigebracht haben. Aber diese geben zu, dass der Selbstunterricht nicht so preiswert ist, wie man annehmen könnte, bedingt durch die Materialkosten für gebrochene Propeller und Fahrwerke.“ Leider kam Edward Heath im Jahre 1931 bei einem Testflug eines neuen Tiefdeckers ums Leben. Aber sein Erbe lebt weiter. Denn in vielerlei Hinsicht ist der Weller Rebell in der 120-kg-Klasse die Wiedergeburt der Heath Parasol, dieses Klassikers der Flugzeuggeschichte. Zweifellos ist sie so etwas wie der Urahn des Weller Rebell, auch wenn Letzterer von Roman Weller von Grund auf neu konstruiert wurde und in der Tradition der Ultraleichtflugzeuge von Scheibe steht. Aber im Laufe der Jahrzehnte ziehen geniale Konstrukteure offenbar die gleichen Schlussfolgerungen und verwenden ähnliche Bauprinzipien.



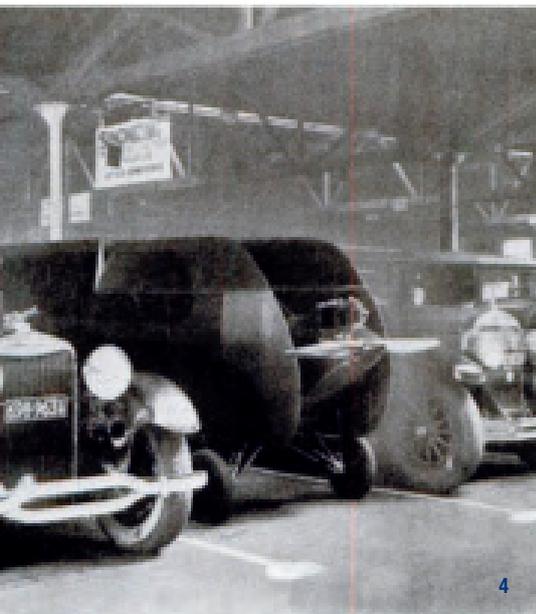
irlshop

ICAO-Karten u. ICAO-Segelflugkarten
Deutschland 2018 erscheinen
am 29. März 2018
bei Sammelbestellung bis zu 20% Rabatt

Rogers Data VFR-Karten 2018 erscheinen
am 29. März 2018
ab 10 Karten bieten wir 10% Rabatt
ab 20 Karten kostenloser Versand



irlshop Luftfahrtzubehör 86874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +498268-9044804 kontakt@irl-shop.de



4



5

- 5: Heath Parasol, um 1930
- 6: Zeitgenössische Werbung

Anmerkungen:

Ein Pilot-Report zum Weller Rebell von Peter Wolter ist im *Fliegermagazin*, Oktober 2017, erschienen. Dort findet man detaillierte Informationen zur 120-kg-Klasse in Deutschland.

Wer glaubt, dass die Lufthansa keinen Humor hat oder vielleicht keine kleinen Flugzeuge mag, dem sei das *Lufthansa Magazin* vom Januar 2018 empfohlen, Stichwort „Kleiner Hüpfen“.

Danke an die Webseite www.skygod.com für das Zitat von Sir Raleigh!

Quellen

- https://en.wikipedia.org/wiki/Heath_Parasol
- https://en.wikipedia.org/wiki/Heath_Henderson_B-4
- Flughandbuch zum Prototypen des Weller Rebell von 2013*
- http://www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2012/luftsportgeraete_buero/kennblaetter/125.pdf

Ralph Lellé

Popular aviation literature, 1931

Learn To Fly

in 5 Weeks

From Winner of National Air Races
Let champion aviator, E. H. Heath, winner of the National Air Races at Rockford, Ill. and at Philadelphia in 1926, teach you how to fly. Heath has been building and flying aeroplanes for 20 years. Learn to fly, complete training and flying from the veteran pilot. Learn to land and best-motored flying school in the country—the books, the most complete written for covering students in need of substantial funds.

Heath Parasol Aeroplanes
Aeroplane manufactured by Heath, can be used for training, for the first time, in a new and improved manner. Complete instructions in motor, landing, and airplane construction.

Employment Service
Employment service to all students involved in our first course. Our experienced airplane factory work men. We help you get a job, and we help you get a good one.

Big Money in Aviation
We will help you get a job, and we will help you get a good one. We will help you get a job, and we will help you get a good one.

Write for Catalog
Write for Catalog, Heath Parasol Aeroplanes, 1250 N. Dearborn Ave., Chicago, Ill. HEATH SCHOOL OF AVIATION, Dept. 2219, 2220 Broadway, Chicago, Ill.

6

	Heath Parasol um 1930	Weller Rebell 2018
Konstrukteur	Edward Bayard Heath	Roman Weller
Produktionsort	Chicago	Bibersfeld
Besatzung	1	1
Länge	5,10 m	5,08 m
Spannweite	7,62 m	8,60 m
Höhe	1,73 m	1,80 m
Flügelfläche	12,50 m ²	11,44 m ²
Leergewicht	117,9 kg	119,4 kg
max. Gesamtgewicht	253,9 kg	250,0 kg
Motor	Heath Henderson B-4 Vierzylinder Viertakt Reihenmotor, Luftkühlung	Briggs & Stratton Vanguard 630 Zweizylinder Viertakt V-Motor, Luftkühlung
Leistung	30 PS	30 PS
Tankvolumen	44 Liter	22,5 Liter
Vmax	112 km/h	125 km/h
Reisegeschwindigkeit	90 km/h	85 km/h (75%)
Steigrate	152 m/min	120 m/min
Preis zur Berechnung des Äquivalenzpreises siehe oben	12.719 1931	31.000 2017

Nutzung freigegeben!

Handfunkgerät
8,33 kHz

REXON RHP-530
ab 269 Euro

www.segelflugbedarf24.de

DANK

Jetzt auch **MOBIL** umsteigen!

1993-2018

25

ULIS SEGELFLUGBEDARF

Lernen von den Profis

Unter dieser neuen Rubrik sollen alle Themen aus der kommerziellen Luftfahrt zur Sprache kommen, die geeignet sind, das Fliegen im Luftsport sicherer zu machen. Den Anfang macht Patrick Ockens, Ausbildungskapitän bei Germanwings, mit seinem Beitrag über den richtigen Umgang mit Checklisten.

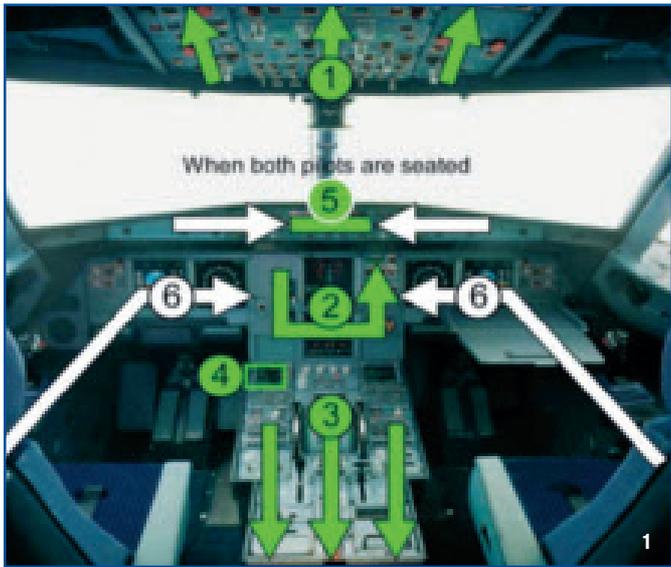
Der richtige Umgang mit Checklisten

Über den richtigen Umgang mit Checklisten gibt es zahlreiche Untersuchungen der NASA sowie der Flight Safety Foundation. Alle kommen zum gleichen Ergebnis: Viele Unfälle hätten verhindert werden können, wenn die Checklisten-Philosophie konsequent angewendet worden wäre. Es bleibt dabei, dass der Mensch der schwächste Punkt in unserer Flugsicherheitskultur ist.

Checklisten werden in der Privatfliegerei oft nachlässig behandelt, weil es beeindruckend erscheint, wenn alle Aktionen „auswendig“ beherrscht werden. Warum dann der Ärger mit der blöden Liste? Doch auch ein Berufspilot, der sein Cockpit genauso gut kennt wie andere ihren Schreibtisch, nimmt die Checkliste auf jedem Flug zur Hand. Nicht nur, weil es gesetzlich vorgeschrieben ist. Sondern weil es sich bewährt hat. Der richtige Umgang mit Checklisten sollte daher einen festen Platz in der Flugausbildung haben.

Checklisten strukturieren die Arbeit im Cockpit sowohl inhaltlich als auch zeitlich und ermöglichen daher auch unter Stress und Adrenalin einen geordneten und fehlerfreien Ablauf der wichtigsten Vorgänge in einer Standard- oder Notsituation. Voraussetzung ist, dass der Pilot für alle Checklisten des Flugzeugs ein „mentales Inhaltsverzeichnis“ besitzt, das er regelmäßig auffrischt. Er muss genau wissen, welche Checkliste für eine bestimmte Situation geeignet und wo sie zu finden ist. Eine Checkliste sollte daher an einem festen Platz griffbereit verstaut sein, wo sie die Sicht nicht behindert und bei Turbulenzen nicht im Fußraum verschwinden kann. Außerdem sollte das Layout übersichtlich und einprägsam sein und über alle Bereiche einer logischen Struktur folgen. Ringbuchordner mit zerknitterten Klarsichtfolien, in denen sich alte Kopien des Flughandbuchs befinden, sind sicherlich nicht die richtige Wahl. Auch wer keinen Autopilot hat und stets eine Hand zum Steuern des Flugzeuges braucht, sollte die richtige Checkliste schnell greifen können. Im Verkehrsflugzeug nutzen wir ein laminiertes Büchlein in handlichem Format, mit dicken, griffigen Seiten und großer Schrift, die selbst bei Rauch im Cockpit noch gut zu erkennen ist. Dieses „Quick Reference Handbook“ besitzt ein Inhaltsverzeichnis mit Reiterstruktur. Auch einhändig lässt sich schnell die richtige Seite finden. Inhaltlich passende Listen sind nebeneinander abgedruckt.

Doch auch in der Cessna sollte man das Notverfahren „Triebwerksbrand beim Anlassen“ gedanklich direkt auf der Folgeseite des Verfahrens „Vor dem Anlassen“ einsortieren. Inwiefern eine solche nutzerfreundliche Neustrukturierung auch im Layout des Flughandbuchs legal ist, sollte mit dem Hersteller, der Versicherung und dem LBA sorgfältig abgeklapft sein. Im Internet finden sich schöne Lösungen professioneller Anbieter (www.qref.com). Inhaltliche Veränderungen innerhalb einer Liste dagegen sind keinesfalls er-



laubt. Verändert der nachträgliche Einbau eines Gerätes (z.B. eines Garmin G1000) den Betrieb des Flugzeuges wesentlich, findet die Veränderung über das Supplementary Type Certificate eines Part21 Entwicklungsbetriebes nachträglich ihren Weg ins Flughandbuch und damit auch in die relevanten Checklisten.

Grundsätzlich werden zwei Arten unterschieden: „Challenge-Response“ (Frage – Antwort) und „read-and-do“ (lesen und ausführen). Im Airbus nutzen wir „read-and-do“ bei langen und komplexen Verfahren, die nur selten angewendet werden und meist nicht zeitkritisch sind. Zum Beispiel beim Start eines Triebwerks mit externem Strom und externer Druckluft. Wie bei bei einem Backrezept („man nehme eine Prise Salz, dann ...“) geht der Pilot die Liste Schritt für Schritt durch und führt jede Aktion nach Anleitung durch die Liste aus. Vorteil: leicht zu verstehen, man kann nichts vergessen, und gerade im 2-Mann-Cockpit vorteilhaft, weil einer liest und der andere schalten kann. Nachteil: wenn der Finger im Verfahren verrutscht und eine Zeile übersprungen wird, geht der Punkt verloren und wird im schlimmsten Fall nicht mehr aufgefangen.

Die Variante „Challenge-Response“, also „Frage-Antwort“, wenden wir in allen Standardsituationen und in zeitkritischen Notsituationen an. Der Check wird im Wechsel mit einer Sequenz auswendig beherrschter Schaltungen vorgenommen, die auch „action items“ oder „items“ heißen. Mehrere items ergänzen sich zu dem sogenannten „flow pattern“ („Ablaufmuster“, z.B. „before start flow“). Erst wenn alle items auswendig erledigt sind, wird für eine zweite Kontrollrunde die gleichnamige Checkliste zur Hand genommen. Dadurch erhalten wir durch den sinnvollen Einsatz der Checkliste einen doppelten Boden (auswendige items + schriftliche Checkliste zur Nachkontrolle). Die Reihenfolge der items, also der flow, ergibt dabei ein sinnvolles Muster. Der Pilot wandert bei seiner Arbeit in Form eines S, eines L oder in horizontalen gedanklichen Ebenen immer wieder so über die Panels und Instrumente, dass sich im Gehirn der räumliche Ablauf automatisiert und so auch intuitiv und unter Stress leicht abrufen lässt. Natürlich müssen Reihenfolge und Zeitpunkt der items gut beherrscht werden. Wir üben dies in einem Cockpit-Nachbau oder zu Hause an einem Cockpit-Poster an der Wand. Ein vergrößertes Cockpit-Foto des Lieblings-Vereinsflugzeugs eignet sich ebenso gut.

2



NOTVERFAHREN CESSNA C 172 R

TRIEBERSTÖRUNG NACH DEM START

Geschwindigkeit (V _{lo})	65 Kts
(Klappen eingefahren)	
Geschwindigkeit (V _{lo})	60 Kts
(Klappen ausgefahren)	
Gashebel	vorste
Gemischshebel	REICH
Zündschalter	BEIDE
Kraftstoffpumpe	AN
Brandhahn	AUF
Takelwischschalter	BEIDE

NOTLANDUNG MIT STEHENDEN TRIEBWERK

Geschwindigkeit (V _{lo})	65 Kts
(Flügelklappen nach Bedarf)	
Brandhahn	ZU
Gemischshebel	ARM
Zündschalter	AUS
Batterie-/Auspulverschalter	AUS
Flutzeuge sofort	AUS

ABFALL DES ÖLDRUCKS

Öltemperatur prüfen
Wenn Öldruck unter grünem Bereich abfällt und Öltemperatur normal:
Landung auf nächstgelegenen Flugplatz
Wenn Öldruck unter grünem Bereich mit ansteigender Öltemperatur:
Motorleistung auf minimal erforderliche reduzieren, sobald wie möglich landen, dabei permanent auf Motorschall und Notlandung vorbereitet sein.

GLEITFLUG

Geschwindigkeit bei 1043 kg	65 Kts
Glitzzeit 11, d. h. bei 2.000 ft über Grund beträgt die Glitzstrecke bei Windstille ca. 3 NM.	

TRIEBERWISSEN WÄHREND DES FLUGES

Magnete	prüfen, BEIDE
Glitzhebel	Stellung beibehalten
Gemischshebel	REICH
keine Verbesserung	Leistung auf minimal erforderlich reduzieren, sobald wie möglich landen.

TRIEBERWISSEN

Brandhahn
Gemischshebel
Gashebel
Batterie-/Auspulverschalter
Batterie & Alterator
Flutzeuge sofort
Fuel Selector

TRIEBERWISSEN

Geschwindigkeit (V_{lo})
Brandhahn
Gemischshebel
Gashebel
Zündschalter
Kraftstoffpumpe/Flutzeuge
Notlandung mit ste führen

NORMAL CHECKLIST CESSNA C 172 R

PREFLIGHT

Outside check	completed
Inside Check	completed
Batterie & Alterator	on
Fuel Selector	Both

ENGINE START

Master switch	on
Beacon	on
Throttle	0,5cm open
Mixture	rich
Electr. Pump	cold - 5 sec, warm - 1 sec
Mixture	lean
Propeller area	start
Engine starter	rich, as soon as engine running
Oilpressure	green arc
Amps Meter	checked

AFTER STARTING ENGINE

Avionic Master Switch	on
Annunciator Panel	checked
All instruments	set & checked

DURING TAXIING

Brakes	checked
Instruments	checked
Controls	check free

TRIEBERWISSEN

Magnetechecked @ 2000 RPM
Oil pressurechecked @ 2000 RPM
Fuel Selectorchecked, then 1000 RPM
Idle Speedchecked, then 1000 RPM

RUN-UP

Dep. & Emer. Briefingcompleted
MixtureBoth
Trimneutral
Mixturerich
Doors & Windowsclosed
Flapsset

BEFORE TAKEOFF

MagnetsBoth
MixtureBoth
Fuel Selectorrich
Flapsrich

CLEARED FOR TAKEOFF

Strobes	on
Transponder	ALT
Directional Gyro	geprüft

SPEEDS

V ₀	60 KIAS
V ₁	79 KIAS
Cruise Climb	80 KIAS
V _R Flaps 40°	62 KIAS
V _R Flaps 0°	67 KIAS
Best Glide	65 KIAS

AFTER TAKEOFF

Flaps	up
Throttle	max Power

BEFORE LANDING

Appr. Briefing	completed
V _{Ref} /V _{Min}	rich
Fuel Selector	Both
Mixture	rich

FINAL

Mixture	rich
Flaps	set

AFTER LANDING

Transponder	svy
Flaps	up
Strobes	off

SHUTDOWN

Avionic Master Switch	off
Mixture	lean
Magnets	off
All lights & switches	off
Parking Brake	as required

3 Diese Checkliste ist ein Ersatz für ein normales Verfahren.

4 Version: 27.10.2015

- 1: „Flow Pattern“ (Ablaufmuster) für einen Check im Airbus-Cockpit
- 2: Solche handlichen und sinnvoll aufbereiteten Checklisten kann man für viele Muster käuflich erwerben.
- 3 und 4: Aufgeräumte Checklisten einer Flugschule für Not- und Normalverfahren

Wichtig: Egal welches Checklisten-System genutzt wird – die Antworten auf die Checklistenfragen geben wir nicht durch Erinnerung („habe ich gerade gemacht“) und möglichst auch nicht durch bloße Kontrolle der Schalterstellung („steht auf ON“). Vielmehr sollte der Blick den tatsächlichen Systemzustand bestätigen. Beispiel: Klappenhebel wurden im flow auf 15 Grad gefahren. Auf die Frage „Klappen?“ geht der Blick nicht zum Hebel, sondern wenn möglich über die Schulter zur Tragfläche oder auf die geeichte Anzeige im Cockpit. Oder: „Fahrwerk ausgefahren?“ Nicht die Hebelstellung, sondern drei grüne Lichter geben die Antwort. Natürlich sind aus dem Pilotensitz die tatsächlichen Kontrollmöglichkeiten über den Status des Landescheinwerfers in einer C152 begrenzt. Das Gute ist aber: Je komplizierter die Flugzeuge werden, desto mehr Anzeigen über den Systemstatus gibt es im Cockpit. Übung und gute mentale Vorbereitung sind der Schlüssel dazu, die Arbeit mit Checklisten nicht als nervige Vorlesearbeit, sondern als erleichternden Gewinn an Sicherheit zu verstehen. In der Ausbildung wird der Grundstein hierzu gelegt.

