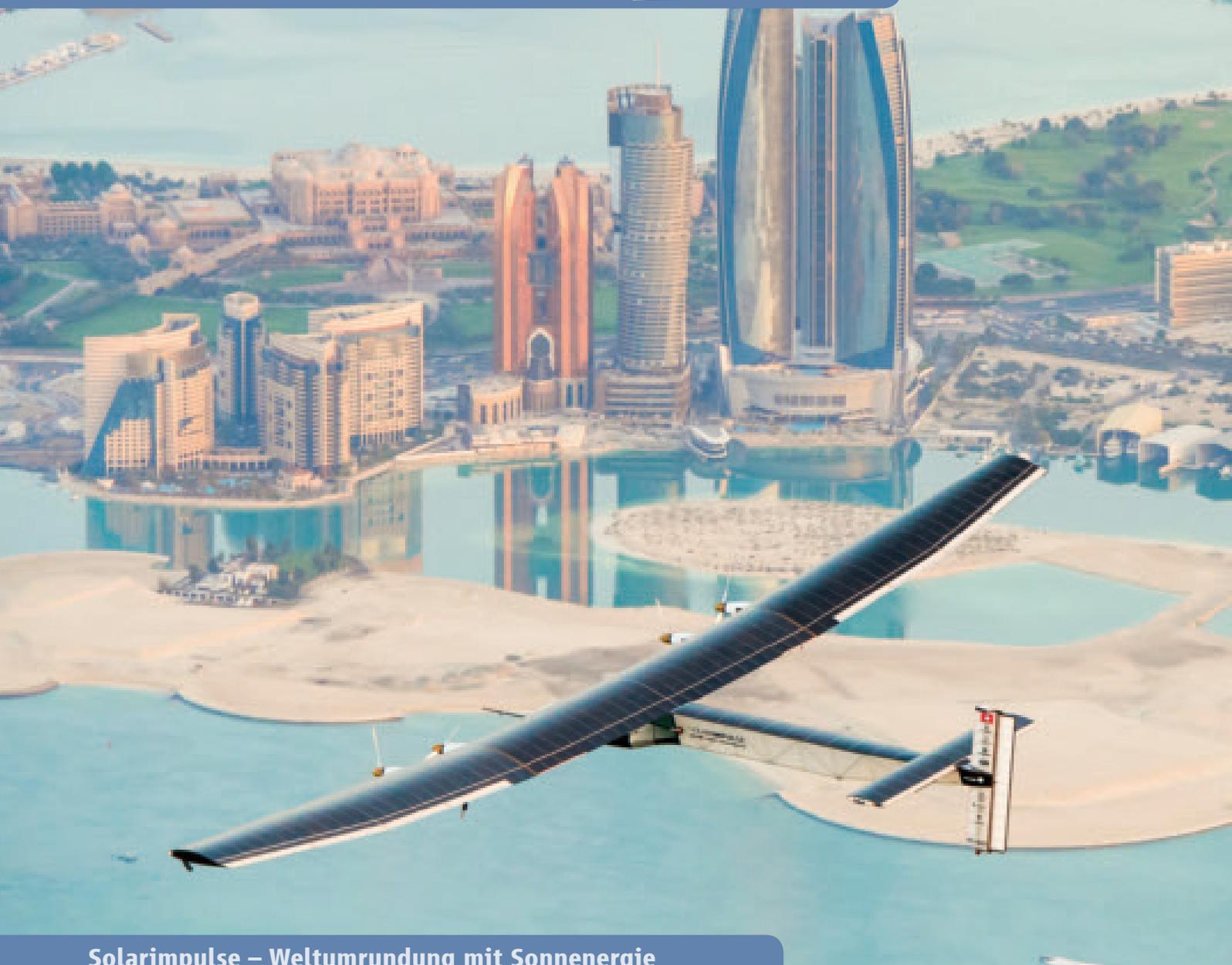


April/Mai 2015

LuftSport

Deutschlands großes Flugsport Magazin



Solarimpulse – Weltumrundung mit Sonnenergie



Vorschau AERO 2015



Mit dem Motorsegler vom Himalaya nach Aachen



Verein ohne Nachwuchs-sorgen

Dynatec Hoistline®



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE

Das Windenschleppseil aus Kunststoff!



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

Vorseilssystem

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



Saisonauftritt



Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

kaum ein Thema hat in der Geschichte unseres Magazins LuftSport mehr Aufsehen erregt und Reaktionen hervorgerufen als das unseres letzten Hefes mit: „Nachwuchssorgen in Luftsportvereinen“. Ganz offensichtlich fühlten und fühlen sich viele LuftsportlerInnen angesprochen und teilen unsere Sorge um die Zukunft der Vereine. Auch dem Aufruf, von der „Basis“ aus zu berichten, sind mehr LeserInnen nachgekommen, als wir in dieser Ausgabe berücksichtigen konnten. So beschränkten wir uns auf ein interessantes und attraktives Flugplatzporträt aus Bad Pyrmont/Niedersachsen sowie auf die Erfolgsgeschichte eines relativ jungen Luftsportvereins aus der Südeifel und zwei längere besorgte Leserbriefe.

Wir behalten dieses Thema weiterhin im Blick und freuen uns über zahlreiche weitere Zuschriften und Anregungen. Ein positives Signal – im Sinne von: Wir müssen was tun! – kam aus Nordrhein-Westfalen. Vizepräsident Boris Langanke hatte die Presseverantwortlichen aller Landesverbände nach Oerlinghausen zum Erfahrungsaustausch eingeladen. Sieben von sechzehn Landesverbänden waren dort und vereinbarten, zukünftig in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit besser/effektiver zusammenzuarbeiten.

Und schließlich: April – AERO – Friedrichshafen ... ein lohnendes Ziel für Luftsportler. Die Messe ist eine wichtige Plattform, sich über Neues zu informieren, Fragen, Anregungen, Sorgen los zu werden, Gleichgesinnte zu treffen, Erfahrungen auszutauschen. Mitte April blühen am Bodensee schon die Obstbäume, und das (gefühl) stets schöne Wetter passt so recht zum Saisonauftritt und macht Lust, endlich wieder abzuheben. Auch wir, das Magazin LuftSport, sind dort vertreten und freuen uns, möglichst viele Leserinnen und Leser einmal persönlich kennenzulernen.

Bereits in die Sonne gestartet sind Bertrand Piccard und André Borschberg mit ihrer Solar Impulse. 6230 Kilometer – und damit knapp 20 Prozent ihrer Weltumrundung sind geschafft. Wir wünschen den beiden viel Sonne, gute Wetterbedingungen und einen weiterhin erfolgreichen Flug.

Uns allen, Leserschaft und Luftsportlern, einen zuversichtlichen und gelungenen Start in die neue Saison 2015.

Klaus Fey

Inhalt

News	4
Luftsportgeräte-Büro	8
Ultraleicht	
Deutsche Meisterschaft	9
FAI	
Interview Susanne Schödel	10
Innovation	
Solarimpulse – Weltumrundung mit Sonnenenergie	12
AERO	
Vorschau AERO 2015 – Treffpunkt der Luftfahrt	14
Motorsegler	
Mit dem Motorsegler vom Himalaya nach Aachen	18
Landesverbände	
Bremen	20
Hamburg	24
Niedersachsen	26
Rheinland-Pfalz	34
Segelflug	
Wasserkuppe	43
Verein ohne Sorgen	44
Flugplatzporträt	
Bad Pyrmont	48
Leserbriefe	49
Kleinanzeigen/Impressum	50

Großes Titelfoto:

Solar-Impulse

Kleine Fotos, von links nach rechts:

AERO, Mountain Wave Project, Roland Müller

Foto Editorial: Lars Schöttler



D-1234
Flugzeugkennzeichen/
Designfolien
www.segelflug.name

International Air Cadet Exchange (IACE) 2015



Die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt – Lilienthal Oberth e.V. (DGLR) organisiert mit wesentlicher Unterstützung der Luftwaffe und der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie die deutsche Beteiligung an diesem seit 1946 bestehenden internationalen Jugendaustausch.

Der IACE 2015 wird im Zeitraum vom 21. Juli bis 5. August 2015 stattfinden. In dieser Zeit werden 12 deutsche Jugendliche die Länder Belgien, Frankreich, Großbritannien, Israel, Niederlande, Schweiz und Tschechien kennenlernen.

Das Programm in den Gastländern besteht aus offiziellen Anlässen wie z. B. Empfängen und formalen Abendessen, halboffiziellen Veranstaltungen wie Firmen- u. Truppenbesuchen sowie Städtebesichtigungen und weiteren Freizeitveranstaltungen, inkl. Flugbetrieb. Detaillierte Programm-Informationen je Land finden Sie auf der Internetseite iacea.com und Erfahrungs-

berichte auf www.iace-germany.de Der Ort für den Beginn und das Ende des Austauschprogramms ist der Flughafen Frankfurt. Für die offiziellen u. halboffiziellen Veranstaltungen werden im Rahmen eines Vortreffens im Juni 2015 in Köln durch die Veranstalter ein Polohemd, Badges und Krawatte zur Verfügung gestellt. In einigen Ländern wird zusätzlich ein Anzug vom Bewerber benötigt.

Voraussetzungen für die Teilnahme sind ein Lebensalter von mindestens 18 und am 01.08.2015 nicht mehr als 20 Jahren, gute Gesundheit, ausgeprägtes Interesse an der Luftfahrt und die Bereitschaft, als Repräsentant der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt in einem der 7 Partnerländer aufzutreten.

Sichere Sprachkenntnisse in Englisch sind zwingend erforderlich, ebenso wie eine offene Einstellung gegenüber den von den

Gastgebern angebotenen Programmbeiträgen. Die erfolgreichen Bewerber und Bewerberinnen erwartet ein unvergessliches Abenteuer unter Gleichgesinnten, an das sie sich noch lange zurückerinnern werden!

Für die Teilnahme ist ein Eigenbeitrag von 550,- Euro zu leisten. Interessierte bewerben sich bis zum 15.04.2015 mit einer aussagekräftigen und überzeugenden pdf-Bewerbung mit Lebenslauf, Passbild und entsprechenden Nachweisen (z.B. Schulzeugnis, Beurteilungen, Empfehlungsschreiben) bei der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt e.V. per Mail an bewerbung.iace@dglr.de

Pressegespräch in Oerlinghausen

Auf Einladung von Boris Langanke, Vizepräsident des DAeC Landesverbandes NRW, trafen sich die Presseverantwortlichen von sieben Landesverbänden und des DAeC am 28. Februar in der Segelflugschule Oerlinghausen. Nach einem ersten Erfahrungsaustausch wurde die verbesserte Zusammenarbeit sowie die regelmäßige Wiederholung dieses Gesprächs in Zukunft vereinbart.