Autor und Redaktion weisen darauf hin, dass für Halter und Pilot in jedem Fall die gesetzlichen Regelungen sowie das Flug- und Betriebshandbuch maßgeblich sind!

Der Geburtstag der Checkliste

Am 30. Oktober 1935 wollte Boeing dem Militär das neue Modell 299 vorstellen, später bekannt als B-17 „Flying Fortress“. Vom Wright Field nahe Dayton, Ohio, hob der Bomber ab, staltete Sekunden später und stürzte aufs Flugfeld. Zwei Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. **Was war passiert?** Die Besatzung hatte schlicht vergessen, die Knüppelverriegelung (die beim geparkten Flugzeug Ruderausschläge durch Wind verhindert) zu lösen. **Die Schlussfolgerung:** Das Flugzeug sei „zu komplex“ und überfordere die menschliche Merkfähigkeit. Boeing führte nach diesem Crash die „Checkliste“ ein – als permanentes und verpflichtendes Werkzeug für alle Piloten. Dieses wichtigste „plugin“ des menschlichen Gedächtnisses rettet seitdem ungezählte Leben – nicht nur in der Fliegerei, sondern auch bei Ärzten, Architekten und in fast allen Zweigen der Industrie.

AUTOR

Patrick Ockens begann seine fliegerische Laufbahn im Luftsportverein Bad Neuenahr. Später besuchte er die Lufthansa-Verkehrsfliegerschule und flog die Muster A320, A330 und A340. Aktuell ist er als Ausbildungskapitän für Germanwings tätig.

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



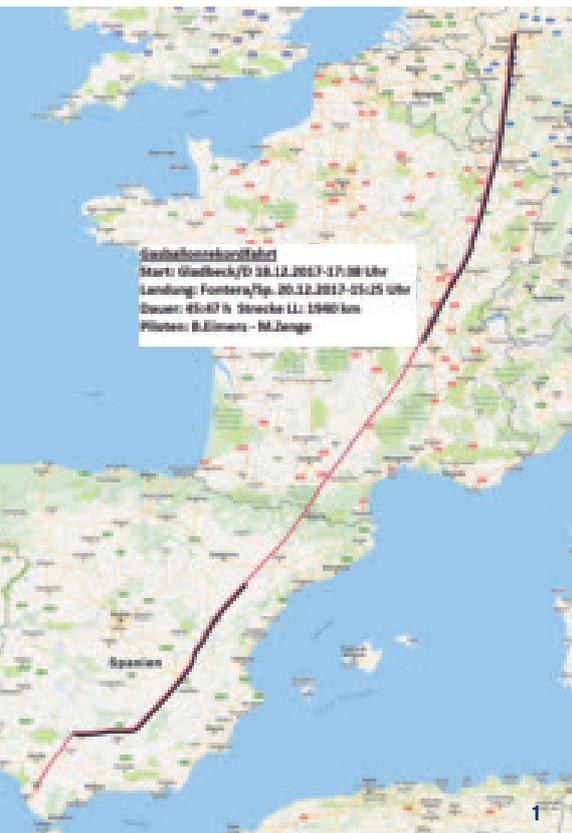
LTB Follmann
Inh. Marc Kön

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!



Mit dem Gasballon von Gladbeck nach Jerez de la Frontera



Um 1900 fanden zahlreiche Ballonfahrten von deutschen Startplätzen nach Russland statt. Nach den Weltkriegen ist es bisher nicht gelungen, wieder die Erlaubnis für Fahrten nach Russland zu bekommen. So müssen sich die Ballonsportler mit anderen europäischen Ländern begnügen. Benjamin Eimers erzählt von der weitesten Ballonfahrt mit Start in Deutschland seit mehr als 100 Jahren.

Fahrten Richtung Osten waren dank unserer typischen Wetterlagen früher die Favoriten der Ballonfahrer. So wurden um 1900 zahlreiche Gasballonfahrten durchgeführt, um wichtige meteorologische Erkenntnisse zu sammeln. 1914 fuhr Hans Berliner mit zwei Mitfahrern in seinem 1680 m³ großen Gasballon „Siemens-Schuckert“ von Bitterfeld nach Kirkischan/Russland. Er legte dabei die unglaubliche Strecke von 3052 km zurück. Als Antrieb zu dieser Fahrt bei eisigen Temperaturen in einem offenen Korb nannten sie wissenschaftliche Experimente und eine Rekordfahrt. Die politischen Veränderungen nach den Weltkriegen machen seitdem Fahrten nach Russland unmöglich. Umso schwerer ist es, mit dem Ballon in Europa größere Strecken zu fahren. Hoch nach Norwegen oder tief nach Spanien sind gute Optionen, um 2000 km Luftlinie von einem deutschen Startplatz zurückzulegen.

Matthias Zenge und ich starteten am 18. Dezember 2017 zu einer Gasballonfahrt von Gladbeck mit Ziel Spanien. Unser Antrieb war die noch ausstehende Qualifikation zur Gasballonweltmeisterschaft, die 2018 in Bern/Schweiz stattfindet. Drei Teams eines jeden Landes dürfen dort teilnehmen. Da es in Deutschland mehr Teams als Plätze gibt, wird eine Qualifikation veranstaltet. Nötig sind eine Weit- und eine Dauerfahrt. Startplatz und Startzeit können innerhalb des Kalenderjahres frei gewählt werden. Die Teams mit den besten Ergebnissen dürfen Deutschland bei der WM im folgenden Jahr vertreten. Bereits Anfang Dezember fuhren wir bis

an die weißrussische Grenze und legten mehr als 1100 km in 27 Stunden zurück – nicht genug, um 2018 dabei zu sein. Noch eine weite Fahrt musste in den letzten Tagen von 2017 her.

Wo Hans Berliner 1914 ins Ungewisse fuhr, ist heute die technische Entwicklung ein Segen. So können die Wettermodelle heute sehr gut vorhersagen, wohin der Ballon getragen wird. Um die richtigen Luftschichten zu finden, um möglichst weit gen Süden zu fahren und Gefahren zu meiden, bedienen wir uns der Modellberechnungen verschiedener Anbieter. Sogenannte Trajektorien berechnen die voraussichtliche Fahrtroute in Bezug auf Zeitpunkt und Position. Ohne eine funktionierende Crew sind große Fahrten nur schwer möglich. Ein Team fährt ab dem Start hinterher, ein weiteres kümmert sich um Wetterupdates und unterstützt uns, falls wir Probleme mit der Flugsicherung bekommen. Wie lange Hans Berliner seine Fahrt plante und auf geeignetes Wetter wartete, ist nicht überliefert. Eins ist aber sicher: nach dem Start waren die drei Insassen auf sich gestellt. Wir führen Telefone und Trackingsysteme mit – so sieht jeder, wo wir uns aktuell befinden, und wir können schnell Rücksprache halten, falls der Wind uns nicht in die richtige Richtung schiebt. Am Abend um 18 Uhr starteten wir nach Telefonaten mit der Flugsicherung und dem Wachleiter von Düsseldorf in die 5 °C kalte Nacht. Vor-aussichtliches Ziel ist Gibraltar mit fast 2000 km Luftlinie. Von Gladbeck nach Süden bedeutet aber auch, dass die großen Flughäfen Düsseldorf und Köln im Weg sind. Die Controller sind sehr hilfsbereit und geben uns die Möglichkeit, in 2200 m durch den Luftraum C zu fahren. Viele Flugzeuge passieren uns, unser Garrecht Transponder vermittelt uns aber ein gutes Gefühl, schließlich sollten wir doch so auf den Radargeräten der Flugzeuge zu erkennen sein.

Berliner hatte 1680 m³ Wasserstoff dabei, wir 1000 m³. Damals wurden schwere Baumwollstoffe für die Ballonhülle eingesetzt, heute nutzt man leichtere und widerstandsfähigere Nylonstoffe.



3



5



4

- 1: Die Fahrtkurve der winterlichen Ballonfahrt – auf den schwarz markierten Strecken herrschte Nacht.
- 2: Über den schneebedeckten Pyrenäen
- 3: Neue Wettermeldungen kommen vom Kontrollzentrum auf das Handy.
- 4: Hans Berliner, im Ballon links, gelang 1914 eine Fahrt von Bitterfeld über 3052 km nach Russland.
- 5: In 4000 Metern geht es mit einigen Turbulenzen nach Spanien
- 6: Kurz nach dem Start herrschen auf 2000 Metern Temperaturen um 0 Grad Celsius.



6

1100 kg Tragkraft bringen die 1000 m³, wovon 450 kg für Material, Technik und Insassen benötigt werden. 650 kg bleiben uns für Treibstoff, verpackt in Säcken: Sand. Geht der dem Ende zu, müssen wir die Landung planen.

Für den Aufstieg in den schnellen Wind werden wir bereits 35 % unseres Sandes los. Nur so steigt der Gasballon höher. Das Gas dehnt sich in der Hülle durch den geringeren Luftdruck mit zunehmender Höhe aus und lässt den Wasserstoff durch die untere Hüllenöffnung verschwinden. Resultat ist ein Tragkraftverlust, je höher man steigt. Möglich wäre eine maximale Höhe von 6000 Metern, dann wäre kein Sand mehr vorhanden. Nach 23 Uhr lokal wird es auf der Funkfrequenz von Langen Radar immer ruhiger. Wir beantworten einige Fragen der netten Lotsin, die uns in Richtung Frankreich über Funk begleitet. Der Korb ist 1,5 m² groß. Geschlafen wird in der Nacht abwechselnd, ein Pilot ist immer wach. Der Korb verfügt über eine seitliche Klappe, um die Beine im Schlaf ausstrecken zu können. Die Kälte lässt sich mit Expeditionsanzügen gut aushalten. Für das Geschäft gibt es Tüten und einen Eimer an Bord.

Der Ballon fährt stabil durch die lange Nacht, eine der längsten Nächte im Jahr, zudem ist es sehr dunkel, kein Mond, der ein wenig Licht spendete. Nur die Städte erleuchten den Nachthimmel. Der Ballon bewegt sich in kleinen Amplituden zwischen Flugfläche 60 und 70 mit 25 Knoten – und zwar entgegen der Vorhersage zu weit östlich. Uns wird klar, dass die Gefahr besteht, Spanien nicht zu erreichen und stattdessen am Morgen im Rhonetal auf das Mittelmeer zu fahren. Kein Wind führt uns dann zurück nach Europa. Rettungswesten, Notinsel und Überlebensanzüge für eine Wasserüberfahrt haben wir nicht dabei. Eine Weiterfahrt nach Afrika wäre die Folge. Freigaben besitzen wir nicht. Es wäre keine gute Option. Eine Landung im Rhonetal wäre aufgrund des vorherrschenden starken Mistral-Windes ein Lotteriespiel. Wir rufen

das erste Mal bei Max an. Er ist unser Mann für die Planung, sitzt bei dieser Fahrt aber auch im Verfolgerauto, da sich kurz vor Weihnachten und Neujahr niemand überreden ließ, diese weite Strecke zu fahren. Ein großes Glück, dass mit LTE heute beinahe überall Internet zur Verfügung steht. Wir teilen ihm unsere Bedenken mit. Er braucht 30 Minuten um zu schauen, was die neuen Wettermodelle vorhersagen, und uns die Optionen aufzuzeigen. Tiefer gehen und verlangsamen, am nächsten Tag kommt mit der Zeit auch die Drehung nach Spanien – oder höher gehen, da soll es mehr rechts drehen. Wir wägen ab und entscheiden uns für den Abwurf von weiteren 120 kg Ballast. Die Freigabe auf FL120 oder 3600 Meter zu steigen erteilt uns Strasbourg Radar ohne Auflagen, gespannt geht es mit 4 m/sek hoch. Max hat recht: es dreht 12 Grad rechts, Spanien ist wieder drin, schneller ist es auch, 40 Knoten zeigt das GPS. Die Temperaturen sind unter 0°C Grad gefallen. Getränke werden in unseren Anzügen verstaut, damit sie nicht gefrieren. Zunächst sind wir froh, dass der Plan aufgeht, allerdings würde uns nun die hohe Geschwindigkeit in der nächsten Nacht in Südspanien auf das Mittelmeer fahren lassen. Nachts ist eine Landung nicht möglich, zu groß wäre die Gefahr, in ein Hindernis zu fahren. All das schieben wir erst mal zur Seite, bis dahin vergeht noch ein ganzer Tag. Wir werden von der Flugsicherung immer weitergereicht, die Stellen sind informiert, dass wir uns auf einer Rekordfahrt befinden. Es scheint zu helfen, ohne Auflagen können wir in den Tag hinein den Pyrenäen näher kommen. Die aufgehende Sonne gibt Kraft und Wärme, nicht nur für uns, sie erhitzt auch das Gas.

Ein Gasballon könnte ewig in der Luft bleiben, wären da nicht die Temperaturunterschiede. Tagsüber erwärmt die Sonne das Gas, es dehnt sich aus. Ist der Ballon mit 1000 m³ voll, tritt nach weiterer Ausdehnung das Gas am unteren Teil der Hülle aus. In der Nacht kühlt es stark ab, das Gas zieht sich zusammen, die



1



3



2

1: Die spanische Sonne im Dezember. Sie tut gut.
2: Nordspanien zeigt sich nicht mit gutem Lande Gelände aber sehr eindrucksvolle Landschaften.
3: Der Gasballon D-OBWA – hier bei einer Fahrt über dem Rheinland – hat 1000 cbm Volumen
4: Solarkraftwerk in Süds Spanien – die Spitze des Turms zu hell, um länger hin zu schauen.



4

Ballonhülle ist nicht mehr prall, und der Ballon sinkt. Ausgeglichen wird das mit Ballastabwurf. Jeder Tag-Nacht-Wechsel benötigt bis zu 120 kg Ballast. Auch Wolken, die sich vor die Sonne schieben, lassen den Ballon abkühlen und letztlich fallen. Ein weißer Ballon erwärmt sich nicht so stark, die Temperaturdifferenz zwischen Tag und Nacht ist demnach geringer. Ein guter Ballon für die Weltmeisterschaft ist immer weiß, er bleibt 24 Stunden länger in der Luft. Um 13 Uhr erreichen wir die Berge. In 4000 Meter mit genügend Abstand geht es knapp vorbei an Andorra. Die Sauerstoffversorgung läuft. Turbulenzen über den Gipfeln machen die Fahrt zur Herausforderung. Aufmerksam mit Abständen von 1000 ft überqueren wir die höchsten Berge in dieser Region. Wir verlieren den Funkkontakt nach Barcelona und schalten zurück nach Toulouse Radar. Dort können wir die Freigabe erfragen, in den kontrollierten spanischen Luftraum einzufahren. Toulouse antwortet: „Please wait, I contact Barcelona and call you back“. Es funktioniert. Wir erhalten die Freigabe mit Umwegen. Für den weiteren Kontakt helfen uns Flugzeuge, die als Relaisstation unsere Sendung empfangen und sie an Barcelona Radar weitergeben. Mittlerweile haben wir 28 Mal die Frequenz gewechselt und bekamen 17 neue Transponder Squawks. Ich frage mich, was wohl Berliner mit der ganzen Zeit über Russland gemacht hat. Wir verbringen viel Zeit damit, Freigaben einzuholen und Karten zu studieren, um nicht ein Sperrgebiet oder andere Lufträume zu übersehen. Früh genug erkannt, könnten wir in tieferen Luftschichten mit einer anderen Richtung versuchen, an Sperrgebieten vorbei zu fahren. Die Sonne geht unter, in sechs Stunden erreichen wir die Küste. Die Nacht dauert 14 Stunden. Ein Plan muss her. Max bekommt

den Auftrag, uns ein Tal zu suchen, wo wir verlangsamen können. Das Gas kühlt ab, aber wir brauchen die Höhe. Nicht für die Geschwindigkeit, aber nur hier ist die Richtung gut genug. Tiefer geht es auf die Ostküste zu. Matthias und ich fragen uns beide, warum es denn mit dem Wetter immer so kompliziert ist. Warum kann es nicht einfach sein. Aber dann wäre diese Ballonfahrt auch nicht so besonders. Berliner hatte zumindest da einen großen Vorteil. Über genug Landfläche musste er sich keine Sorgen machen, aber wo er sich genau befand, wusste er sicher auch nicht. Heute helfen Tablets und Apps. Ein Garmin GPS 496 gehört zur Standardausrüstung. Die Abkühlung kostet uns weitere 120 kg. Es bleiben noch 9 Sack à 12 kg für die bevorstehende Nacht und für die Landung. Gegen Mitternacht kühlt sich das Gas nicht mehr weiter ab, der Ballon fährt endlich stabil auf einer Inversion, aber noch immer zu schnell. Max meldet per Telefon, dass er eine Lösung gefunden hat. In Andalusien erstreckt sich eine lange flache Ebene in Richtung Sevilla, südlich davon befindet sich das Faltengebirge. Nördlich grenzt die Sierra Morena mit einigen Bergen an. Der Wind weht dort mit 10 Knoten aus Ost. Gegen 2 Uhr steigen wir ab und finden tatsächlich den angekündigten Wind. Das Manöver kostet uns 12 kg Sand. Endlich geht es wie geplant nach Gibraltar. Die Sonne geht auf. Wir merken schnell, dass wir in Süds Spanien sind. Der Ballon will hoch, wir lassen kontrolliert alle paar Minuten Gas ab, damit er nicht wieder durch die Erwärmung höher steigt. Vorbei an vielen Sonnenkraftwerken und militärischen Stützpunkten geleitet uns die Flugsicherung von Sevilla unbekümmert durch deren Luftraum. Wir sind überrascht, dass Sevilla Approach bei dem vielen Verkehr keine Auflagen macht. Um 13 Uhr knacken



5

5: Fertig machen zur Landung. Ganz nahe an der Formel 1 Strecke in Jerez.
6: Mit dem Ballon hin. Aber mit dem Auto zurück. Unsere Verfolger Max und André waren bei der Landung vor Ort.



6

wir die 1900-km-Marke. Nie zuvor war ein Ballon vom Startplatz in Gladbeck (entstanden 2006) weiter gefahren. Wir sehen das Meer und uns wird bewusst, dass die Landung langsam eingeleitet werden muss. Es wird alles sicher verstaut. Sandsäcke werden gezählt. Die Flugsicherung wird informiert. Unsere beiden Verfolger sind unter uns.

Nach 46 Stunden und 1940 km setzen wir knapp neben der ehemaligen Formel-1-Strecke von Jerez sicher auf. Auf dem ersten Platz beenden wir damit die Qualifikation für die WM 2018. Die weiteste Ballonfahrt mit Start in Deutschland seit 1914, als Hans Berliner nach Russland fuhr. Aber wenn die Grenzen für uns Bal-

lonfahrer geöffnet werden, findet sich in Afrika und Russland noch viel Land.

36 Stunden nach der Landung sind wir gut und sicher in Gladbeck angekommen – Hans Berliner und seine zwei Mitfahrer wurden nach der Landung wegen Spionage zur sechs Monaten Gefängnis und einer Geldstrafe verurteilt. Nach drei Monaten in Gefangenschaft durften sie mit Ballon nach Deutschland zurück.

Unser Dank gilt der gesamten Crew, der Warsteiner Brauerei und vor allem André und Max, die sich kurzfristig bereit erklärt haben, uns in Spanien einzusammeln.

Benjamin Eimers

Mit **Sicherheit** auf Kurs!
With safety on course!

JUNKERS
RETTUNGSSYSTEME

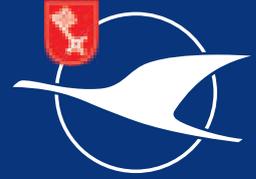


Handfunkgeräte 8.33 kHz Zugelassen
FTA 450 L | FTA 550 L | FTA 750 L
Zulassung nach EN 300 676-02 V 1.5.1



JUNKERS
Profly
www.junkers-profily.de

Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach | Phone: +49 (0) 9221 87 93 12
Fax: +49 (0) 9221 87 93 13 | Email: info@junkers-profily.de



Bremer Segelfliegtag 2017

Traditioneller Rückblick am Ende der Saison



Stephan Beck schilderte seine Flüge und Erlebnisse auf der WM in Australien im Januar letzten Jahres.

Das kann doch nicht sein: Da gehen einem ohnehin kleinen Landesverband zwei ganze und außerdem noch ziemlich mitgliederstarke Vereine verloren und trotzdem bleibt für diesen Landesverband die Zahl der aktiven Flieger am Ende gleich? Wie passt das zusammen? Haben sich die Bremer so fatal verrechnet oder den Verlust von zwei Vereinen im Zahlenwerk schlicht übersehen?

Keineswegs: Die beiden verlorenen Vereine sind nicht wirklich verloren. Sie haben den DAeC nicht verlassen, nicht den Landesverband gewechselt und ihre Mitglieder haben auch nicht kollektiv die Fliegerei aufgegeben, haben weder frustriert hingeschmissen, noch sind sie zerstritten auseinandergefallen. Nein, aus zwei Vereinen ist lediglich einer geworden und die Mitgliederzahl ist in Summe gleich geblieben.

Die Bremer Segelflugreferentin Dr. Petra Rühnenbeck erinnerte in ihrem Jahresrückblick 2017 noch einmal an die Verschmelzung (so nennt sich eine Fusion im Amtsdeutsch) der beiden größten Bremer Segelflugvereine Airbus Weser-Fluggemeinschaft und Segelfluggruppe Bremen zur jetzigen Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen. Die Verschmelzung zu einem Verein hatte sich als

sinnvoll abgezeichnet und war dann schrittweise vollzogen worden, nachdem dem Verein in Lemwerder die Mitbenutzung des dortigen ehemaligen Werkflughafens gekündigt worden war und die Lemwerderaner seitdem ein Nomadendasein führten. Seit zwei Jahren fliegen die ehemals getrennten Vereine bereits gemeinsam in Tarmstedt.

So blieb dann der Bremer Segelfliegtag wie er immer war: freundschaftlich-familiär und von überschaubarer Zuhörerzahl. Der nur kleine Kreis Bremer Segelflieger hat aber Stephan Beck nicht abgehalten, über die letzte Segelflug-WM im australischen Benalla zu berichten. Um es vorweg zu nehmen: Stephan und sein Mitflieger im Doppelsitzer, Holger Karow, errangen auf einer EB 28-edition den 11. Platz in der Offenen Klasse. Stephan Beck hätte es sich einfach machen können und jeden Wettbewerbstag vom Abflug bis zum Zielkreis-Einflug bis ins kleinste Detail durchkauen können. Von den einzelnen Flugtagen hat er aber nur das Wesentliche herausgestellt und das war gut so. So erfuhren die Zuhörer nämlich vieles über das nicht minder interessante Umfeld im Rahmen dieser WM auf dem fünften Kontinent. Wer sich unter Australien

die unbeschwerter Outback-Freiheit eines Crocodile Dundee vorstellt, macht sich ein falsches Bild. Stephan Beck berichtete von Auflagen der australischen Behörden, die deutschen Amtsstuben zur Ehre gereichen würden. Dass man von den aus anderen Teilen der Welt einreisenden Flug- und Fahrzeugen penibelste Sauberkeit verlangt, ist dabei noch verständlich. Man fürchtet einfach, dass in Sand oder Erde, die z.B. im Reifenprofil verblieben sind, Schädlinge oder Keime ins Land eingeschleppt werden. Ungewohnt ist dagegen, dass man für Fahrten mit dem Anhänger eine Sondergenehmigung braucht, die zudem alle 7 Tage erneuert werden muss. Bis die Gespanne fahrbereit waren, waren bei über 30 °C noch einige Handgriffe und Anpassungen notwendig, die mit den ersten Schweißperlen schon einen Vorgeschmack darauf gaben, was Anstrengung und Tätigkeit im Freien in Australien bedeuten. „Man hält es in der Sonne nicht aus“, sagt Stephan Beck. „In unserem Winter, dem australischen Sommer, steht die Sonne senkrecht am Himmel. Ohne Sonnenhut oder Sonnenschirm an Flugzeugen zu arbeiten beschwört die Gefahr eines Hitzschlages herauf. Nach all

**Links:**

Die Sieger der Landeswertung Bremen 2017 in der Doppelsitzer-Klasse:

1. Björn-Christian Michaelis (Mitte),
2. Soufian El Allouki (links),
3. Lars Hagemann (rechts)

Rechts:

Und die Standardklasse

Junioren:

1. Julian Reinke (Mitte),
2. Sebastian Simon (links),
3. Jannis Grotheer (rechts)



dem vorangegangenen Aufwand wäre das der Worst Case für jeden Teilnehmer.“ Zwei Trainingstage begeisterten dann mit einem 150er-Schnitt auf 400- bzw. 600-km-Distanzen. Dass Australien nach diesem grandiosen Auftakt auch ganz anders kann, zeigte gleich der erste Wertungstag. „Es gab nur einen Schauer“, schreibt Stephan in seinem Blog, „aber den den ganzen Tag über.“ Also neutralisiert. Auch die Folgetage ließen, bis auf die drückende Hitze, das in Australien vermeintlich stets und überall anzutreffende Hammerwetter oft vermissen. Man darf sicher resümieren, dass die WM in Benalla den mit Australien verknüpften Erwartungen an Super-Renntage, an denen alle Teilnehmer von großen Aufgaben mit hohen Schnitten sicher nach Hause kommen, nicht entsprechen hat. Zwar sah man phasenweise auch Vario-Ausschläge, die man in Deutschland kaum erleben dürfte, unter dem Strich hat Australien mit dieser WM aber nicht so überzeugt, wie man es hierzulande sicher erwartet hatte. Dazu trugen auch die australischen Ausrichter mit ihrer an Geiz grenzenden Sparsamkeit bei, die mit dem Dollarzeichen in den Augen eher als Abzocker denn als gute Gastgeber in Erinnerung bleiben dürften. Von ihnen zumindest dürfte der Abschied nicht schmerzhaft sein, als das deutsche Team am sehr frühen Morgen seine Flugzeuge wieder in die Container verlad. Warum so früh am Morgen? Weil später am Tag die Hitze selbst ein kurzes Betreten der

Container zum Sichern der Anhänger fast unmöglich macht.

Stephan Becks Eindrücke und Erlebnisse zur WM in Benalla sind wirklich lesenswert. Wer über diese wenigen Zeilen hinaus mehr erfahren möchte, gerade auch zu den Highlights und Enttäuschungen, sollte sich etwas Zeit nehmen für seinen Blog www.stephaninbenalla.blogspot.de.

Nach diesem Ausflug an das andere Ende der Welt führte Thomas Seiler die Zuhörer wieder in europäische Gefilde und stellte die Möglichkeiten am Flugplatz Hodkovice in der Tschechischen Republik vor. Der Platz liegt auf einem Höhenrücken zwischen dem Erzgebirge und dem Riesengebirge und bietet vielfältige Streckenflugmöglichkeiten. Nach Norden sind Flüge in Richtung Cottbus möglich. Oder man orientiert sich über das Erzgebirge Richtung Knüll. Nach Westen bieten sich Flüge über das Elbsandsteingebirge an die Elbe an. Als einzige Luftraumeinschränkung ist Prag zu beachten. Thomas Seiler und die Teilnehmer der Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen, die im vergangenen Sommer in Hodkovice waren, empfehlen den Platz daher für Streckenflüge, aber auch nur für reine Genussflüge in Platznähe. Besonders gefallen haben den Tarmstedtern die herzliche Aufnahme bei den tschechischen Sportfreunden und die moderaten Preise.

Petra Rührenbeck stellte den Bremer D-Kader vor, dem jetzt Svenja Holste, Juli-

an Reinke, Nico Oertel, Johann Schrape und Sebastian Simon angehören. Für über zwanzigjährige Fluglehrertätigkeit wurden Wolfgang Schubert und Alexander Heim geehrt. Zu einem Blick über den Tellerrand ermutigte der Vizepräsident des Landesverbandes, Detlev Thamm. Er sprach das geradezu sensationelle Interesse in breiten Bevölkerungsschichten an Drohnen an. Gemeint sind die in jedem Elektronikmarkt und auch andernorts erhältlichen Multicopter. Für diese Geräte wird es in diesem Jahr sogar eine eigene Weltmeisterschaft in China geben. Detlev Thamm empfahl, den Kontakt zu den Drohnenflug-Begeisterten zu suchen, um sie eventuell später für die bemannte Fliegerei zu gewinnen. Angesichts der fast überall im Luftsport rückläufigen Mitgliederzahl könne das zu einer dringend benötigten Verjüngung beitragen. Dass man als Segelflieger auch Gefallen daran finden kann, mehrere Stunden hinter einem Propeller zu sitzen, schilderte Ulrich Scholz in seinem Vortrag. Zusammen mit Xavier Hue war er, als reiner Segelflieger ohne PPL-A, mehrere Tage in einer Katana des Luftsportclub Niederweser durch Frankreich mitgeflogen. Die beiden hatten in der jüngsten *Luftsport*-Ausgabe ausführlich über ihren Frankreich-Flug berichtet.

*Ralf-Michael Hubert
Fotos: Thomas Seiler*

Jürgen Bula als Geschäftsführer des Flughafen Bremen abberufen

In einer außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Bremen GmbH wurde Jürgen Bula am 10. November durch den Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung als Geschäftsführer der Flughafen Bremen GmbH mit sofortiger Wirkung abberufen. Prokuristin Petra Höfers, Geschäftsbereichsleiterin Personal-/Sozial-/Tarifwesen, wurde mit sofortiger Wirkung zur Interimgeschäftsführerin bestellt. Die 56 Jahre alte Juristin ist seit 2015 im Unternehmen und Mitglied der Geschäftsleitung.

Der Aufsichtsrat hat in der außerordentlichen Sitzung folgende Beschlüsse gefasst:

- Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden zur Kenntnis und beschließt, den Aufsichtsratsvorsitzenden zu bitten, Herrn Bula gemäß § 9 Abs. 5 des Anstellungsvertrages von seiner Verpflichtung zur Dienstleistung gegenüber der Flughafen Bremen GmbH mit sofortiger Wirkung freizustellen sowie die Gesellschafterversammlung zu bitten, Herrn Bula gem. § 6 Abs. 4 des Gesellschaftsvertrages als Geschäftsführer der Flughafen Bremen GmbH abberufen.
- Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden zur Kenntnis und beschließt, den Aufsichtsratsvorsitzenden zu bitten, gem. § 9 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrages der Flughafen Bremen GmbH mit Frau Höfers einen Geschäftsführervertrag als Interimgeschäftsführerin zu schließen sowie die Gesellschafterversammlung zu bitten, Frau Höfers gem. § 6 Abs. 4 des Gesellschaftsvertrages als Interimgeschäftsführerin der Flughafen Bremen GmbH zu bestellen.

- Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden zur Kenntnis und beschließt die Beauftragung einer Personalberatungsagentur mit der Suche nach einem neuen externen Geschäftsführer oder einer neuen externen Geschäftsführerin für die Flughafen Bremen GmbH.
- Der Aufsichtsrat bittet den Aufsichtsratsvorsitzenden das Auswahlverfahren gem. Bremischen Beteiligungshandbuch durchzuführen.
- Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden zur Kenntnis und beschließt die Beauftragung einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit einer Sonderprüfung bei der Flughafen Bremen GmbH entsprechend dem mündlichen Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden.
- Der Aufsichtsrat bittet den Aufsichtsratsvorsitzenden die Sonderprüfung zu veranlassen.
- Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden zur Kenntnis und beschließt die Beauftragung einer Anwaltskanzlei entsprechend des mündlichen Berichts des Aufsichtsratsvorsitzenden.
- Der Aufsichtsrat stellt ausgehend von seiner intensiven Beratung fest, dass die Flughafen Bremen GmbH dringend einen personellen und organisatorischen Neuaufstellungsprozess benötigt. Verschiedene Vorfälle am Flughafen haben gezeigt, dass es schwere Störungen zwischen dem Geschäftsführer und den MitarbeiterInnen gibt und eine verlässliche, aufgabengerechte und kooperative Zusammenarbeit nicht mehr möglich ist.
- Der Aufsichtsrat stellt dementsprechend fest, dass das Vertrauensverhältnis zwi-

schen dem Geschäftsführer und dem Aufsichtsrat insofern erschüttert ist. Gleichzeitig sieht der Aufsichtsrat mit großer Sorge, dass interne Vorgänge und Gerüchte in die Öffentlichkeit lanciert werden.

- Der Aufsichtsrat vereinbart, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats mit sofortiger Wirkung von jeglichen Stellungnahmen in den Betrieb oder die Öffentlichkeit absehen, um damit weiteren Schaden von der Gesellschaft und ihren Gremien abzuwenden. Der Aufsichtsratsvorsitzende wird ermächtigt, über die Beschlüsse des Aufsichtsrats und des Gesellschafters Auskunft zu geben.
- Der Aufsichtsrat arbeitet in unveränderter Zusammensetzung an der Zukunft des Flughafen Bremen.
- Der Aufsichtsrat beschließt, durch die Flughafen Bremen GmbH oder den Aufsichtsratsvorsitzenden die Beschlüsse der außerordentlichen Aufsichtsrats-Sitzung zu veröffentlichen.

*Pressemitteilung der
Flughafen Bremen GmbH*

Anmerkung: Der Abberufung vorangegangen war eine Abmahnung des Geschäftsführers durch den Aufsichtsrat, nachdem Jürgen Bula eine Sitzung zu Tarifverhandlungen stark alkoholisiert geleitet haben soll und in deren Verlauf er den Arbeitnehmer-Vertretern gegenüber auffällig geworden sein soll. Finanz-Staatsrat Hans-Henning Lühr soll ihn daraufhin von der Verhandlungsführung entbunden haben. Jürgen Bula streitet den Vorwurf der Trunkenheit ab und entschuldigt sich für ein eventuelles Fehlverhalten.

Bremer Flughafen jetzt Bremen Airport Hans Koschnick

Der Flughafen Bremen trägt ab sofort einen Namenszusatz: Bremen Airport Hans Koschnick. So ist es jetzt in großen, silberfarbenen Lettern an der Fassade des Fluga-

fengebäudes zu lesen. Auch andere deutsche Flughäfen haben schon große Namen als Zusatz und ehren damit Söhne ihrer Stadt, beispielsweise Nürnberg „Albrecht Dürer“,

Köln/Bonn „Konrad Adenauer“, München „Franz Josef Strauß“ oder Hamburg „Helmut Schmidt“ – damit ist der Flughafen Bremen also in guter Gesellschaft.



Von links nach rechts: Bremens Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Martin Günthner, die Interimgeschäftsführerin des Flughafens, Petra Höfers, und der Präsident des Senats, Dr. Carsten Sieling, bei der offiziellen Namensgebung.



Der Flughafen Bremen hat jetzt einen Namenszusatz. „Bremen Airport Hans Koschnick“ steht in großen, silberfarbenen Buchstaben an der Front des Terminals.