KF



Von links: Hermann-Josef Hante, Boris Langanke, Klaus Hallmayer, Klaus Fey, Heiner Fischer, Martin Plötz, Gaidis Neimann, Uschi Kirsch, Christa Stammnitz, (nicht auf dem Bild die Fotografen: Daniela Blobel und Heiner Fischer)



TOST

Flugzeugerätebau

Produktneuheiten






Komplettes Hydraulisches Bremssystem

Neu entwickelt und produziert von Tost

Rad mit belüfteter Bremsscheibe

3-Kolben-Bremsszange

Hydraulische Bremsgriffe

Parkventil

Tost GmbH Flugzeugerätebau 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

BOSE A20

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

ab € 995,-

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.



FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF

City Airport ✈ 68163 Mannheim

Tel. 0621 - 412408 ✈ Fax 0621 - 416759

www.friebe.aero ✈ info@friebe.aero

AERO FRIEDRICHSHAFEN
Halle A5 - 521

Luftraum – Segelflugregelungen 2015

Neue und alte überörtliche Segelflugregelungen werden für die Saison 2015 wieder auf der DAeC-Website www.daec.de in den Rubriken „Luftraum und Flugbetrieb“ und „Segelflug“ veröffentlicht. Alle Segelflieger, die in überörtlichen Segelflugsektoren fliegen wollen, brauchen diese Informationen und müssen sich die relevanten Dateien herunterladen. Sie ergänzen die gesetzlich vorgeschriebenen Navigationsunterlagen im Cockpit.

Diverse Detailänderungen, neue Regelungen und der Wegfall von überörtlichen Segelflugregelungen machen es für die kommende Saison nötig, sich intensiv mit den Regelungen auseinanderzusetzen.

Die Segelflieger waren im Jahr 2014 wieder viel unterwegs, obwohl der Sommer nicht

überall die besten Voraussetzungen bot: Annähernd 8.500 Piloten meldeten knapp unter 50.000 Überlandflüge und erflogen dabei mehr als 14 Millionen Kilometer. Damit dokumentieren sie eindrucksvoll ihren Bedarf an Luftraum. Der Nachweis der intensiven Nutzung aller Lufträume, nicht nur der einfach zugänglichen Räume G und E, ist unverzichtbar für die Verhandlungen mit anderen Luftraumnutzern und der DFS. Denn keine Nutzung gilt als kein Bedarf, und damit würden den Interessenvertretern des Luftsports entscheidende Argumente fehlen.

Die überörtlichen Sektoren sind ein Luftraum C, D (nicht CTR) oder eine TMZ, in dem Segelflugzeuge, Gleitschirme und Hängegleiter ohne Transponder gemäß den

jeweils für den Sektor gültigen Nachrichten für Luftfahrer fliegen dürfen. Alle Details sind auf der Website des DAeC zu finden.

Zentraler Ansprechpartner für Fragen und Anregungen ist der Referent für Luftraum und Flugbetrieb der Bundeskommission Segelflug in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle, Günter Bertram, Tel. 0531/2354050, E-Mail: G.Bertram@daec.de Anregungen, Kommentare und Probleme zum Betrieb der Sektoren werden hier zentral gesammelt und für die Gespräche des Ausschusses Unterer Luftraum (AUL) mit der DFS vorbereitet. Der AUL bittet ausdrücklich um Rückmeldungen und Zuarbeit an die AUL-Regionalvertreter oder den Referenten Günter Bertram. DAeC

Scale-Modellflug

Die Deutsche Meisterschaft der Klassen Fernlenk-Flugzeugmodelle F4C, F4G (Large-Scale), F4H (Stand-off-Scale), Scale-Einsteiger, Europa Star Cup – Wettbewerb des DMFV und Schaumwaffel-Cup finden am 25. und 26. Juli 2015 in Karlsruhe statt. Der Wettbewerb wird nach dem Sporting Code der FAI-CIAM 2015, Section 4 - F4 Scale, ausgetragen. Die Rahmenschreibung des Wettbewerbs und das Anmeldeformular finden Sie unter: www.f4c-scale.de Die Teilnahmebedingungen für die

Einsteigerklasse sind leicht geändert, da wir den Wettbewerb in Zusammenarbeit mit dem DMFV austragen. In der Einsteigerklasse wird deshalb nach den Regeln des DMFV geflogen. Diese sind auf der HP des DMFV nachzulesen: <http://esc.dmfv.aero/files/Ausschreibung-Einsteiger-klasse-2013.pdf> Die Teilnahmebedingungen für den Schaumwaffel-Cup finden Sie unter: www.f4c-scale.de Die Ausschreibung für den ESC-Cup und die Semiscale-Klasse finden Sie unter

www.esc.dmfv.aero/downloads/
Anmeldeschluss: 25.07.2015, um vorherige Anmeldung wird gebeten.
Wettbewerbsbeginn: 25.07.2015, 8.30 Uhr
Wettbewerbsort: Modellflugplatz des Flugsportvereins 1910 Karlsruhe e.V.
Anmeldung unter: Jörg Schipke, Telefon, Mobil: 0172-2980389
E-Mail: joergsbox@gmx.net oder Johannes Rupp, E-Mail: tiger-jo@gmx.net, Telefon: 07461-77 965
www.f4c-scale.de

DAeC Modellflugkommission

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 Sehlen

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

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

„Tante Ju“ wird fliegendes Denkmal

Sie ist eines der ältesten, kleinsten und langsamsten noch fliegerisch aktiven Passagierflugzeuge der Welt. Von ihren vielen Fans im In- und Ausland wird sie liebevoll „Tante Ju“ genannt. Jetzt wird dem Oldtimer, gebaut 1936 von den Junkers-Flugzeugwerken in Dessau, eine Ehre zuteil wie noch keinem Passagierflugzeug zuvor: Als weltweit erstes und einziges für den gewerblichen Flugbetrieb zugelassenes historisches Verkehrsflugzeug soll die Ju 52 der Lufthansa in Kürze vom Amt für Denkmalschutz der

Hamburger Kulturbehörde als „bewegliches Denkmal“ unter Schutz gestellt werden. Diese Ehrung würdigt auch das Lebenswerk und die Leistung des legendären deutschen Ingenieurs, Luftfahrtpioniers und Unternehmers Hugo Junkers.

Die Unterschutzstellung als „bewegliches Denkmal“ unterstreicht die Bedeutung der Ju 52 als Dokument der Baukunst sowie der Konstruktions- und Luftfahrtgeschichte, dessen Nutzung und Erhalt im öffentlichen Interesse liegt.



Die Anerkennung als „bewegliches Denkmal“ setzt die Erfüllung von Grundvoraussetzungen sowie strenger Kriterien voraus, die im Denkmalschutzgesetz festgelegt sind.

Deutsche Lufthansa AG Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung

Segelflug-Wettbewerb Hockenheim 2015

Wir laden die Freunde des Segelflugs ganz herzlich ein, an unserem Wettbewerb vom 25. April bis zum 2. Mai 2015 in Hockenheim teilzunehmen.

Unser langjähriger Wettbewerbsleiter Fred Gai und sein Team waren schon immer ein Garant dafür, die Piloten und Maschinen mit ausgeklügelten Streckenplanungen an die Grenzen ihrer Leistung zu bringen.

Wer will sich nicht im Wettbewerb mit Piloten messen, die schon mehrfach an Deutschen Meisterschaften, Europameisterschaften und Weltmeisterschaften erfolgreich teilgenommen haben?

Neben dem Wettbewerb bieten wir auch ein Rahmenprogramm, um unsere wunderschöne Urlaubsregion ausführlich kennenzulernen.



Die Mitglieder des SFC Hockenheim freuen sich auf euren Besuch.

<http://www.sfc-hockenheim.de/sfc/>

Joachim Weiss, SFC Hockenheim

E-Book-Reader als Streckenflugrechner

Moving-Map-Systeme für Segelflieger sind einfach unglaublich teuer – eine Aussage, die bereits seit einiger Zeit der Vergangenheit angehört, denn die Entwickler von XCSOAR haben mit ihrem kostenlosen und gleichzeitig sehr leistungsfähigen Programm den Markt ordentlich aufgemischt. Und jetzt kommt auch der Hardware-Markt in Bewegung. XCSOAR wurde so angepasst, dass es auf einem E-Book-Reader installiert werden kann. Die Modelle der Firma Kobo sind perfekt geeignet, und die Vorteile liegen auf der Hand.

Der Kobo Mini ist mit 5 Zoll sehr kompakt und wiegt nur 134 g, der Touch hat ein 6-Zoll-Display bei nur 185 g Gewicht. Die

Akkulaufzeit ist aufgrund der eInk-Technologie des Displays sehr hoch und kann im Flug mit ca. 8 bis 10 Stunden angegeben werden. Es gibt eine große Vielfalt von Möglichkeiten, den Kobo mit GPS-Daten zu versorgen. Nahezu jedem Wunsch kann hier entsprochen werden: Daten per Bluetooth oder Kabel von Flarm, GPS-Maus, eigener GPS-Antenne und anderen NMEA-Quellen. Der entscheidende Vorteil des eInk-Displays ist jedoch, dass es auch bei greller Sonne genauso gut ablesbar ist wie ein gedrucktes Buch. Zudem sind die Geräte mit einem Preis von ca. 60 bis 100 Euro sehr günstig zu bekommen.

Dirk Jung aus Saarbrücken hat bereits viel

Kobo Mini, hier mit eigener GPS-Antenne für den mobilen Einsatz, unabhängig von externen GPS-Datenquellen



Erfahrung im individuellen Umbau von Kobos gesammelt und bietet seinen Service in den Kleinanzeigen auf <http://www.segelflug.de> an. Weitere Infos und Bilder findet ihr auf seiner Homepage:

<http://www.captain-blaubart.de>

www.xcsoar.com

XCSOAR ist auch auf der AERO vertreten, Stand A 1 – 117.

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



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

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

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

Deutschlandflug 2015 – Anmeldeverfahren eröffnet



Das Anmeldeverfahren für den Deutschlandflug 2015 ist eröffnet. Interessierte Pilotinnen und Piloten können sich nun zur Teilnahme in der Wettbewerbs- oder Touringgruppe anmelden. Erstmals ist auch eine Online-Anmeldung über die Webseite **www.deutschlandflug.daec.de** möglich. Anmeldeschluss ist der 17. Mai 2015. Die Online-Anmeldung ist ab sofort freigeschaltet. Über die ausgewählte Gruppe, in der man fliegen möchte, gelangt man zum Anmeldeformular. Nach erfolgter Anmeldung geht es von dort automatisch weiter zur Hotelreservierung. Wer die Onlinemöglichkeit nicht nutzen möchte, kann sich selbstverständlich auch per Post, Fax oder E-Mail anmelden. Die erforderli-

chen Formulare stehen auf der Webseite unter DOWNLOADS bereit oder können beim Deutschen Aero Club e.V. (DAeC) in Braunschweig angefordert werden. Ralf Grunwald, Navigationsflugreferent der DAeC-Bundeskommision Motorflug: „Am liebsten ist es uns natürlich, wenn sich die Teilnehmer und Teilnehmerinnen direkt über unsere Webseite anmelden. Das erleichtert unsere Arbeit ungemein. Wir freuen uns aber selbstverständlich auch über jede Anmeldung, die uns auf einem anderen Weg erreicht.“

Der Deutschlandflug 2015 findet vom 17. bis 21. Juni 2015 statt und führt in zwei Gruppen auf verschiedenen Routen von Bitburg (EDRB) nach Jena-Schöngleina

(EDB). Die Wettbewerbsgruppe wird die Zwischenstationen Marburg-Schönstadt (EDFN) und Hodenhagen (EDVH) anfliegen, während die Touringgruppe in Lachen-Speyerdorf (EDRL), Ansbach-Petersdorf (EDQF) und Auerbach (EDOA) zu Gast sein wird.