„Die Benennung des Bremer Flughafens nach Hans Koschnick erinnert alle Bremerinnen und Bremer ebenso wie die vielen Gäste unserer Stadt aus dem In- und Ausland an einen leidenschaftlichen Weltbürger, international hoch anerkannten Staatsmann und Bremer Bürgermeister, der stets das Verbindende zwischen den Menschen gesucht hat und der sein Leben lang für Freiheit und soziale Gerechtigkeit, für Solidarität und Demokratie gekämpft hat“, so der Präsident des Senats der Frei-

en Hansestadt Bremen, Bürgermeister Dr. Carsten Sieling. „Ich freue mich sehr, dass der Name Hans Koschnick nun an unserem Flughafen in großen Lettern verewigt ist.“ Mit 80 Zentimeter hohen, silberfarbenen Buchstaben, die künftig auch in unterschiedlichen Farben illuminiert werden können und die auf einer Breite von fast 20 Metern an der Front des Terminals angebracht sind, zeigt sich der Bremen Airport jetzt mit seinem neuen Namen. „Der Flughafen Bremen ist stolz, dass er nun den Na-

menszusatz eines großen Bremer Politikers trägt“, sagt Flughafen-Geschäftsführerin Petra Höfers. „Hans Koschnick stand sein Leben lang dafür, Verbindungen zwischen Völkern und Nationen zu schaffen und dafür steht im weitesten Sinne auch ein Flughafen.“ Zusätzlich zum Namensschriftzug am Gebäude ehren Gedenktafeln an allen Eingängen das Leben und Wirken von Hans Koschnick.

Text und Fotos: Flughafen Bremen GmbH

Julian Reinke neuer Referent Segelkunstflug

Hallo,
Mein Name ist Julian Reinke, ich bin ursprünglich Segelflieger der ehemaligen Airbus WFG-Lemwerder und fliege nun, nach deren Verschmelzung mit der ebenso ehemaligen Segelfluggruppe Bremen, in der neu entstandenen Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen auf dem Flugplatz in Tarmstedt. Ich habe in dieser Saison meine Segelkunstflugberechtigung sowie die Leistungsabzeichen Bronze und Silber erfliegen und freue mich, meine Erfahrungen im Kunstflug zukünftig weiter auszubauen. Gerne möchte ich dabei das Interesse und Verständnis für diesen Aspekt der Fliegerei in unserem Landesverband stärken, da ich Kunstflug für eine wertvolle Bereicherung unseres Sports halte!



Kontakt: julianreinke@gmail.com

Sorge um Fluglehrer-Nachwuchs im Motorflug Diesjährige Fortbildung im Schatten eines zukünftigen Fluglehrermangels



Versetzung in den einstweiligen Ruhezustand. Sieht so die Zukunft unserer Schulmaschinen aus, wenn es keinen Fluglehrer-Nachwuchs mehr gibt?

Wirkt imposant, so lange man die Entwicklung aus der Ferne betrachten kann. CBS gehören zu den bekannten Wettergefahren. Welche typischen Wetterlagen für die VFR-Fliegerei sonst noch unfallträchtig sind, erfuhren die Teilnehmer vom Meteorologen Thomas Seiler.

Mitte November vergangenen Jahres hatte Daglef Schriever wieder eine Fortbildung für Fluglehrer und Übungsleiter angeboten. Die Teilnehmerzahl sei diesmal nicht so groß gewesen wie in den Vorjahren, berichtet er. Auf telefonische Rückfragen bei den Vereinen sei ihm oft geantwortet worden, dass viele Fluglehrer nicht sicher seien, ob sie ihre Lehrberechtigung über das aktuelle Ablaufdatum hinaus überhaupt noch verlängern wollten. Als Grund wurde unter anderem die Kompetenzüberprüfung genannt, der sich viele erfahrene Fluglehrer nicht mehr unterziehen wollten. 70 % der Motorfluglehrer seien über siebzig Jahre alt, erklärt Daglef Schriever. Da kann man es altgedienten Fluglehrern nicht übel nehmen, wenn sie zusätzliche Hürden verweigern, ihre Fluglehrertätigkeit auslaufen lassen und nur noch „für sich selbst“ fliegen. Ihr oft jahrzehntelanges Engagement und ihre Erfahrung in der Nachwuchsausbildung sind in den Vereinen hoch geschätzt und unentbehrlich. Schon bald wird es die Vereine schmerzlich treffen, wenn der rechte Sitz in einer Cessna, Piper, Kata-na oder Aquila immer häufiger leer bleiben muss. Fehlen erst einmal engagierte Lehrer, kommen auch bald keine Schüler mehr. Die Lage ist umso ernster, als man mit der

Kompetenzüberprüfung nicht nur für ältere Fluglehrer eine unnötige Hürde erfunden hat, sondern mit der völlig übertriebenen Forderung nach einer theoretischen CPL-Prüfung auch den geeigneten Nachwuchs von einer Ausbildung zum Fluglehrer fernhält. Claus Gose, Ausbildungsleiter im Luftsportclub Niederweser, hat diese Gefahr frühzeitig erkannt und ist dagegen angegangen. Mittlerweile haben auch anderenorts Motorflugvereine begriffen, was da unnötigerweise von ihren angehenden Fluglehrern verlangt wird und welche finanzielle und zeitliche Belastung ein Fluglehrer-Lehrgang zukünftig bedeutet. Für die diesjährige Fortbildung hatte Daglef Schriever wieder praxiserfahrene Referenten nach Bremen holen können. Florian Vogt von der Luftfahrtbehörde Bremen informierte über Änderungen in der Gesetzgebung und stellte sich den Fragen der Teilnehmer an seine Behörde. Ergänzt wurde die Thematik am Nachmittag von Turgut Pencereci aus dem Beirat der Bundeskommission Motorflug. Karsten Severin von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung beleuchtete die menschlichen Faktoren im Flugunfallgeschehen. Welche Rolle das Wetter bei Flugunfällen spielen kann, erklärte Dipl.-Met. Thomas Seiler. Er

stellte einige typische Wetterlagen vor, die für die Allgemeine Luftfahrt gefährlich sind und immer wieder zu tragischen Unfällen führen. Eine abgesprochene, koordinierte Aufgabenteilung sei auch im Cockpit von E-, K- und M-Klasse-Flugzeugen sicherheitsfördernd und arbeitsentlastend für den „Pilot in command“, erklärte Dr. Gerd König in seinem Beitrag zum menschlichen Leistungsvermögen. Wenn auf dem rechten Sitz ein Scheininhaber säße, sei es sinnvoll, ihn mit in die Flugführung einzubinden. Dass unter uns Fliegern eine Sensibilisierung für den von uns ausgehenden Fluglärm notwendig sei, begründete Anja Gätjen, Fluglärmbeauftragte des Landes Bremen. Fluglärm weiter zu reduzieren oder ganz zu vermeiden, helfe die Akzeptanz des Luftsports in der Bevölkerung zu verbessern. Dazu muss man nicht auf das Fliegen verzichten. Es hilft schon, wenn möglich, Wohngebiete weiträumig zu umfliegen oder Starts und Landungen in der Mittagszeit zu vermeiden. Mit diesen einfachen Mitteln ist schon vielen Kritikern und Flugplatzgegnern der Wind aus den Segeln genommen. Was kann FIS leisten, was nicht und wie verhalte ich mich richtig im Funk? waren Fragen, zu denen Andreas

Federhenn von der DFS aufklärte. Zu oft werden die Aufgaben des Fluginformationssdienstes falsch verstanden, andererseits wird er in Notsituationen oft nicht um Hilfe gebeten. FIS kann nicht Wunder wirken, hat aber Möglichkeiten, die der Pilot in seiner Notlage nicht hat und kann damit die oftmals entscheidende – manchmal lebensrettende – Hilfe leisten oder eine missliche Lage wesentlich entschärfen. Hilfe bei Herzproblemen kann dagegen vom Boden aus nicht erfolgen. Was es im Vorwege zu beachten gilt und welche

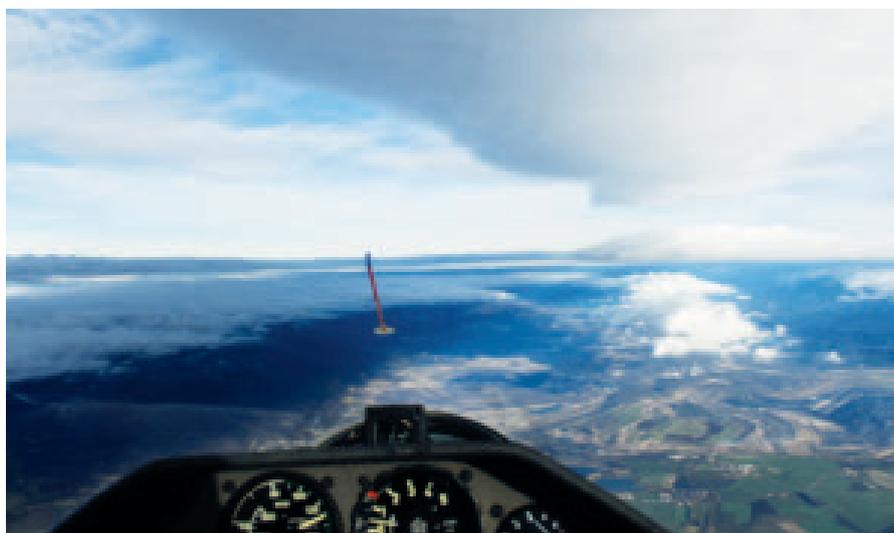
Rolle Bluthochdruck spielt, darüber informierte Fliegerarzt Dr. Rüdiger Brendes. Die sorgfältigsten Flugvorbereitungen und die gründlichsten Vorsorgen nützen aber nichts, wenn ein Vogel sich entscheidet, im falschen Moment unseren Flugweg zu kreuzen. Mit im wahrsten Sinne des Wortes „eindrück“lichen Beispielen und Erläuterungen, was Vogelschlag bewirken kann, beendete Simon Köcher vom Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V. die Fluglehrer-Fortbildung.

In Zukunft werde er diese Lehrgänge wohl nur noch alle zwei Jahre anbieten, erklärte Daglef Schriever in Hinblick auf den nicht unerheblichen Vorbereitungsaufwand dieser Veranstaltungen. An dieser Stelle herzlichen Dank an Daglef für die Arbeit, die er in die bisher jährlich stattgefundenen Fortbildungen gesteckt hat.

Ralf-M. Hubert

Vorzeitige Bescherung in der Leewelle

Der Tag vor Heiligabend gilt als der umsatzstärkste Tag im Einzelhandel, überall geschäftiges Treiben, keiner hat Zeit, jeder muss noch die letzten Vorbereitungen vor dem Fest treffen. Thomas Seiler traf an diesem Tag ganz andere Vorbereitungen. Er rüstete seine Hornet auf. Statt in Last-minute-Einkaufspanik zu verfallen, hatte er an den Tagen vor Heiligabend zusammen mit Christof Maul (LS 3) die Wetterentwicklung verfolgt und festgestellt: der Tag vor Heiligabend hat das Potenzial für einen Flug in Nordwestwind-Wellen. Vom Flugplatz Raná in der Tschechischen Republik holten die beiden sich ihr vorzeitiges Weihnachtsgeschenk ab. Raná liegt im Lee vom Erzgebirge, das an seiner Südostkante steil abfällt. Bei Nordwestlagen können sich dort gute Wellen bilden. Im OLC steht dieser Flug mit einer Stre-



cke von 462,80 km bei einem Schnitt von 100,47 km/h. Größte Höhe waren nicht ganz 3000 m MSL. Auf www.skylines.aero kann

man die Flugstrecke mit einer sehr guten Reliefdarstellung des Geländes ansehen.

Ralf-M. Hubert

Neue Platzzulassung für Flugplatzgemeinschaft Osterholz-Scharmbeck

Große Freude herrscht bei den Mitgliedern des Luftsportvereins Osterholz-Scharmbeck e. V. und der Segelfluggruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt e.V. über die neue Platzzulassung. Die jahrelangen Bemühungen und Abstimmungen zwischen der Flugplatzgemeinschaft Osterholz-Scharmbeck, der Landesluftfahrtbehörde in Oldenburg und dem Landkreis Osterholz waren am Ende erfolgreich. Das Segelfluggelände Osterholz-Scharmbeck kann ab sofort von D-Kilo-Ma-

schinen wieder PPR angefliegen werden. Eine voll umfängliche Schulung auf Segelflug und TMG ist ebenfalls wieder möglich, sowie F-Schlepps mit D-Echo-Maschinen (allerdings in der Anzahl begrenzt). Damit hat ein langes Abwägen zwischen dem Naturschutz in der Hammeniederung und den Bedürfnissen der örtlichen Luftsportler ein gutes Ende gefunden. Zwar sind den beiden auf dem Segelfluggelände ansässigen Vereinen zwischenzeitlich bedrohlich viele Mitglieder

davongelaufen, weil sie ihre Interessen nicht mehr wahrnehmen konnten. Allerdings kann es jetzt wieder – mit einigen wenigen Einschränkungen – ähnlich weitergehen wie früher. Die Zukunft des Platzes ist mit der neuen Zulassung gesichert und die Flugplatzgemeinschaft OHZ freut sich auf viele zusätzliche Piloten, die in den letzten Jahren nicht mehr bei uns fliegen konnten. Sei es nur für einen Besuch, oder auch dauerhaft.

Henning Delius

Ein Herz für Wilhelmina



- 1: Morgentliches Briefing mit Axel Nuss
2: Nach den ersten Dust Devils wird gestartet
3: Startaufstellung

Im November 2017 wollte ich mir zum zweiten Mal den Traum vom Segelfliegen in Namibia erfüllen. Da ich sehr gute Erfahrung mit dem Fliegen von Pokweni aus gemacht hatte, charterte ich dort wieder für drei Wochen und buchte auch gleich den Flug nach Windhoek. Kaum war alles gebucht, da ereilte uns die schöne Nachricht, dass unser erstes Enkelkind für Ende Oktober 2017 erwartet würde. Die Freude war natürlich riesengroß und ich plante, zusammen mit meiner Frau vor meinem Abflugtermin nach Namibia zu unserer Familie in den Schwarzwald zu fahren um das Enkelkind zu begrüßen. Es kam aber anders.

Unsere Enkeltochter kam erst kurz vor meinem Abflug im November zur Welt und so flog ich nach Namibia, ohne sie gesehen oder im Arm gehalten zu haben. Für diesen Fall hatte ich natürlich einen Plan B vorbereitet. Wenn ich schon nicht in den ersten Lebenstagen dabei sein konnte, dann wollte

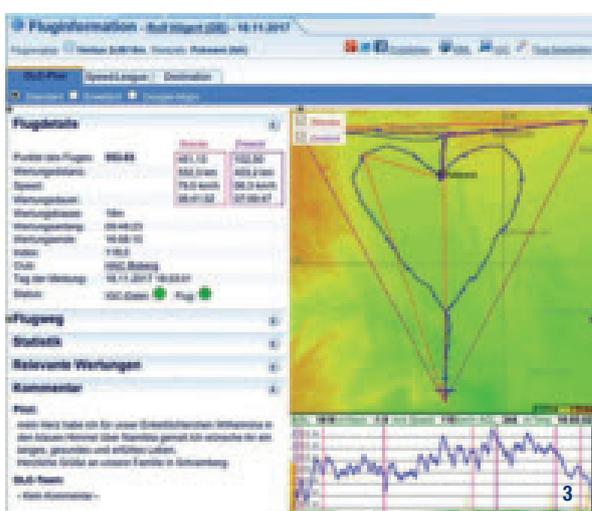
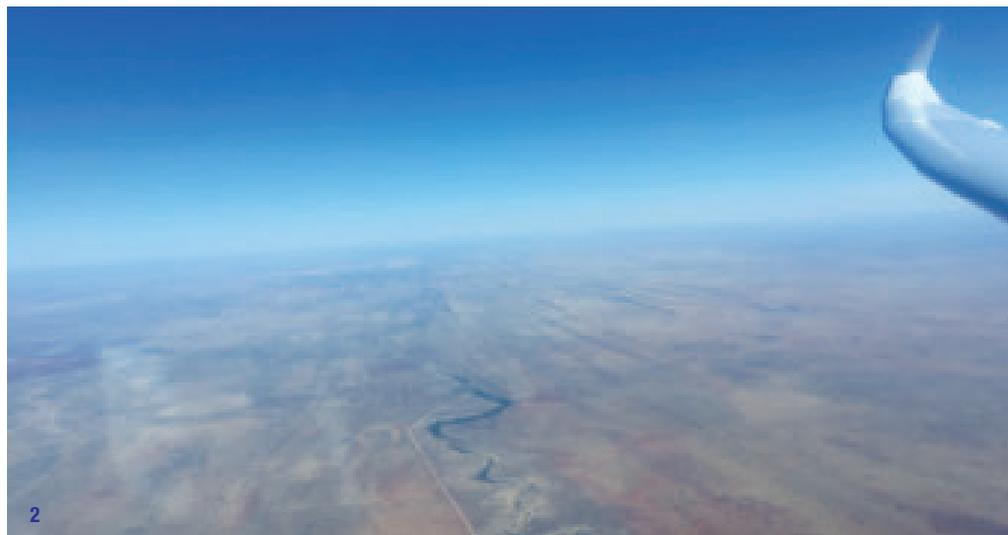
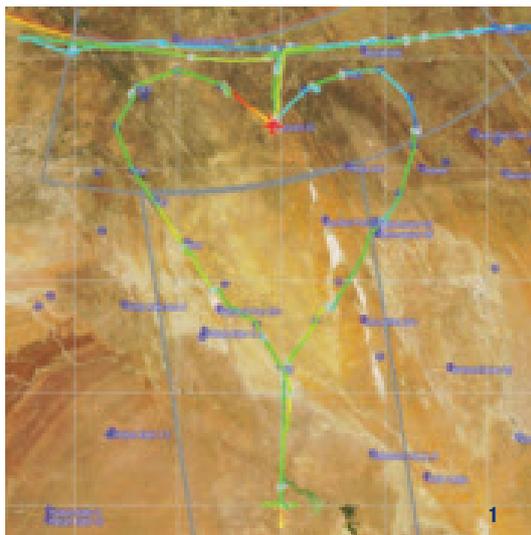
ich doch zumindest einen besonderen Fliegergruß vom Opa an die Enkelin und die Familie aus dem fernen Namibia senden.

Da Enkelkinder für Großeltern eine Herzensangelegenheit sind, plante ich mit einem Segelflugzeug ein Herz über der Kalahari für unsere Enkeltochter zu fliegen. Ob dies realisierbar sein würde, war mir vor der Reise nicht klar.

Zu Hause bereitete ich den Flug in SeeYou vor. 20 Wegpunkte definierten schließlich die Herzkontur. Drei Varianten hatte ich für unterschiedliche Wettersituationen vorbereitet. Die große Variante war 577 km lang, mit einem 403 km FAI Dreieck als Rahmen. Ich wartete dann in Namibia auf geeignetes Wetter, um möglichst genau die Herzkontur abfliegen zu können. Wolken sah ich eher als störend an, da sie bei so einem Vorhaben doch zu sehr vom Kurs ablenken. Ferner ist das Streckenpotential bei Wolken thermik in Namibia deutlich über 500 km. Also doch

Blauthermik. Die ersten Blauthermiktage erschienen mir mit Arbeitshöhen von 2000 m über Grund und starkem Wind nicht geeignet. Ich nutzte einen dieser Blauthermiktage als Trainingstag. Für den 18. November waren dann Arbeitshöhen von ca. 3000 m über Grund bei Blauthermik in meinem angedachten Streckenbereich vorhergesagt. Ich fasste mir ein Herz und probierte es.

Nachdem die ersten obligatorischen Dust Devils über die Pfanne gefegt waren, startete ich gegen 11:00 Uhr LT. In 1300 m über Platz war Abflug. Wie so oft ging es recht zäh los und so fand ich mich bald in 520 m Höhe über einer Pfanne wieder. Pfanne und angrenzende Farm lösten einen guten Aufwind aus, der mich auf über 2000 m AGL hob. Danach erfolgte der gesamte restliche Flug immer in entspannter Höhe bei azurblauem Himmel. Ich hatte die Strecke soweit möglich in die Nähe von Straßen, Farmen, Pfannen und Flussbetten gelegt,



- 1: Streckenplanung entlang von Straßen, Farmen, Pfannen und Flußbetten
- 2: Auf Herz-Kurs bei Blauthermik ...
- 3: ... und der Herz-Gruß in OLC-Auswertung
- 4: Endlich zusammen – Opa Rolf mit Wilhelmina

da sich dort bevorzugt die Ablösestellen von Aufwinden befinden. So war es mir möglich, die geplante Herzkontur ziemlich genau abzufliegen. Geschwindigkeit spielte keine Rolle, was mir sehr angenehm war. Unterwegs war ich öfter selbst davon überrascht, dass das Vorhaben wohl gelingen könnte. Und in Gedanken war ich tatsächlich sehr oft bei unserer Enkelin und der Familie im Schwarzwald. Insgesamt fühlte sich der Flug ziemlich anders an als die üblichen

Dreiecksflüge und ist bestimmt einer jener Flüge, die mir fest in Erinnerung bleiben werden. Also ein echter ‚Long Win‘! Abends hatte ich dann die kleinste geplante Strecke von Pokweni aus geflogen. Ich war aber über den gelungenen Herz-Flug genauso glücklich wie all die anderen Piloten, die an diesem Tag bis zu 1000 km geflogen waren. Am selben Abend hatte sich meine Familie im Schwarzwald versammelt. Da passte mein Fliegergruß aus Pokweni gut in

die Runde. Mittlerweile hatte ich Wilhelmina schon im Arm. Der ihr gewidmete Herz-Flug ist eine schöne zusätzliche Bindung zu ihr. Keep Gliding

Rolf Hilgert
Fotos Rolf Hilgert



<https://vimeo.com/246786353>

Termine

TERMINE 2018

15.02.2018	Jahreshauptversammlung Luftsportverband Hamburg e. V.
31.03.2018	Anfliegen Segelfluggelände Fischbek, abends Osterfeuer
21./22.04.2018	1. Runde der Segelflug-Bundesliga
29.06. – 22.07.2018	„Der Berg ruft“ – Fliegerlager des HAC Boberg in Aspres, Südfrankreich
14.07. – 28.07.2018	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Übersberg



Einladung zur 67. Mitgliederversammlung des LVN

Die Einladung zur wichtigsten Veranstaltung unseres Verbandes ist den Vereinen zugegangen und unten abgedruckt – wie in jedem Jahr gute Sitte. Die gewählten Vereinsvertreter und hoffentlich viele Luftsportler sollen zusammenkommen, um die Geschicke des LVN zu diskutieren und zu bestimmen.

Die Tagesordnung gibt den Überblick über die geplanten Punkte, selbstverständlich mit der Möglichkeit, weitere aufzunehmen bzw. unter Verschiedenes zu bearbeiten.

Das Präsidium schlägt vor, die Mitgliedsbeiträge und Gebühren des LVN für 2018 nicht zu verändern. Auch der Bundes-DAeC hat keine Erhöhungen geplant und somit wären die anfallenden Beiträge, sofern die Mitgliederversammlung sich diesem Vorschlag anschließt, gleichbleibend.

Die Arbeitsgruppe zur möglichen Neuausrichtung des LVN wird über ihre Arbeit im vergangenen Jahr berichten. Die Gruppe hat sich mehrfach getroffen und die Situation des Verbandes in allen Facetten erörtert. Sie wird ihre Feststellungen und Schlussfolgerungen präsentieren. In der Versammlung sollen diese zur Diskussion gestellt werden, um die Richtung der weiteren Arbeit für die Gruppe im Jahr 2018 festzulegen. Die Mitglieder hoffen auf gute Diskussionen und weitere Beiträge, die sicherstellen, dass wichtige Aspekte nicht übersehen wurden. Die Planung sieht vor, auf der Hauptversammlung die notwendigen richtungsweisenden Entscheidungen für unseren Verband zu treffen.

Bitte nehmt Euch die Zeit und beteiligt Euch an der Arbeit des LVN, dem Zusammen-



schluss des Luftsportes in Niedersachsen. Helft uns, uns zukunftsorientiert aufzustellen und die Organisation für die kommende Dekade zu sichern.

*Dr. Meike Müller
Präsidentin*

Einladung

Die Präsidentin des DAeC-Landesverbandes Niedersachsen e. V. lädt zur 67. ordentlichen Mitgliederversammlung gemäß § 12 der Satzung ein.

Termin: **Sonntag, der 10. März 2018 – 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. Aussprache zu den Berichten 6. Jahresabschluss 2017 7. Bericht der Rechnungsprüfer 8. Entlastung des Vorstandes (§ 16) und des Präsidiums (§ 17) für das Geschäftsjahr 2017 9. Ehrungen 10. Genehmigung des Wirtschaftsplanes 2018 11. Festsetzung des jährlichen Grundbeitrages (§ 23) des LVN 12. Festsetzung des Anteiles der Luftsportjugend an den Sportfachgruppenbeiträgen (§ 20 Abs. 4.4) 13. Festsetzung des Beitrages für die Einzelmitglieder 14. Wahl von zwei Rechnungsprüfern und zwei Stellvertretern 15. Bericht der Arbeitsgruppe zur Zukunft des LVN <ol style="list-style-type: none"> a. Ideen zu einer Satzungsänderung b. Diskussion des Berichts | <ol style="list-style-type: none"> 16. Fragestellungen zum Anti-Doping 17. Festsetzung des Ortes für die nächste ordentliche Mitgliederversammlung 18. Ordnungsgemäß gestellte Anträge 19. Wahl der Vertreter für die HV des Deutschen Aero Club e. V. 20. Luftraumarbeit AUL(S) – Heiko Gesierich 21. Europäische Regelungen – ATO/DTO 22. Verschiedenes 23. Schlusswort der Präsidentin <p>Anträge an die Mitgliederversammlung nach § 12 Abs. 3 der Satzung des LVN sind bis zum 12.02.2018 schriftlich in der Geschäftsstelle des LVN einzureichen.</p> <p>Anträge auf „Ehrungen für besondere Verdienste“ lt. Ehrenordnung des LVN sind bis zum 12.02.2018 in der Geschäftsstelle einzureichen.</p> |
|---|--|

*Mit freundlichen Grüßen
Dr. Meike Müller, Präsidentin*

D-Kader LVN: Wintertreffen 2018



Die Mitglieder und Trainer des D-Kaders 2018/19 beim Kennenlernen in Burgdorf



Interessante Vorträge in entspannter Atmosphäre in der Jugendherberge Goslar

Am ersten Wochenende des Jahres kamen die Junioren und Trainer des D-Kaders Niedersachsen zum jährlichen Wintertreffen zusammen. Am 6. und 7.01.2018 wurden wettbewerbsrelevante Themen vorgetragen und diskutiert.

In der Jugendherberge der Kaiserstadt Goslar fand das diesjährige Wintertreffen des niedersächsischen D-Kaders statt. Bereits im Herbst des vergangenen Jahres hatte sich die Gruppe zum ersten Kennenlernen auf dem Flugplatz Großes Moor bei Burgdorf zusammengefunden. Systematisch hatte jedes Mitglied die eigenen „Baustellen“ definiert, die nun anhand von Vorträgen auf dem Wintertreffen bearbeitet wurden. In entspannter Atmosphäre am Rand des

Harzes konnten so einerseits die neuen Mitglieder ihr Wissen um die Wettbewerbsfliegerei in Punkten wie beispielsweise die Taktik beim Abflug und dem Endanflug erweitern, andererseits nahmen auch die erfahrenen Gruppenmitglieder und Trainer von jedem Vortrag neue Denkanstöße mit, sei es zum Beispiel bei der Wettbewerbsvorbereitung oder dem mentalen Training. Ein großer Dank gilt an dieser Stelle den motivierten Trainern, die mit ihrem persönlichen Engagement uns Junioren voranbrachten und mit uns ein gelungenes Wochenende am Harz erlebten, auch ohne dass man in einem Segelflugzeug saß. Aufgelockert wurde das Treffen mit einer Wanderung auf den Rammelsberg. Zum Abschluss wurde über die Ziele für

die kommende Saison gesprochen und das Trainingslager im April in Oppershausen geplant. Das Trainingslager wird in diesem Jahr auch Pilotinnen und Piloten offenstehen, die nicht Mitglied im D-Kader sind. Voraussetzung ist die vorherige Teilnahme an mindestens einem Streckenfluglehrgang oder einem zentralen Wettbewerb. Weitere Infos gibt es auf der Homepage des LVN unter dem Punkt „Termine“. Derzeit stehen noch vier freie Plätze zur Verfügung. Nach dem gelungenen Treffen freuen sich alle Teilnehmer auf die Saison 2018, ein spannendes Trainingslager und eine gute Zeit im D-Kader.

*Text: Dennis Polej
Fotos: Bennet Eichhorn*

Mit dem LVN-Discus am Ith

In der ersten Herbstferienwoche galt es für die Flieger der drei Ithvereine Hellenhagen, Bisperode und Ithwiesen und deren Gäste wieder den Hang zu polieren und noch einmal viele schöne Stunden zum Ausklang der Saison in ihren Flugzeugen zu verbringen.

Wie jedes Jahr begannen die Vorbereitungen auf die Hangflugwoche wieder einige Zeit im Voraus damit, mit dem Verein abzuklären, ob

und welches Flugzeug man wie lange mitnehmen darf und mit wem man sich welchen Flieger teilen muss. Durch einen glücklichen Zufall stellte ich fest, dass der LVN-Discus noch für die Hangflugwoche frei war und so konnte ich sehr kurzfristig, vollkommen unerwartet und unkompliziert den LVN für zwei Wochen bekommen. Dies entspannte die Flugzeuglage bei uns im Verein zum Glück deutlich. Die Abholung und Übergabe verliefen vollkommen reibungslos und es hieß in der Wo-

che vor dem lang ersehnten Fliegerurlaub erst einmal warten auf das richtige Wetter, denn es gab für mich Discus-Rookie die Auflage, noch mal mindestens einen Start auf meinem Heimatflugplatz zu machen, bevor ich auf Hellenhagen fliegen durfte. Gesagt, getan – einen Tag vor der Abfahrt hatten wir keinen Ostwind mehr und ich konnte noch einen F-Schlepp machen. Gelandet bin ich dann kurz vor Sunset, aber besser spät als nie. Am Ith selbst konnten wir dieses Jahr relativ



viel fliegen. Der LVN war drei Flugtage in der Luft, zwei davon mit mir und einen Tag flog Freddy, da ich zur Uni musste, was sich im Nachhinein als besonders ärgerlich herausstellte – denn an diesem Tag hämmerte der Wind eine Leewelle hinter den Ith.

Der erste Flugtag machte am Morgen nicht unbedingt den Eindruck, als würde noch irgendwer in die Luft kommen und wir waren mit Blick aus dem Fenster der Pension schon kurz davor, den Tag zu neutralisieren. Das Briefing wurde jedoch optimistisch auf zwölf Uhr verschoben und die Uelzener in ihrer DG 500 wagten tatsächlich den ersten Start. Das Wetter ließ zu diesem Zeitpunkt nicht mehr als zwei Flugzeuge am Hang zu und wir beobachteten das Spektakel zunächst vom Boden aus. Als sich die Wolkendecke dann etwas lichtete, entschlossen wir uns doch, zusammen mit allen anderen anwesenden Segelfliegern unsere Flugzeuge zusammenzustecken und zu fliegen. Eine richtige Entscheidung, wie sich herausstellte. Wie an den folgenden Tagen auch waren alle Flieger innerhalb von zwanzig Minuten aus den Hängern und gerüstet (ohne Abkleben, versteht sich) – einem eingespielten Team sei Dank. Ich flog an diesem Tag mit Winglets, die anderen beiden Flugtage und bei meinem Gewöhnungsflug in Helmstedt flog der Discus seit langem mal wieder mit den alten Ohren. Ich finde, er sieht so eleganter aus ...

Ich war als letzter an diesem ersten Tag in der Luft, bin dann aber auch als letzter, kurz vor Sunset, hinter Tim in unserer ASW 24 und Freddy in seiner ASW 15 gelandet. Das Warten hatte sich wirklich gelohnt, denn der kurze, aber schöne Flugtag belohnte uns mit

Bretthang, einem wunderschönen Sonnenuntergang und einem abschließenden Formationsflug mit allen Helmstedtern.

Am darauffolgenden Tag waren wir wieder die ersten, die ihre Flieger aufgerüstet hatten und nach den Hellenhagenern die ersten in der Luft – das frühe Aufstehen musste sich ja auch lohnen. Mit von der Partie waren an diesem Tag noch eine SB 5, ein Phoebus C und eine Ka6CR aus Helmstedt.

Dieser Tag stand allerdings unter keinem so guten Stern, denn beim Windenstart rutschten mir durch die Beschleunigungskräfte und die fehlende Abgrenzung zur Rumpfröhre erst mal der Camelback und anderes Klimbim nach hinten – und somit in im Flug definitiv unerreichbare Ecken des Flugzeugs. Zum anderen hatte sich durch den aufgeweichten Boden in Hellenhagen einiges an Morast im Fahrwerkskasten angesammelt, was zum einen dazu führte, dass das Fahrwerk nicht mehr so richtig rein wollte, zum anderen aber zu wilden Flugmanövern meinerseits, um das Einfahren vielleicht mit negativen Gs zu unterstützen. Ich weiß nicht, was die Jungs am Boden gedacht haben. Ich sage nur so viel: gute Idee, brachte aber nichts. Nun ratet aber mal, wer den Tag über den Running Gag im Funk stellte!? Richtig! Ich.

Nach einigen zügigen Jojos am Hang, bei denen ein Schnitt von knapp 135 km/h auf der Uhr stand, die erste Startwelle abgewartet und noch mal gelandet, denn vier oder fünf Stunden fliegen ohne Trinken ist auf keinen Fall zu empfehlen. Am Boden dann noch den Hänger eines Kameraden mit dem Allrad aus dem Morast gezogen, beim Aufbau geholfen und wieder in die Luft.

Doch auch dieses Vergnügen hielt nicht lange an, denn ein Schauer kündigte sich bereits auf dem Regenradar an, war auch schon bei Bisperode und rückte schnell in Richtung Hellenhagen vor. Demnach tummelten sich unendlich viele Flugzeuge recht tief zwischen Hellenhagen und Ithwiesen. Da der Schauer längs über den kompletten Ith zog, entschied ich mich frühzeitig, auf Ithwiesen zu landen. Ich meldete mich also an und wurde durch einen vor mir landenden Duo Discus noch gewarnt, dass der Anflug sehr turbulent sei. Also Landecheck: Fahrwerk? Haha! Ja, ist ja draußen. Hat also auch so seine Vorteile ... Auf Ithwiesen dann direkt rausgerollt, um dem in großen Mengen einfliegenden Verkehr Platz zu machen. Neben mir haben sich noch eine ganze Reihe anderer Kameraden aus Hellenhagen und Bisperode für eine Landung entschieden – unter anderem auch zwei Kollegen aus Helmstedt. Wie sich am Ende herausstellte, eine richtige Entscheidung, denn an dem Tag lagen fast zehn Flugzeuge auf den Äckern parallel zum Ith. Einige sind auch durch den Schauer durchgestochen. Das kam für mich in einem neuen, unbekanntem Flieger, der mir zudem nicht gehört, aber auf keinen Fall in Frage.

Auf Ithwiesen jedenfalls wurden wir alle sehr herzlich empfangen. Die dortigen Kameraden waren sehr hilfs- und gesprächsbereit. Nachdem der Schauer durch war und die Flieger abgeledert, hat Ithwiesen uns alle wieder rausgeschossen. Auf meine Frage nach den Verfahren bei Seilriss bekam ich übrigens eine sehr beruhigende Antwort. „Alles über 50 Meter gehste direkt an Hang.“ – Alles klar. Es folgte noch über eine Stunde Flug in ru-



higster Luft, mit vielen Kameraden aller Vereine in einer ganz leichten Welle bei Bisperode. Bei unendlich schöner Lichtstimmung über Hameln und dem Weserbergland schwabbelten wir uns gemeinsam mit bestem Steigen langsam und gemütlich hoch – in der Ruhe liegt ja bekanntlich die Kraft. Ein paar ganz kleine Schauer bescherten uns zudem geradezu märchenhafte Regenbögen und Lichtspiele. Einziger Wermutstropfen: Am Abend den Matsch aus dem Fahrwerk pulen.