Anmeldeschluss ist der 17. Mai 2015. Die Bundeskommision Motorflug und das Organisationsteam freuen sich auf ein Wiedersehen mit langjährigen „Deutschlandfliegern“ und das Kennenlernen vieler neuer Teilnehmer.

Aktuelle und historische Informationen unter: **www.deutschlandflug.daec.de**
https://www.facebook.com/Navigationsflug



Neuer Deutscher Rekord im Heißluftballon

Seit Erfindung des Ballons, schafften es nur zwei Ballonfahrten in Europa bisher,

die 1000-km-Grenze zu überschreiten. Zwei deutschen Piloten gelingt dieses nun erstmals wieder nach 34 Jahren.

Am Sonntag, dem 08.01.2015, landete der in Gladbeck gestartete Heißluftballon um 17 Uhr südlich von Toulouse/Frankreich glatt mit den beiden Piloten Frank Wilbert (33) und Benjamin Eimers (29) nach 1025 km zurückgelegter Strecke. Gestartet war der Ballon am Sonntagmorgen auf dem

Ballonstartplatz Gladbeck um 07:13 Uhr. 877 km war die bisher weiteste Heißluftballonfahrt eines deutschen Piloten und damit deutscher Rekord, aufgestellt im Jahr 2010. Drei Jahre Planung benötigten Wilbert und Eimers.

Die 35.000 Euro teure Ballonhülle, ein High-Tech-Produkt der deutschen Firma Schroeder Fire Balloons aus Trier, wurde extra für diesen Rekordversuch gebaut. Außen schwarz beschichtet, um die Kraft der Sonne zu nutzen, außerdem extrem leicht gefertigt. „Drei Jahre haben wir auf diesen Tag gewartet, und es hat beim ersten Versuch funktioniert, das ist großartig“, sagt Wilbert. 5 Stunden nach der Landung tra-

fen die Rückholer am Landeort ein. Es war bereits dunkel, schnell wurde alles verpackt. Nach einer Nacht im Hotel ging es ausgeruht 1200 km zurück nach Stromberg, wo bereits zahlreiche Freunde warteten, um den neuen Rekord zu feiern. „Konkrete Pläne für ein neues Abenteuer mit dem Ballon gibt es noch nicht. Zu groß war die Konzentration auf dieses Unternehmen. Jetzt, wo das Ziel erreicht ist, denken wir sicher drüber nach. Es gibt noch einige Rekorde zu brechen“, so Eimers.

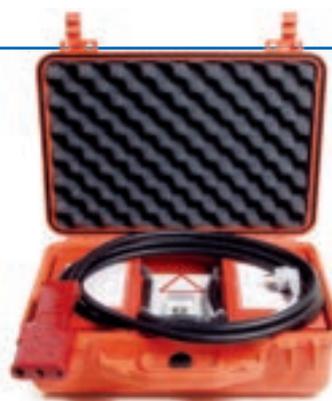
Der gesamte Bericht ist auf **www.luftsportmagazin.de** zu lesen, ausführliche Informationen, Fotos und Videos auf **www.ballon.org**

Portable Ground Power Units

Schon mal versucht, ein Flugzeug anzuschleiben?

Unser Batterie-Startkoffer:

- für Luftfahrzeuge 24/28 Volt
- geeignet für Kolbenmotoren und Turbinen
- wir verwenden wartungsfreie Spezialakkus mit Kaltstartstrom max. ca. 2200 A
- Aufladung an allen Steckdosen weltweit (100-240 Volt)
- zertifiziert für Transport bis FL 500
- ist stationär oder mobil einsetzbar
- Größe: ca. Pilotenkoffer, Gewicht ca. 28 kg



profil aviation



profil aviation GbR • Gabi Aubele & Klaus Bachmann • Cäsariusstr. 83 • 53639 Königswinter • Germany

Fon +49 (0) 2223 908 747 • Fax +49 (0) 2223 908 737 • profil.aviation@t-online.de • www.profil-aviation.de

Das Luftsportgeräte-Büro und Prüfer Klasse 5 bei der AERO



LSG-B-Prüferweiterbildung 2015 in Braunschweig

Das Team des Luftsportgeräte-Büros (LSG-B) wird auf der AERO Friedrichshafen 2015 vom 15. bis 18. April für Ultraleichtflieger wieder präsent sein. Nicole Brandes, Christian Spintig, Michael Bätz und Frank Einführer stehen den Besuchern für Fragen auf dem Stand in der Halle A1, Nummer 120, zur Verfügung. Unterstützt werden sie von Prof. Klaus Weber, Technikreferent der Bundeskommission Ultraleichtflug im DAeC, und Dieter Hopfe für Fragen rund um den Versicherungsschutz von UL-Piloten und Flugzeugen. Das LSG-B ist Mitaussteller auf dem DAeC-Stand. Auf dem großen Messestand stehen die Spezialisten für alle Fragen, Wünsche und Anregungen zur Verfügung. Am Freitag findet gleichzeitig eine Fortbildung für Prüfer Klasse 5 des LSG-B im Konferenzzentrum der AERO statt. Zwischen 40 und 60 Prüfer werden hier erwartet. Derzeit sind 332 Prüfer Klasse 5 des LSG-B im DAeC dabei, die Jahresnachprüfungen an ca. 2700 Ultraleicht-