Am Mittwoch war ich (Frederic Janssen) dann für die Bewegung der Discette zuständig. Der starke Westwind ließ auf eine Welle hoffen, was uns zu frühem Aufstehen und Rüsten veranlasste. Direkt nach dem Start ging es an den Hang, um dort einige Achten in den Hang am Steinbruch zu zeichnen. Als endlich die 550 Meter hohe Wolkenbasis erreicht war, ging es in Richtung Bisperode, denn die vor mir gestarteten Flieger meldeten die erhoffte Welle, die es zu surfen galt. Der Einstieg ging dann völlig problemlos und so stiegen wir mit zeitweise bis zu 2 m/s auf 2200m. Die wunderschöne Wolkenoptik, ein Himmel gezeichnet von Lentis, half auch die klirrende Kälte schnell vergessen zu machen. Nicht vergessen durfte man jedoch, dass sich unter uns das Wolkenloch bedrohlich schnell

schloss, sodass ich die Flucht nach vorne zum nächsten Lenti, der bei Hameln stand, antrat. Nach gefühlt endlosem Gleiten bei 60 km/h Gegenwind war das Steiggebiet erreicht, in dem der Discus dann mit gemächlichen 0,2 Metern pro Sekunde stieg. Leider machte der Himmel jetzt auch hier dicht, weshalb es wieder zurück an den lth ging. Dort bildeten sich gerade erste Cumulanten, welche mit unglaublichen 0,1 bis 0,5 Metern zogen. Damit war der Weg an den Hills geöffnet. Folgend schlich ich in Richtung lth, jedes Steigen mitnehmend, um den Schenkel möglichst lang zu gestalten. Außerdem macht Thermikfliegen gerade im Oktober ja umso mehr Spaß. Der Rest des Fluges ist schnell erzählt: Er bestand aus Bretthangfliegen, am Ende des Hangs hochkurbeln, ein wenig abgleiten und wieder an den Hang gehen. Eine nette Kleinigkeit hatte das Wetter aber noch für uns parat: Gegen 15:15 Uhr meldete Daniel erneut eine Welle, die zur Abwechslung bei lthwiesen stand und uns auf 1200m steigen ließ. Das war aber auch genug, um uns auch das letzte Gefühl aus unseren Zehen zu rauben, weshalb wir dann bereits recht früh gegen 17 Uhr landeten. Der schöne Nebeneffekt bestand darin, dass wir zum ersten Mal in dieser Woche unsere Flieger nicht im Dun-

keln abrüsten mussten. Insgesamt war es ein wunderschöner Flugtag mit unbezahlbaren Eindrücken, tollen Fotos, am Ende immerhin 210 geflogenen Kilometern und einem überraschenden Platz eins deutschlandweit.

Alles in allem war unsere Zeit mit dem LVN Discus wirklich super. Für mich (Flo) nicht unbedingt ergebnisreich, dafür sehr erlebnisreich. Der Flieger fliegt sich sehr schön – daran könnte ich mich wirklich gewöhnen. Im Gegensatz zur ASW 24, die ja in einer ähnlichen Liga unterwegs ist, sind die sehr harten Flächen anfangs zwar erst mal gewöhnungsbedürftig, aber in der Thermik sicherlich von Vorteil. Nicht zuletzt die unkomplizierte Abwicklung mit Andreas und Jürgen vom LVN hat auch dafür gesorgt, das „Erlebnis LVN“ so schön zu machen. Ich freue mich auf ein eventuelles nächstes Mal im LVN.

Ach ja, eine Sache noch: Natürlich war das Quatsch mit dem Dreck im Fahrwerk. Ich ließ das Fahrwerk natürlich absichtlich ausgefahren und habe die Winglets nicht angebaut, um den Klubklassegeist trotz des Discus wenigstens ein bisschen in die Welt zu tragen ...

Ein Bericht von Florian Danker und Frederic Janssen, LSV Helmstedt

Freie Termine Förderflugzeuge

Liebe Mitglieder des DAeC LV Niedersachsen e. V.!

Unsere beiden Förderflugzeuge Discus 2b „LVN“ und ASK 21 „NIE“ haben noch Termine für euch frei.

Anmeldungen/Reservierungen bitte unter:
juergen.habel@daec-lvn.de oder
unter der Tel.-Nr. 0511 6067603.



Die Mitarbeiter der Geschäftsstelle informieren sich bei Alexander Schleicher Flugzeugbau über das Förderflugzeug ASK21 NIE.

Alpen-und Gebirgsflug 2017



**„Alles gut da hinten?“ „Äh, ja, warum?“
„Du bist so still!“ „Stört mich nicht beim
Genießen.“ Ich bin sprachlos, richtig
sprachlos. Und das passiert zugegeben
nicht häufig. Aber die Kulisse, die sich
um uns herum zeigt, ist atemberaubend.**

Unter uns Wolken, neben uns schroffe Fels-
spitzen und Gletscher, der Großglockner und
der Großvenediger. Darüber strahlend blau-
er Himmel. Der Höhenmesser ist inzwischen
auf fast 10.000 ft geklettert. So hoch war
ich noch nie mit unseren Fliegern.

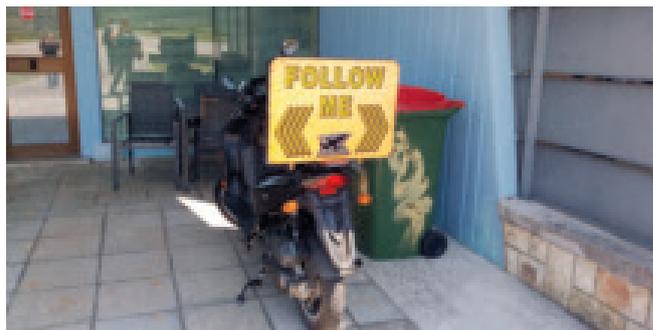
Wir, das sind die D-EPRF, eine DA40, Jens,
mein Fliegerkumpel sowie der uns zuge-
wiesene Fluglehrer Veith und ich. Unser
Heimatflugplatz ist EDXM in Dithmarschen
– und das, was man da lernt, sind Cross-
windlandungen. Aber Berge? Etwas, das
höher ist als wir mit unseren Fliegern? Da
müssen wir erst mal tief durchatmen.

Jens fliegt schon seit ein paar Jahren. Ich
bin das Flugküken und habe gerade seit ei-
nem Jahr meinen PPLA. Aber als bei uns am
Platz für die Alpenflugeinweisung des nie-
dersächsischen Landesverbandes gewor-
ben wurde, war ich sofort Feuer und Flam-
me. Alleine hätte ich das nie gemacht, aber
unter fachkundiger Anleitung stand der „Er-
oberung“ des Alpenraumes nichts im Weg.
Mit Theo Dornemann hat der niedersäch-
sische Landesverband einen über alle Ma-
ßen kompetenten Organisator, Flieger und
Fluglehrer für diesen Event. Schon lange
im Voraus erhielten die Teilnehmer von ihm
detaillierte Unterlagen – von der Hotelliste
über Kartenmaterial (gesponsert von der Fa.
Eisenschmidt/DFS), Anflugkarten (Trip-Kits
gesponsert von der Fa. Jeppesen) bis hin
zu Berechnungen der Dichtehöhe und noch
vieles mehr. Auch während des Lehrganges
bewies Theo immer wieder sein organisa-

torisches Talent. Irgendwie hat er es stets
geschafft, es allen recht zu machen! In die
Organisation eingebunden waren auch un-
sere Sponsoren, die DFS Deutsche Flugsich-
erung, die Firma Eisenschmidt, die Firma
Jeppesen-Sanderson und der Deutsche
Wetterdienst DWD – ihnen allen gebührt
unser herzlicher Dank für ihre tatkräftige
Unterstützung.

An dieser Stelle auch ein großes Lob an
das Flugplatzteam Bahle-Schmid. Die
Truppe der Alpenflieger wurde super nett
aufgenommen und mit allem versorgt. „Ich
bräuchte mal einen Stift ...“ – „Gibt es noch
ein Verlängerungskabel?“ – „Kann ich noch
mal das WLAN benutzen?“ Unser Aufenthalt
mit immerhin 25 Maschinen war bestens
vorbereitet und gut durchorganisiert.

Am Mittwoch, den 26.07. sollte es eigent-
lich losgehen ... eigentlich. Aber erst mal
macht uns die Großwetterlage einen Strich



durch die Rechnung; es war immerhin der nasseste Sommer seit 1956 laut Aussage des DWD. In Dithmarschen blauer Himmel (ein kleines Wunder), aber der Rest im Osten und nach Süden versinkt in tiefen Wolken und Regen. Das Schlechtwetter zieht zwar nach Osten ab, aber gefühlt nur millimeterweise. Geduld ist gefragt – und das Ändern der ursprünglich geplanten Flugroute. Aus geplanten ca. 360 NM werden fast 500. Wir weichen, so weit es überhaupt geht, nach Westen aus, entlang der niederländischen, belgischen und dann französischen Grenze. Weit um Frankfurt herum, da wir leider keine Freigabe für Luftraum C bekommen, dann Richtung Stuttgart. FIS München ist super nett und telefoniert für uns. In DENH sei gerade eine Maschine gelandet. Super! Freude! Wir sind optimistisch ... ja, und es klappt. Nur die letzten Minuten haben wir Regen und kommen trotzdem sicher zur Landung. Geschafft. Abenteuer Teil 1 erfolgreich abgeschlossen.

Der Flugplatz hatte extra die regulären Öffnungszeiten gestreckt, aber trotzdem konnten nur wenige Maschinen an diesem Tag ankommen. „Schietwetter“ wie wir hier sagen, und die Vögel gehen zu Fuß.

1. Lehrgangstag: Donnerstag

Das Wetter wird besser, ist von gut aber noch weit entfernt. Es trudeln aber immer mehr der erwarteten Flieger ein, sodass der Kongressraum der Hotels zum Theorieteil gut gefüllt ist. An unseren Plätzen warten schon dicke Stapel mit ICAO-Karten aus

dem Alpenraum und weitere wichtige Unterlagen. Über eine sorgfältige Flugvorbereitung wird gesprochen, auf die besonderen Wetterlagen in den Alpen hingewiesen, und wir lernen unterschiedliche Informationsquellen für Wetterdaten zu nutzen. Ach ja, wie war denn das gleich noch mal mit der Berechnung der Dichtehöhe? Hier bekommt das für die Theorieprüfung Gelernte doch tatsächlich einen Sinn!

Nachmittags lernen wir unseren Fluglehrer, der uns begleiten wird, kennen. Veith stammt aus der Region und kennt jeden Berg persönlich. Das Wetter im Voralpenland ist noch mäßig, aber kaum sind wir in den Bergen – bei uns bricht bereits die erste Begeisterung aus, als wir auf die Berge zufliegen – lässt es sich super fliegen. Heute steht Technik auf dem Programm. Wir lernen Umkehrkurven und Achten in den Tälern zu fliegen. Wie gut, wenn man die technischen Daten seines Flugzeuges im Kopf hat ... Stallspeed? Klappenbereich? Und wie weit ist die Felswand denn nun entfernt? Mit welchem Wind muss ich rechnen? Das Schätzen fällt mir nicht gerade leicht, umso erstaunter bin ich, wie gut die Kurven klappen ... Darf ich noch mal?

In Hohenems (LOIH) landen wir und machen Pilotenwechsel. Auf einem ähnlichen Weg geht's durch die Täler zurück. Der erste Tag ist vorbei – kaum zu fassen. Ich brauche den Abend, um die intensiven und faszinierenden Eindrücke des ersten Fluges zu verarbeiten.

2. Lehrgangstag: Freitag – Fliegen, fliegen, fliegen

... aber vorher ausführliche Flugvorbereitung! Veith nimmt sich viel Zeit, uns die Besonderheiten der österreichischen Karten zu erklären. Die Haupttrouten durch die Alpen mit den Pässen und deren Höhen, die Tücken durch plötzliche Seitenwinde aus den Tälern, die Funkabdeckung, Aufgeben von Flugplänen ... alles wird detailliert erörtert. Mehr geht nicht in den Kopf.

Jedes Team der Alpenflieger plant seine Ziele unabhängig von den anderen, sodass jeder seinen Wünschen entsprechend fliegen kann. Kein Gruppenzwang! Unser Ziel heute: Trento (LIDT) in Italien. Die Berge sind irgendwie noch imposanter als am ersten Tag. Aber ich fühle mich schon deutlich sicherer und unser Flieger schnurrt zuverlässig vor sich hin. Trotzdem erörtern wir denkbare Notlandeszenarien. In Trento trifft uns fast der Hitzeschlag! Mit einmal kommt echtes Urlaubsgefühl auf. Warm, Sonne, italienische Gelassenheit ... Auf dem Rückflug werden wir mit fantastischen Bildern belohnt. Blauer Himmel, leichte Bewölkung und herrlich von der Sonne angestrahlte Berge.

3. Tag: Samstag – und auch schon wieder der letzte Alpenflugtag

Heute steht für unser Team ein Flug über die Alpen an, nachdem wir an den beiden vorangegangenen Tagen die Täler und Pässe erkundet haben. Unser Ziel heute: die Adriaküste. Das erste Leg führt uns hoch hinaus



über die Gipfel der Hohen Tauern. 8000 ft sind schnell erreicht, später klettern wir noch etwas höher, um die Hauptkette sicher überfliegen zu können. Die Wolkendecke unter uns reißt immer mal wieder auf und gibt den Blick auf die Bergwelt unter uns frei. Ohne GPS wäre es hier schwierig, denn der Weg soll weiter nach Matrei und Lienz (LOKL) führen.

Das Loch vom Dienst ist pünktlich da. Wir sinken auf 6000 ft und folgen wie gewohnt der Straße und der Eisenbahnlinie. Wir sind heilfroh, dass sich unser FI um die Flugpläne und den Funk kümmert. Somit können wir uns voll und ganz auf das Fliegen konzentrieren. Gerade der Funk ist ziemlich aufwendig. Entweder man ist ohnehin raus aus jeglichem Empfang, abgeschirmt durch die Berge, oder aber man kommt aus dem Funken gar nicht mehr raus. Das Fliegen in den Alpen ähnelt manchmal dem IFR-Fliegen. Ständig gibt es Pflichtmeldepunkte entlang der Routen. Das ist auch nicht sonderlich überraschend, denn der Flugverkehr bündelt sich eben in diesen Pässen und Routen. Nach knapp zwei Stunden erreichen wir Portorož in Slowenien. Kaum raus aus den Bergen, schon an der Adriaküste, mit Mittelmeerflair – und bei Mittelmeertemperaturen! Der Flugplatz ist für seinen tollen Service bekannt. Es kommen Follow-Me, Tankwagen und der Caddy für die Crew. Es ist eindeutig Urlaub. Wir genießen das Wetter bei einem Kaffee, geben den nächsten Flugplan auf und dann geht's mit neuer Kraft an das zweite Leg dieses Tages: Asiago (LIDA) in Italien, 3400 ft hoch. Der Flug dauert rund eine Stunde und führt uns

immer direkt an der Adriaküste entlang – Venedig mit seinen Lagunen und Inseln breitet sich unter uns aus. Hier sind Höhen von nur knapp über 1000 ft erlaubt. Ein krasser Gegensatz zu der vorherigen Höhe. Aber dann geht's rauf. Asiago hat eine Platzrundenhöhe von 5000 ft. Die RF muss sich jetzt richtig in den Propeller legen. Alleine der Anflug ist ein Abenteuer! Man folgt im Gegenanflug der Wellenform des Geländes, dreht um den Kirchturm und muss dann flugs Höhe abbauen, um passend zur Schwelle zu kommen. Auch hier genießen wir die südländische Gastfreundschaft und lassen es uns gut gehen. Der letzte Teil der Route führt uns über Trento, Bolzano über die Brenner-Route nach Innsbruck, wo wir die Kontrollzone des im engen Tal gelegenen Flugplatzes durchfliegen.

Ein Tag, der tiefe Eindrücke über die Schönheit und die Freiheit, die uns die Fliegerei bieten, bei mir hinterlassen hat. Fast 600 NM haben wir alleine an diesem Tag zurückgelegt, waren in/über vier Ländern, brauchten keine Grenzkontrollen, keine Papiere – wenn das nicht toll ist! Ich kann nur jedem empfehlen, vom Wissen der einheimischen Flieger zu profitieren und sich die Alpenrouten zeigen zu lassen. Es ist ein anderes Fliegen als bei uns im Flachland. Mit anderen Gefahren, anderen Rahmenbedingungen und mit fantastischen Eindrücken und Bildern! Und es steht jetzt schon fest: Das war nicht das letzte Mal! Wir kommen wieder! Ach ja: Unser Rückflug dauerte bei optimalen Flugwetter 2:50 h – da hat jemand geschoben! Übrigens: Es war die 17. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung des DAeC Lan-

desverbandes Niedersachsen e. V. unter der Leitung von Fluglehrer Theo Dornemann. Es haben bisher (Lehrgang 1-17) insgesamt 464 Lehrgangsteilnehmer (aktive Piloten / Pilotinnen) an diesen einmaligen Veranstaltungen teilgenommen. Im Rahmen der Trainingsflüge wurden insgesamt 3.925 Flugstunden absolviert – nicht immer bei bestem Wetter, aber ohne jegliche Betriebsstörung, ohne Unfall. Ein bemerkenswert gutes Gesamtergebnis!

Und ... die 18. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung ist bereits fest terminiert, sie findet wieder in Bad Wörishofen (EDNH) in der Zeit vom 25. bis 29.7.2018 statt. Wer das besondere fliegerische Erlebnis sucht und Lust auf die andere Art des Fliegens hat, der sollte sich beizeiten um eine Teilnahme bemühen.

Informationen gibt es beim Leiter und Organisator der Veranstaltung:

Theodor Dornemann
Tel: 05151 24119
Mobil: 0151 52980738
oder via Mail unter:
theodordornemann2@gmail.com

Oder bei der Geschäftsstelle des DAeC Landesverbandes Niedersachsen unter 0511 601060.