flugzeugen und UL-Tragschraubern durchzuführen. Somit kommen auf jeden Prüfer im Durchschnitt acht ULs im Jahr. Das Interesse an einer solchen Tätigkeit und damit an einer Ausbildung als Prüfer für Ultraleichtflugzeuge beim LSG-B ist sehr groß. Die Ausbildung ist jedoch nicht ohne. Zunächst benötigt man für den Ausbildungsbeginn die gesetzlichen beruflichen Voraussetzungen gemäß der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) und sehr gute Vorkenntnisse.

Zur Vorbereitung auf eine theoretische und praktische Prüfung absolvieren die Anwärter einen zweiwöchigen Lehrgang in Dessau beim Service-Center Ost oder in Unterwössen mit der Prüforganisation des Luftsport-Verbandes Bayern. Verlangt werden umfangreiche Kenntnisse beispielsweise über Funk- und Elektrotechnik, Holz- und Gemischtbauweise, Metallbauweise, Faserverbundwerkstoffe, aber auch über die rechtlichen Vorschriften und Verfahrensweisen. Für das Erlangen der Prüflizenz benötigt man ein Mindestalter von 21 Jahren.

Prüfer aus anderen Bereichen der „kleinen Fliegerei“, die bereits eine Ausbildung und Prüfung als Prüfer Klasse 3 erfolgreich absolviert haben, können sich ebenfalls um eine Prüferlaubnis Klasse 5 bewerben. Sie erhalten in der Regel noch eine Ausbildung im Umgang mit Rettungsgeräten und der Prüfer-Anweisung UL (PAUL). Die PAUL ist die Arbeitsgrundlage für alle Prüfer Klasse 5.

Um prüfen zu dürfen, muss der qualifizierte Prüfer noch eine Vereinbarung mit den beauftragten Luftsportverbänden treffen; danach kommt er mit seinen Berechtigungen und Kontaktdaten auf die Prüferliste.

Der Halter des UL holt sich für die jährliche Nachprüfung beim Luftsportgeräte-Büro zunächst einen Prüfauftrag. Dies geschieht mit einem einfachen Anruf beim LSG-B oder einer E-Mail, wenn der Halter eine SEPA-Einzugsermächtigung für die Prüfgrundgebühr hinterlegt hat. Mit der Auftragsbestätigung wendet er sich an einen gelisteten Prüfer und kümmert sich selbst um den Termin.

Ist die Prüfung erfolgreich, erhält der Halter das Prüfformular ausgehändigt, das dann grundsätzlich nach zwölf Monaten wieder erneuert werden muss. Die Verkehrszulassung des UL ist nur gültig, wenn diese vorgeschriebene Nachprüfung durchgeführt ist.

Die Tätigkeit eines Prüfers geht dann einher mit ständigen Erweiterungs- und Fortbildungsseminaren, wie die kommende Fortbildung zur AERO. Üblicherweise werden zwei bis drei Weiterbildungen im Jahr angeboten. Nach der diesjährigen AERO-Prüferfortbildung laden am Freitag ab 17 Uhr das LSG-B und der Bundesausschuss Technik, unterstützt und gesponsert vom LTB-Hessen, noch zur Happy Hour am DAeC-Messestand ein. Bei Bier vom Fass, alkoholfreien Getränken und kleinen Snacks gibt es bestimmt auch die Möglichkeit, den ein oder anderen Prüfer zu treffen. Informationen zu Prüfern und Prüferausbildung sind auf den Internetseiten des Luftsportgeräte-Büros unter der Rubrik Ultraleicht/Zulassung (Prüfer) veröffentlicht (www.lsgb-daec.de). Die PAUL ist dort ebenfalls publiziert.

Frank Einführer, DAeC-LSGB



LSG-B-Prüferfortbildung in Strausberg 2015



irlshop

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

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

Vorbericht

Deutsche Meisterschaft Ultraleicht 2015

Eigentlich braucht man nicht viel, um bei einer Deutschen Meisterschaft der Ultraleichtflieger mitzumachen. Die Mitgliedschaft in einem DAeC-Verein und mindestens 40 Flugstunden Erfahrung seit Scheinerwerb reichen völlig aus. Natürlich kann man als Anfänger nicht wirklich damit rechnen, am Ende einen der begehrten Pokale zu bekommen, aber dafür gewinnt jeder, der dabei ist, ganz viel – vor allem fliegerische Erfahrung und das Erlebnis, seinem Sport in einer Gemeinschaft nachzugehen. Ein Gewinn an Erfahrung vor allem deshalb, weil es bei den Aufgaben der 26. Deutschen Meisterschaft vor allem auf den Piloten und

seine Fertigkeiten und nicht so sehr auf das Fluggerät ankommt. Ausgetragen wird der Wettbewerb in diesem Jahr vom 14. bis 17. Mai auf dem Fluggelände Weilerswist, einige Kilometer westlich von Bonn. Dort ist die sehr aktive UL-Fluggruppe Nordeifel e.V. zu Hause und kümmert sich um die Organisation. Geleitet wird die Meisterschaft, wie schon im vergangenen Jahr, von Michael Kania und seinem Team aus Eva Kania, Ernst Graf und Robert Mair. Neben der UL-Bundeskommision ist auch der DULV Ausrichter der Meisterschaft. Ein Beispiel für gelebtes Miteinander der beiden Organisationen auf sportlichem Gebiet.