Na denn, man trifft sich in EDNH. Guten Flug!

Bericht von Susanne Haase, Pilotin und begeisterte Teilnehmerin!

„Familienzuwachs“ im Aero-Club Hodenhagen

Ab Januar 2018 wird der Aero-Club Hodenhagen ein neues UL-Flugzeug der Marke Skylane betreiben und eine Ultraleicht-Flugsparte gründen.

Auf der Jahreshauptversammlung im März 2017 wurde beschlossen, eine UL-Sparte zu gründen.

Nach reiflicher Überlegung und ausgiebiger Planung wurde der Kauf eines UL-Flugzeugs vom Typ Skylane beschlossen. Die Lieferung erfolgte im Dezember. Begleitend wurde der Aufbau einer Flugschule einge-

leitet, das nötige Personal, Spartenleiter und erfahrene Fluglehrer ausgewählt. Eine Kostenkalkulation wurde durchgeführt und alle behördlich vorgeschriebenen Anforderungen erledigt. Nun kann es losgehen!

Der Aero-Club Hodenhagen freut sich, durch diese Erweiterung des Angebots für seine Mitglieder und interessierte Ultraleicht-Piloten noch attraktiver zu werden.

Seit Januar 2018 bieten wir UL-Ausbildung, Umschulung und UL-Charter an.

Der Vorstand ist überzeugt davon, dass sich in kurzer Zeit das Fliegen mit UL-Flugzeu-



gen im Verein großer Beliebtheit erfreuen wird..

Wilhelm Herder

1. Vorsitzender Aero-Club Hodenhagen

Buchtipps

Ein besonderes Geschenk



Leewellenflüge am Harz von Karl-Heinz Dannhauer

Der Autor beschreibt mit einer Mischung aus wissenschaftlicher Betrachtung und dem Blick aus dem Segelflugzeugcockpit das Erlebnis Leewelle!

300 Seiten sowie 250 Bilder, Grafiken und

Diagramme erklären anschaulich das Phänomen Leewelle. Wann sind Höhenflüge möglich? Gold- oder Diamantenhöhe? Welche meteorologischen Voraussetzungen gilt es zu beachten?

Lesen Sie dazu die Rezensionen im *Aerokurier* und im Magazin *Segelfliegen*.

Gratulation

Klaus Prägler

Viel Glück und Gesundheit wünschen die Mitglieder des LSC Faßberg ihrem 1. Vorsitzenden zu seinem 75. Geburtstag.

Nach seinem Fachhochschulabschluss begann Klaus Prägler 1962 die Laufbahn eines Berufssoldaten, wobei er von 1965 bis 1994 Flugsicherungsoffizier war.

Seit 1971 ist Klaus als Fluglehrer tätig und engagiert sich seit 1980 als Mitglied sehr stark für den Luftsportclub Faßberg.

Aufgrund seiner weit über 4000 Flugstunden und über 16.000 Landungen profitieren wir von seinem umfangreichen Wissen und freuen uns weiterhin auf zahlreiche interessante Flüge.



Trauer um Walter Grill

Der Luftsportverein Northeim e. V. trauert um seinen langjährigen Fluglehrer und früheren 1. Vorsitzenden Walter Grill.

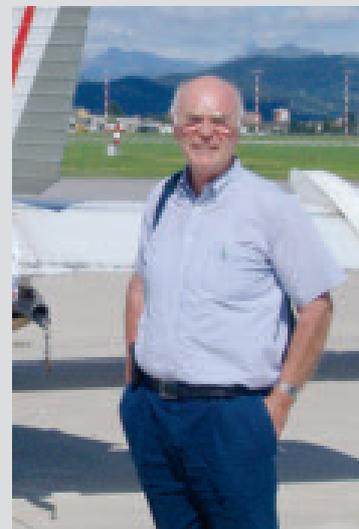
Über 48 Jahre war „unser Walter“ als Fluglehrer, davon viele Jahre als Ausbildungsleiter, die treibende Kraft in der Ausbildung unserer Piloten. Er legte den Grundstein für die heutige Fliegerei in unserem Verein. Unermüdlich widmete sich Walter Grill der Ausbildung junger Piloten und stellte dabei seine eigene Fliegerei stets in den Hintergrund.

Auch hat „unser Walter“ in seiner 14-jährigen Zeit als 1. Vorsitzender den Verein und uns, die von ihm lernen und ihn erleben durften, wesentlich geprägt. Nach Beendigung seiner offiziellen Ämter stand

Walter dem Luftsportverein Northeim e. V. immer mit Rat und Tat zur Seite. Unvergessen sind die Erlebnisse in den gemeinsamen Fliegerurlaube und die alljährlichen Reisen mit seiner Dimona, die ihn und unsere Mitglieder durch ganz Europa geführt haben.

Neben seinem Engagement im Luftsportverein Northeim e. V. stellte sich Walter Grill als Geschäftsführer der Flugplatz Northeim GmbH und als Prüfer auch an anderer Stelle in den Dienst der Fliegerei.

Wir im Luftsportverein Northeim e. V. sind alle sehr traurig, „unseren Walter“ verloren zu haben und werden ihm immer in dankbarer und schöner Erinnerung behalten.



Vorstand und Mitglieder des Luftsportverein Northeim e.V.

Segelflug

Neue Ausbildungskurse im Segelfliegen

Verein Aschendorf-Herbrum führt 2018 in das luftige Hobby ein



Wer in die Luft gehen möchte kann im kommenden Jahr verschiedene Kurse im Segelflugverein Aschendorf-Herbrum belegen.

pitabay-Foto

Papenburg (eb) – Beim Segelflugverein Aschendorf-Herbrum werden im kommenden Jahr neue Flugkurse angeboten. Das teilte der Verein mit.

Im Jahr 2018 können aufgrund der Nachfrage neue Schnupperkurse für den Segelflugsport absolviert werden, die entweder vier Wochen oder zwölf Monate dauern.

Der Schnupperkurs für Anfänger umfasst sechs Starts und soll über die Dauer von vier Wochen einen ersten Eindruck vom Flugbetrieb vermitteln. Die Kosten belaufen sich dabei auf 99 Euro für Schüler oder

Studenten und 149 Euro für Verdienende. Ein weiterer Kurs über zwölf Monate führt die Teilnehmer mit rund 40 Starts zum Alleinflug. Ein nahtloser Übergang vom Anfängerkurs in den längeren Kurs ist nach Angaben des Vereins problemlos möglich.

In einem Rückblick auf die Saison hebt der Verein die Indienststellung eines neuen doppelsitzigen Schulungsflugzeugs mit dem Namen „Papenburg“ hervor. Unterstützt wurde die Anschaffung von der Stadt und der Emsländischen Sparkassenstiftung. Der Flieger

dient vor allem dem Schulbetrieb auf dem Flugplatz „Alte Ems“ in Borsum.

Doch nicht nur die Schulfüge, die von insgesamt vier Fluglehrern betreut wurden, bestimmten die Saison. So standen der thermische Segelflug und intensive Kunstfluglehrgänge im weiteren Fokus der Aktivitäten. Besonders stolz sind die Segelflieger auf zwei so genannte „Erste Alleinflüge“, die zwei jugendliche Flugschüler absolvierten.

Ungebrochenes Interesse an den Ferienpassaktionen der Gemeinden Rhede, Dörpen

und der Stadt Papenburg wären in den Sommerferien zu verzeichnen. Diese sollen auch 2018 wieder angeboten werden.

Jetzt in der Winterzeit werden die Flugzeuge von den Vereinsmitgliedern gewartet, technisch überprüft und für die kommende Saison vorbereitet. Der Verein lädt dazu Interessenten ein.

Weitere Informationen zum Segelflugverein Aschendorf-Herbrum unter www.alte-ems.de.

Emsland-Kurier Papenburg, Ausgabe vom 10. Dezember 2017

AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

03.03. – 04.03.2018	Ausrichter: Motko des LVN	DFS, Airport Bremen, Ort: Bremen
---------------------	---------------------------	----------------------------------

VERBAND

10.03.2018 – Beginn: 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
10.11.2018 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsische Motorflugtagung	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
11.11.2018 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegertag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden

TERMINE FI-LEHRGANG 2018

09.02. – 18.02.2018 Anreise am 08.02.2018 bis 19.00 Uhr	Theorieblock/Unterricht	in der Sportpension Hodenhagen
06.04. – 21.04.2018 Anreise am 05.04.2018 bis 19.00 Uhr	Hauptlehrgang	in Bückeburg-Weinberg

STRECKENFLUGLEHRGÄNGE

29.04. – 05.05.2018 Meldeschluss: 28.02.2018	Ausrichter: Segelflugverein Hoya e.V.	Ort: Segelfluggelände Hoya/Weser
23.07. – 03.08.2018 Meldeschluss: 30.04.2018	Ausrichter: Luftsportverein Kreis Osterode e.V.	Ort: Segelflugplatz Aue-Hattorf

MODELLFLUG

17.03.2018	68. Landesmodellflugtagung	(voraussichtlich in Springe/Deister)
------------	----------------------------	--------------------------------------

SEGELFLUG

17.02.2018	Ausbildungsleitertreffen	GRZ Krelingen
------------	--------------------------	---------------

MOTORFLUG

24.02.2018 – Beginn: 10.00 Uhr	Tagung der Fluglehrer/Ausbildungsleiter	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
03.03.2018 – Beginn: 10.00 Uhr	Technik-Seminar	MTU Hannover Lehrgangleiter: Hans-Werner Rottmann
21.04.2018 – Beginn: 10.00 Uhr	Rallye-Seminar	Flugplatz Hodenhagen Lehrgangleiter: Dietmar Hepper
25.05. – 27.05.2018 – Beginn: 10.00 Uhr	Motorflugsicherheitstraining	Flugplatz Nordholz-Spieka Lehrgangleiter: Stefan Mueller
22.06. – 24.06.2018 – Beginn: 18.00 Uhr	Trudeleinweisung & Grenzflugzustände	Flugplatz Nordholz-Spieka Lehrgangleiter: Stefan Mueller
23.06.2018 (Ausweichtermin: 24.06.2018)	45. Niedersachsenrallye mit 56. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft	von/nach Flugplatz Bad Gandersheim (EDVA) Ausrichter: Sportfliegerclub Gandersheim-Seesen e.V.
25.07. – 29.07.2018	Alpenflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangleiter: Theodor Dornemann
22.09. – 14.10.2018	Fluglehrer-Lehrgang Motorflug des DAeC LVN	Ort: Verkehrslandeplatz Bad Gandersheim – EDVA Auskunft u. Anmeldung: Henning Jahns E-Mail: henning.jahns@flieger-net.de

VEREINE

01.05.2018	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 Email: info@friedrich-lueke.de Web: www.lsv-wittlage.de
------------	---	--

TECHNISCHE LEHRGÄNGE

24.09. – 28.09.2018	Motorenwart/Motorseglerwart Module GM + FM + M1)	
29.09. – 02.10.2018	Zellenwart	H & G Bauweise inkl. Grundmodul
03.10. – 06.10.2018	Werkstattleiter 1	Holz- & Gemischtbauweise
07.10. – 10.10.2018	Zellenwart 2	FVK-Bauweise inkl. Grundmodul
11.10. – 14.10.2018	Werkstattleiter 2	FVK-Bauweise
22.11. – 25.11.2018	Fallschirmwartlehrgang Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)	inkl. Grundmodul

Alle technischen Lehrgänge (außer dem Fallschirmwartlehrgang) finden auf dem Flugplatz Hodenhagen statt. Nähere Informationen sowie das Anmeldeformular sind auf der Homepage des LVN (www.daec-lvn.de) eingestellt.

TECHNISCHE LEHRGÄNGE

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

Redaktionsschluss für Eure Beiträge ist jeweils der 10. des ungeraden Monats!

Vorabinformation

Überleben nach der Notwasserung

Dieses sehr brisante Thema ist für Besatzungen, die öfter Flüge über der offenen See unternehmen, ein echtes Muss.

In einem Lehrgang von 8 Stunden Dauer werden die „Seeflieger“ theoretische und praktische Fähigkeiten erlernen, die nach einer Notwasserung überlebenswichtig sind.

Im Schulterschluss mit einem Unternehmen aus Cuxhaven kann der Landesverband Niedersachsen diesen hochwertigen Lehrgang in diesem Jahr anbieten. Die Lehrgangsgebühren werden sich um 480,- Euro bewegen und beinhalten die Ausbildung, ein Mittagessen und Getränke zum Lehrgang. Badehose/Badeanzug und ein Handtuch sind zwingend notwendig ...

Weitere Informationen folgen in Kürze und sind dann auch auf der Homepage des LVN zu finden.

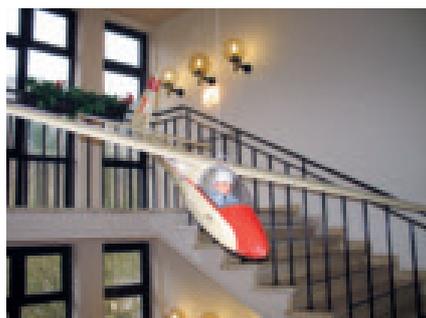
Der Lehrgang ist vorrangig für Mitglieder des DAeC reserviert.

*Stefan Mueller
Referent Ausbildung
Motorflugkommission
DAeC-LVN*



Segelfliegertag 2018

Segelfliegertag RP am Samstag 17.2.18 in Idar-Oberstein



Einladung zum Segelfliegertag in Idar-Oberstein

Zum wiederholten Mal lädt der Aero-Club Idar-Oberstein zum rheinland-pfälzischen Segelfliegertag in die Aula der Stadtverwaltung ein. Am 17.02.2018 freuen wir uns ab 10.00 Uhr auf interessante Vorträge zu vielfältigen Themen nicht nur zum Segelfliegen. So werden wir Einblicke zur Flarnutzung beim Fallschirmspringen bekommen, Aktuelles zum Luftraum und viele schöne Bilder zu den segelfliegerischen Aktivitäten u.a. von der Junioren-WM in Litauen werden nicht fehlen. Für das leibliche Wohl ist selbstverständlich auch gesorgt. Belegte Brötchen, Idar-Obersteiner Rollbraten mit Kartoffelsalat, sowie Kaffee und Kuchen werden wohl keine Wünsche offen lassen. *Stephanie Philippi*



Alle Details zum Programm, Ausstellern sowie Anfahrt findet Ihr unter:
www.aero-clubidar-oberstein.de
 Veranstaltungsort:
 Göttenbach-Aula, Georg-Maus-Straße 2,
 55743 Idar-Oberstein
 am 17. Februar 2018 ab 10:00 Uhr

17.02.2018

Programm:

Flarm für Fallschirmspringer

Oldtimersegelflieger RP bzw. OSC Wasserkuppe

Aktuelles zum Luftraum

„Matterhorn-Projekt“

Förderflugzeuge Rheinland-Pfalz 2017

Vergabe Förderflugzeuge 2018

Silberner Stern des Sportes

Bundes-/Landesliga

Save the date

Deutscher Segelfliegertag am Samstag, 3. November 2018, in Koblenz veranstaltet vom Aero-Club Koblenz.

<https://www.segelfliegertag-2018.de/>



Jugendleitertagung 2017

Von Konflikten und Lösungsstrategien



Links:
Tagung
Rechts:
Neue Landesjugendleiterin Rheinland-Pfalz ist Julia Weidler



Die Jugendleiter/-innen trafen sich im vergangenen Jahr wieder vom 24. bis zum 26. November zur LSJ-Tagung am Flugplatz Domberg in Bad Sobernheim.

Freitag war die Anreise. Nach der Zimmerverteilung und dem Abstellen des Gepäcks trafen wir uns zum Abendessen. Im Anschluss an das leckere Essen gab es ein gemütliches Zusammensitzen und eine kleine Kennenlernrunde, in der wir uns alle über den aktuellen Stand der Vereine austauschen konnten. Im Jugendraum der Tagungsstätte wurden in gemütlicher Atmosphäre dann Billard und Karten gespielt.

Am Morgen des zweiten Tages gab es erstmal ein reichhaltiges Frühstück. Mit dieser Energie starteten wir dann in einen spannenden Vortrag eines ehemaligen Dozenten der Polizeihochschule Hahn zum Thema Kommunikations- und Konfliktmanagement.

Im Laufe des Tages gab es viele verschiedene Aufgaben, welche wir in kleinen Gruppen bearbeiten konnten. Sie wurden teils als Vortrag präsentiert und teils auch in kleineren Rollenspielen. So ergab sich eine lockere Atmosphäre beim Lernen von Techniken zur Bewältigung von Konflikten innerhalb der Vereine, aber auch bezogen auf Konflikte im Privaten.

Dank unserer engagierten Mitglieder gab es abends, nach einer Wanderung auf die Spitze des Dombergs mit dort vorbereitetem Kinderpunsch und einem sehr schönen Blick über das Tal, ein super Abendessen für die verfrorrenen Wanderer. Den Abend

gestaltete sich jeder nach Belieben, wobei sich der Großteil wieder zum gemütlichen Zusammensitzen im Jugendraum traf.

Bei der Vollversammlung der Luftsportjugend gab es ein Review auf das, was wir im Jahr 2017 alles geleistet haben. Es gab einen regen Austausch von Feedback und Ideen zwischen den Vereinen. Beispielsweise wurden Veranstaltungen wie das alljährliche Volleyball-Turnier und das Jugendvergleichsfliegen besprochen, für welche wir uns nochmals bei den jeweiligen Organisatoren für ihr Engagement bedanken möchten.

Es wurden viele gute und nützliche Tipps für die Förderung der Jugend in Vereinen gegeben.

Wieder einmal gab es einige Bewerbungen zur Aktion A-Pilot. Unter den Teilnehmern wurden wie jedes Jahr die Gewinner ausgelost und bekanntgegeben. Der kürzlich eingeführte Videowettbewerb wurde

mangels Interesse und wegen Copyright-Problemen wieder abgeschafft.

Die Wahl einer neuen Landesjugendleiterin und der Nachrücker in die Landesjugendleitung waren ebenso Bestandteil unsere Vollversammlung. An diesem Punkt möchten wir Bert Henn für seine fünf Jahre als Landesjugendleiter danken und begrüßen Julia Weidler als neue Landesjugendleiterin, die seit 2009 in der Landesjugendleitung aktiv ist.

Als Nachrücker wurden Lena Franke und Julian Brunnmüller gewählt, bei welchen wir uns ebenso bedanken möchten.

Alles in allem blicken wir zurück auf ein sehr spannendes Wochenende mit vielen neuen Ideen und Erkenntnissen, die wir einsetzen können, um das Vereinsleben noch besser zu gestalten.

Jan Kiefer

Fotos: www.LSJ-PP.de



Die Landesjugendleitung verabschiedet Bert Henn (links) als Landesjugendleiter (2012-2017), der seit 2008 in der LSJ aktiv war.

Eine Lausbubengeschichte von 1942

Das Fliewatütüüt von Wershofen

SFG Wershofen



Am 1. Adventssonntag erinnerte Otto Betzner vor rund fünfzig aktiven Segelfliegern im großen Saal der Gaststätte Pfahl an die Gründung des Vereins vor 65 Jahren.

Der 83-jährige Wershofener ist das letzte lebende Gründungsmitglied der Segelfluggruppe Wershofen und ein echter Zeitzeuge. Die Anwesenden lauschten gebannt seinem Bericht, der für Fliegerherzen wie ein Weihnachtsmärchen klang. So erfuhren sie von drei Wershofener Pionieren der Luftfahrt, die bereits im Kindesalter und ein Jahrzehnt vor der eigentlichen Vereinsgründung – am 15. November 1952 – fasziniert waren von der Idee, wie einst Otto Lilienthal in die Lüfte aufzusteigen. In seinem Tagebucheintrag schreibt Betzner: „Sie hatten schon öfter Flugzeuge über Wershofen fliegen sehen, besonders, wenn Rennen auf dem Nürburgring war. In der Zeitung waren manchmal auch Bilder von Flugzeugen zu sehen. Und dann hatte man im Kino auf Pfahls Saal in der Wochenschau genau gesehen, wie Flugzeuge starten und landen. Außerdem hatte der große Bruder von einem dieser Jungen ein Buch mit dem Titel *Fliegen lernen*.“

Die drei Jungen, von denen Betzner hier erzählt, waren der spätere Bürgermeister von Wershofen, Peter Udelhofen, Willy Ohlenhardt – sein Sohn ist bis heute Fluglehrer im Verein – und Karl Brenner, Gründungsmitglied und langjähriger Vorsitzender. Nach ihm ist auch die Zufahrtsstraße zum Wershofener Flugplatz benannt, so

wie es sich für einen ordentlichen Pionier schließlich auch gehört.

Was Sie im Folgenden lesen, weist eher auf einen Lausbubenstreich hin und mutet wie ein Seifenkistenrennen an, doch wird sich die Geschichte im Zweiten Weltkrieg, es muss um 1942 gewesen sein, tatsächlich so zugetragen haben:

„Da hier in Wershofen ja keine Flugzeuge landeten, beschlossen diese Jungs, selber ein Flugzeug zu bauen, und legten los. Nach ein paar Wochen war es so weit. Es kam der Tag für den Jungfernflug. Das Fluggelände hatten sie schon lange ausgesucht. Es war der Hang im Süden unterhalb des Dorfes, wo man im Winter so gut Schlitten fahren konnte.

Man hatte einen langen Rollweg von etwa 100 Metern, dann kam eine Sprungschanze, da musste das Flugzeug abheben, über einen Weg fliegen und anschließend auf der gegenüberliegenden Wiese landen. So war es gedacht! Die jungen Konstrukteure gingen nochmal ums Flugzeug. Es musste einfach gut fliegen! Mit seinen hohen Fahrradrädern würde es den Berg hinter bestimmt die richtige Geschwindigkeit erreichen, um abzuheben.

Die Bretter für die Flügel und den Rumpf – es waren Schalbretter aus dem Sägewerk von Nette Scheng – die waren gewiss auch fest genug und die paar Latten von Nachbars Gartenzaun hielten so einen Flug bestimmt auch

Otto Betzner,
Vereinsgründer der
Segelfluggruppe
Wershofen und Ehren-
mitglied, erinnert an
die Gründung vor 65
Jahren und plaudert
aus dem Nähkästchen
Fliegergarn.



aus. An Nägeln hatte man nicht gespart. Dann stieg der Pilot ein.

Wochenlang hatte er auf diesen Tag gewartet. Aber jetzt, er sah den steilen Hang, die Sprungschanze, den Seifen, es war ihm zum Fliegen nicht mehr zumute ... Doch jetzt kneifen? Nein, das war nicht seine Art und außerdem lag der vorgesehene Landeplatz ja auch in Sichtweite.

Er wurde angeschoben und los ging es. Immer schneller, immer schneller! Dann kam die Sprungschanze, der Abhebepunkt und ... die große Überraschung. Nach wenigen Metern zogen sie ihren mutigen Piloten – fast unverletzt – aus den Trümmern.

Was war geschehen? Das Flugzeug hätte doch fliegen müssen! Es war doch wirklich ganz schnell den Hang runtergerollt! Die Räder waren dran geblieben, doch hatte es sich nicht in die Lüfte erhoben. Still und nachdenklich gingen sie den Mehmes Berg hoch, ohne Flieger. Ihr Traum vom Fliegen

hatte sich nicht erfüllt. Aber das Verlangen zu fliegen war geblieben.“

Heute dürfen die 170 Vereinsmitglieder froh sein, dass die Wershofener Buben seinerzeit nicht aufgegeben hatten. Generationen von Fliegern wurden seither in Wershofen ausgebildet. Dies zeigte sich auch bei der alljährlichen Winterwanderung am ersten Dezemberwochenende, an der altgediente Fliegerinnen und Fliegern, Familien mit Nachwuchs und etliche Jugendliche teilnahmen. Fliegen verbindet die Generationen.

Betzner ließ bei der Gelegenheit nicht unerwähnt, dass sich die Tradition der Winterwanderungen bereits zum 25. Mal jährte, und lobte das Engagement von

Bernd van der Mühlen, seines Zeichens Fluglehrer, der die Wanderungen seither plant und durchführt. Beide, Betzner und van der Mühlen, ernteten den Applaus der Anwesenden – und das, wie wir jetzt wissen, an historischer Stelle, da, wo einst die Deutsche Wochenschau zum Besten gegeben wurde, damals, als die Medien noch nicht omnipräsent waren wie heute und tollkühne Jungs in tollkühnen Kisten sich im Fliegen probierten ...

Was wir durch die lebhaftere Schilderung nebenbei erfahren, ist, dass selbst in Kriegstagen auf dem Dorf ein Stück heile Welt erlebbar war. Die Väter dürften im Krieg gewesen sein, die Mütter auf den Feldern. Genügend Freiraum also für die Wershofe-

ner Dreikäsehochs, mit ihrem „Modell 1“ aus eigener Flugzeugmanufaktur für ein Schmunzeln zu sorgen. Auch heute noch.

János Wágner

*Veröffentlicht <http://eifelecho.de/>
EIFELECHO veröffentlicht regelmäßig Artikel und Neuigkeiten aus unserem Vereinsleben.*

*Weiterer Artikel:
<http://2018-01.eifelecho.de/das-aktuelle-nordeifelwetter-per-webcam-aus-wershofen/>*

Wir gratulieren

Aero-Club Idar-Oberstein

Clara fliegt sich frei

Am Sonntag, dem 20. August 2017, absolvierte Clara Thaldorf vom Aero-Club Idar-Oberstein souverän ihren 1. Alleinflug im Segelflug. Zuerst meisterte sie mit Ausbildungsleiter Wilfried Feil die notwendigen Seilrissübungen. Danach noch ein Checkflug mit Jochen Mentges als zweiter Fluglehrer, dann war es soweit:

Die Füße auf den Pedalen, die Hand am Steuerknüppel, die Haube ist zu und Clara sitzt alleine im Segelflieger. Drei Mal musste sie starten und landen, dann hatte sie es geschafft. Nun darf sie künftig alleine fliegen und das mit 15 Jahren. Nach dem dritten Flug blieb sie stolz in der ASK 21, dem Schulflugzeug des Vereins, sitzen und wurde an den Start zurückgeschoben.

Nach dem Flugbetrieb kamen alle zusammen, um Clara gebührend zu gratulieren. Feierlich überreichte der Ausbildungsleiter Clara das Abzeichen für die bestandene

A-Prüfung. Wie es die Tradition sagt, gab es von den Vereinskammeraden einen Strauß Wiesenkräuter vom Flugplatzrain für ein besseres Steuergefühl in der Hand und den traditionellen Klaps auf den Po



für das richtige Sitzgefühl bei weiteren Flügen.

So hat sie einen wichtigen Abschnitt ihrer Flugausbildung erreicht – weiter so, Clara.

Termine

ALLGEMEINE TERMINE 2018

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT
17. Februar 2018	Rheinland-Pf. Segelfliegertag	Idar-Oberstein
17. März 2018	Jahreshauptversammlung	Schweighofen
10. November 2018	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
11. November 2018	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
18. November 2018	UL- und Motorfliegertag	Bad Sobernheim
23. – 25. November 2018	Jugendleitertagung 2018	Bad Sobernheim



Schule der Flieger 2018

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz – Aus- und Fortbildung

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

Fluglehrerfortbildung 2018	15.09. – 16.09.2018
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	07.05. – 11.05.2018
Ultraleicht-Fluglehrerlehrgang für Inhaber von Lehrlicenzen	07.05. – 11.05.2018
CRI-Lehrgang	07.05. – 11.05.2018
CRI-Lehrgang für Inhaber anderer Lehrlicenzen (außer UL)	07.05. – 09.05.2018

TECHNIK

Zellenwartlehrgang Metall	aus organisatorischen Gründen verschoben
Zellenwartlehrgang FVK	22.02.2018 – 25.02.2018
Technik Grundmodul	27.10.2018
Motorenwartlehrgänge (FM, M1 und M2)	08.03. – 11.03.2018 und 22.11. – 25.11.2018
Windenwart	07.04. – 08.04.2018
Werkstattleiterlehrgang Holz-Gemischtbauweise	13.10. – 20.10.2018
Motorenwart (AM Modul)	28.04. – 29.04.2018

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

PC-Met, Kenntnisvermittlung zum Selbstbriefing	24.02.2018
Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 (Ostern und Herbst) *	23.03. – 29.03.2018 und 29.09. – 05.10.2018
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL (Ostern) *	17.03. – 18.03.2018 und 23.03. – 29.03.2018
Flugleiter für Landeplätze, Segelflug- und UL-Gelände	03.03.2018
Theorie/Finish (Herbst)	22.09. – 23.09.2018 und 29.09. – 05.10.2018

*mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

FLIEGERISCHE PRAXIS

Flugsicherheitstraining Nordsee Juni	24.06. – 29.06.2018
Streckenflugtraining	23.06. – 30.06.2018
Bannerschleppberechtigung für UL-Piloten	14.05. – 17.05.2018
Ultraleichtsegelfliegen	06.08. – 10.08.2018
Flugsicherheitstraining St.Petersburg/Florida	21.09. – 05.10.2018
Banjowoche/UL-Segelflug	06.08. – 11.08.2018

In den nachfolgenden genannten technischen Lehrgängen des LSVRP sind noch Plätze frei

BZF 1/2	23.03. – 29.03.2018
Flugleiter für Landeplätze	03.03.2018
PC-Met – Kenntnisvermittlung zum Wetter-Selbstbriefing	24.02.2018
Zellenwart FVK	22.02. – 25.02.2018

Und dann kam der Nikolaus mit dem Flugzeug

Verbunden mit dem Wunsch der Organisatoren, ein paar Kinderaugen zum Strahlen zu bringen, erlebten die Kinder des Vereins „Herzkinder Ostfriesland“ am 02. Dezember einen abwechslungsreichen Nachmittag bei der Fluggruppe JG 71 „R“ in Wittmund.

Im weihnachtlich geschmückten Vereinsheim der Fluggruppe traf man sich zu Kaffee, Kakao und Kuchen. Im Verlaufe des gemütlichen Beisammenseins wurde es für die Kinder plötzlich spannend, als über Funk die Meldung hereinkam, dass der Nikolaus Probleme mit seinen Rentieren hat und keine Möglichkeit sieht, zur Nikolausfeier zu erscheinen. Sofort machte sich Thorsten Uekermann, ein Fluglehrer der Fluggruppe, mit dem passenden rot-weißen Vereinsflugzeug auf den Weg, den Nikolaus abzuholen. Das Eintreffen des Nikolaus` wurde mit Beifall, staunenden und glücklichen Kinderaugen belohnt.

Im anschließenden, sehr offenen Zwiegespräch mit dem Nikolaus, zeigten sich die Kinder allesamt sehr aufgeschlossen und alle Anwesenden hatten ihre Freude an den Dialogen, die die Kinder mit „ihrem“ Nikolaus führten.

Für das Organisations-Team der Fluggruppe haben sich alle Mühen gelohnt, gibt es etwas schöneres als glückliche Kinder!? Wiederholung nicht ausgeschlossen!

Achim Hamacher, Fluggruppe JG71 „Richthofen“ e.V.



Der Nikolaus mit den „Herzkindern Ostfriesland“

Super vielen Dank für Ihr Heft, es sind wunderbare Artikel darin. Die Rubriken Naturschutz, Elektroflug und Flugsicherheit sind hervorragend. Ich werde es zirkulieren lassen bzw. an richtiger Stelle plazieren.

*Mit freundlichen Grüßen
Erich Weissenbeck*

Es ist mir ein Bedürfnis mitzuteilen, dass der Bericht von Jan Grisson einer der berührendsten war, den ich je im Zusammenhang mit der Segelfliegerei gelesen habe.

Dem Autor wünsche ich viel Glück mit seiner Katze Bravo Acht und weiterhin noch schöne fliegerische Erfolge.

*Ein Segelflieger und Katzenfreund
Jürgen Daube*

KLEINANZEIGEN

Mode-S-Transponder Garmin GTX 328 zu verkaufen

Neuwertiger Transponder ohne Gebrauchsspuren, voll funktionsfähig, inklusive Original-Einbauhalterung, ACK 30 altitude encoder und Kabelsatz.

Email: info@fsvhowei.de; Tel: 0160-95843217

Mode-S Transponder m. ADS-B out

Becker BXP-6403-2(01) kpl. mit Tray u. Steckern.

2016 Werks-GÜ. zu verkaufen.

1.500 € info@schaak.aero

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Februar/März 2018

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@sv-hh.de

Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127

Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

DAeC-Landesverband Niedersachsen e. V.

Hainhölzer 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@lsvrp.de, www.lsvrp.de

Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

Ständige freie Mitarbeiter: Maria Bechtel-Fey, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Jürgen Habel (JH), Peter Hammann, Renate Heege, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Wolfgang Lintl (WL), Dr. Meike Müller, Jost Neßhöver, Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Heike und Hein Sauels, Dr. Reiner Schröer, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Kathi Suthau, Markus Werner, Gerhard Wöbbeking.

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Mike Anderson, Florian Danker, Henning Delius, Bennet Eichhorn, Susanne Haase, Wilhelm Herder, Rolf Hilgert, Frederic Janssen, Jan Kiefer, Russel Lee, Ralph Lellée, Stefan Mueller, Stephanie Philippi, Dennis Polej, János Wágner

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: Henke Rollenoffset, Brühl

Lektorat: Georg Bungter, Jost Neßhöver, Heike Schiemann

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. 16 vom Januar 2018;

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 05. April 2018 *,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 09. März 2018*.**

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

• Neu! Jetzt lieferbar



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr

Luftwaffe – Geheim Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt

In diesem außergewöhnlichen Buch schildern und zeigen die beiden brasilianischen Autoren, der Luftfahrthistoriker Claudio Lamas de Farias und der Designer Daniel Uhr, welche außergewöhnlichen Flugzeuge die deutsche Luftwaffe erdachte, entwickelte und flog. Nach dem Zweiten Weltkrieg fanden viele dieser Ideen Eingang in zivile und militärische Flugzeuge in aller Welt.

In zahlreichen historischen und jüngeren Fotos werden erstaunliche Parallelen sichtbar. Immer dann, wenn von den Flugzeugen keine Fotos verfügbar waren, hat Daniel Uhr diese in fotorealistischen Animationen „nachgebaut“ und rasant in Szene gesetzt.

168 Seiten, 210 x 280 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9808838-3-2
29,00 €

• Segelflugbücher



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge von der LS 1 bis zur LS 11

Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider aus Egelsbach. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotografien. Dazu detailgetreue und maßstabgerechte Dreiseitenansichten.

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



Mallinson/Woollard

Handbuch des Segelkunstflugs

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

128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9806773-5-6
25,00 € wieder lieferbar

• Segelflugbücher

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

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



Band 1, 1920 bis 1945
ISBN 978-3-9806773-6-2
54,00 €
wieder lieferbar

Band 2, 1945 bis 1965
ISBN 978-3-9807977-3-3
54,00 €
wieder lieferbar

Band 3, 1965 bis 2000
ISBN 978-3-9808838-0-1
54,00 €
wieder lieferbar

Martin Simons

Sailplanes

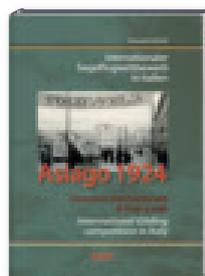
Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung



Band 1, 1920 bis 1945
ISBN 978-3-9806773-4-6
54,00 €
wieder lieferbar

Band 2, 1945 bis 1965
ISBN 978-3-9807977-4-0
54,00 €
wieder lieferbar

Band 3, 1965 bis 2000
ISBN 978-3-9808838-1-8
54,00 €
wieder lieferbar



Asiago 1924

Internationaler Segelflugwettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

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

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



Vincenzo Pedrielli

Italian Vintage Sailplanes (italienisch/englisch)

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

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



The Vintage Glider Club

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

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

nur noch wenige Restexemplare
54,50 €

alle Preise zzgl. Versandkosten



AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 18 - 21, 2018

www.aero-expo.com



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

aerokurier

FLUGREVUE

EGNOS