Bei einer UL-Meisterschaft geht es vorrangig um Navigation und Präzision. Mit anderen Worten: Die Piloten müssen einen teilweise vorgegebenen Kurs so genau wie möglich abfliegen und dabei Zeichen am Boden oder Fotos von eindeutigen Bodenmerkmalen erkennen. Außerdem geht es darum, die vorher angegebene Geschwindigkeit so präzise wie möglich einzuhalten. Präzision ist auch bei den Ziellandungen gefragt. Aus der Platzrunde heraus soll in einem markierten 100 Meter langen Feld aufgesetzt werden. Je näher der Aufsetzpunkt am Anfang des Feldes liegt, desto höher ist die Punktzahl.

Wer bei der Endabrechnung einen der ersten drei Plätze belegt, hat sich damit auch für die Nationalmannschaft qualifiziert. Damit steht ihm/ihr die Teilnahme an der UL-Europameisterschaft offen, die in diesem Jahr in Polen ausgetragen wird.

Details wie Ausschreibung und Anmeldeformulare sind auf der Webseite des DAeC unter der Rubrik der Bundeskommission Ultraleicht zu finden. WL

Oben:
Gerade noch geschafft – Aufsetzen knapp nach der Ziellinie

Unten links:
Wettbewerbsleiter ist auch in diesem Jahr Michael Kania

Unten rechts:
Zeichnen und Rechnen ist gefragt bei der Vorbereitung zu den Navigationsaufgaben



26. Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen

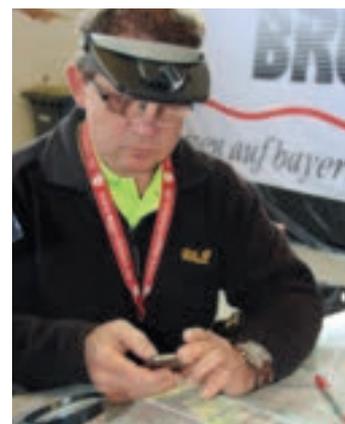
vom 14. bis 17. Mai 2015
auf dem Flugplatz Weilerswist

Veranstalter: DAeC e.V., Deutscher Aeroclub, Braunschweig, Bundeskommission Ultraleicht, in Zusammenarbeit mit

DULV e.V., Deutscher Ultraleichtflugverband, Großlärch-Morbach

Ausrichter: Bundeskommission Ultraleicht DAeC
Wettbewerbsleiter: Michael Kania
Wettkampfrichter: Wolfgang Lintl, Eva Kania
Auswertung: Ernst Graf, Robert Mair
Kontakt: kania.michael@gmail.com

Organisation: Ultraleicht-Fluggruppe "Nordeifel" e.V.
Ansprechpartner vor Ort: Werner Karg
Kontakt: dm2015@ul-weilerswist.de
Weitere Informationen: www.ul-dm2015.de



Susanne Schödel – FAI-Generalsekretärin



Susanne Schödel *Susanne Schödel ist seit einem Jahr Generalsekretärin der Federation Aeronatique Internationale. Anlass für Wolfgang Lintl ihr einige Fragen zu stellen:*

Du bist jetzt seit dem 1. März Generalsekretärin der FAI. Was hat dich gereizt, in diesem von Männern dominierten Verband die Organisation zu übernehmen?

Susanne Schödel: Die Dominanz von Männern hat bei meiner Entscheidung keine Rolle gespielt – ich arbeite gleichermaßen gerne mit Frauen und Männern zusammen. Die Stellenausschreibung war für mich aus verschiedenen Gründen interessant: Die FAI kannte ich als ehrwürdige Institution mit einer langen Geschichte, die eng mit der Entwicklung der Luftfahrt verbunden ist. Durch die Weltmeisterschafts-Teilnahmen und Rekordflüge war ich mit dem Regelwerk der IGC bestens vertraut. Und ich wäre stolz, für die FAI arbeiten zu können, um meine Erfahrung sowohl im Luftsport als auch in leitenden Funktionen in Non-Profit-Organisationen einbringen zu können. Die Bewerbungsgespräche mit dem Vorstand verliefen dann sehr positiv, und ich habe mich über die Zusage im Dezember 2013 sehr gefreut.

Neben der Einarbeitung in die komplexe weltweite Struktur, was war bislang die größte Herausforderung?

Die Struktur ist in der Tat kom-

plex – in den Kommissionen und Expertengruppen sind über 2.000 Länder-Delegierte und Vertreter des Luftsports aus aller Welt versammelt, die ihre jeweilige Sportart regulieren und Themen des Luftsports behandeln. Da kommen viele verschiedene Ansichten und Arbeitsweisen zusammen. Deshalb ist es jeden Tag aufs Neue wichtig, den Markenkern, die Identität der FAI als Welt-Luftsportverband, zu wahren und gleichzeitig den laufenden Betrieb zu sichern. Das ist die zentrale Aufgabe des FAI Head Office in Lausanne, das allerdings mit acht permanenten Mitarbeitern und derzeit zwei befristeten Stellen noch nicht ausreichend besetzt ist. Das Tagesgeschäft besteht in der Sanktionierung von Wettbewerben, der Ratifizierung von Rekorden, der Organisation der Gremienarbeit und der Öffentlichkeitsarbeit. Hinzu kommt die Aufgabe, für eine ausreichende finanzielle Basis zu sorgen und für die FAI und den Luftsport auf internationaler Ebene zu werben. Die größte Herausforderung besteht darin, dem Luftsport mehr Sichtbarkeit bei dem nicht fliegenden Publikum zu geben.

Vor welchen Herausforderungen steht die FAI in Zukunft?

Die FAI steht im scharfen Wettbewerb mit vielen anderen Weltsportverbänden um die bereits erwähnte Sichtbarkeit und, daraus resultierend, um die Sponsoren und Geldgeber, die neben den Mitgliedern, die Zukunft des Verbandes sichern können. Wir dürfen angesichts der neu entstehenden Technologien den Anschluss nicht verpassen – wir könnten heute schon unsere Wettbewerbe mit hervorragendem Bildmaterial aufbereiten und in die Medien bringen. Das Red Bull Air Race zeigt zum Beispiel sehr gut, was möglich ist. Von einer perfekten Darstellung unserer Wettbewerbe sind wir noch weit entfernt, weil sowohl die personellen als auch die

finanziellen Ressourcen fehlen. Wir werden uns fokussieren müssen auf drei, vier Sportarten, um diese voranzubringen und eventuell auch neue Wettbewerbsformate für Multisport-Veranstaltungen wie die Olympischen Spiele zu entwickeln. Davon können dann auch die anderen Sportarten ebenso wie unsere Mitglieder profitieren.

Mitte Oktober fand die Generalkonferenz der FAI statt. Welches Signal geht von den Beschlüssen und Wahlen aus?

Der Vorstand hat drei neue Mitglieder, die Funktionen in ihren Sportkommissionen (Fallschirmspringen und Paragliding/Hängegleiter) innehaben und jetzt für die Gesamtorganisation Verantwortung tragen. Dieser Perspektivwechsel ist wichtig und gut. Die Generalkonferenz hat außerdem ein Mission and Vision Statement verabschiedet, das das Selbstverständnis der FAI wiedergibt. Die Eckdaten für eine intensivere Kommunikation und ein Marketing wurden präsentiert. Wir haben die FAI World Air Games in Dubai, die vom 1. bis 12. Dezember 2015 stattfinden, präsentiert. Und schließlich vereinbarten die Delegierten, dass die Finanzen der FAI nach innen transparenter präsentiert werden.

In Deutschland hat der einzelne Flieger in einem Verein schon Schwierigkeiten, sich mit seinem Landesverband zu identifizieren, noch schwieriger ist es, ihm „den“ DAeC nahezubringen. Wie kann man dem Vereinsmitglied klarmachen, dass wir eine Institution wie die FAI unbedingt brauchen und mitfinanzieren müssen?

Ohne FAI keine internationale Anerkennung von luftsportlichen Leistungen, um es auf den Punkt zu bringen. Weder die Silber-C im Segelflug, der Leistungsnachweis für Paraglider, das Rekorddiplom noch der Weltmeistertitel, noch

eine einheitliche Regelung des Luftsports wären möglich. Ohne FAI keine Sportadministration wie auch Weiterentwicklung auf internationalem Niveau. Von der Existenz der FAI profitieren zahlreiche nationale Verbände, indem sie wegen guter Ergebnisse bei internationalen FAI-Wettbewerben Fördermittel erhalten. Auch die Anerkennung durch

Nationale Olympische Komitees und durch die nationalen Regierungen wäre ohne die Mitgliedschaft in der FAI nicht möglich. Und, wie bereits erwähnt, sollen die nationalen Verbände und der jeweilige Veranstalter von FAI-sanktionierten Wettbewerben auch von der Medienarbeit und Bereitstellung von Technologie durch die FAI profitie-

ren. Das sind nur ein paar Beispiele, warum die FAI als Institution gebraucht wird. Zur Finanzierung: Der DAeC zahlt pro Jahr 44.880 CHF an die FAI und hatte 2014 insgesamt 101.651 Mitglieder. Das sind 0,44 CHF pro DAeC-Luftsportler pro Jahr. Das ist nun wirklich nicht viel.

WL

Vita Susanne Schödel

Geb. 12.5.1972 in Wiesbaden

Studium

Politikwissenschaft, Geschichte, Philosophie, Abschluss M.A.

Berufliche Erfahrungen

Verschiedene Aufgaben im politiknahen Bereich und in gemeinnützigen Institutionen, z.B. Hessisches Sozialministerium, persönliche Referentin der Ministerin und Leiterin des Referats für Parlamentsangelegenheiten

Hertie School of Governance gGmbH - Professional School for Public Policy - Verwaltungsleiterin

Gemeinnützige Hertie-Stiftung, Leiterin des Stipendiatenwerks Susan G. Komen Deutschland e.V., Verein für die Heilung von Brustkrebs, Geschäftsführerin

Ehrenamt

1997–2004 Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden, Mitglied und Ausschussvorsitzende Seit 2006 ehrenamtliche Flug-

lehrerin Segelflug

Pressearbeit im Segelflug Gründungsmitglied und Vorsitzende des Dr. Angelika Machinek Fördervereins für Frauensegelflug e.V.

Sport

2004–2013 Mitglied der Segelflug-Nationalmannschaft der Frauen
2009, 2011 Weltmeisterin FAI 15-Meter-Klasse
FAI-Welt- und-Kontinentalrekorde 2010, 2011 und 2013/14

MIT UNS LANDEN SIE SICHER!

Rettungsfallschirme für Segel- und Motorflug.

SPEKON[®]
made in Germany since 1842



NEU seit 2015.

Rettungsfallschirm

RE-5L Serie5⁺

Ausstattung:

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

optional erhältlich:

- Komfortpolster mit aufblasbarer Lordosstütze
- erweiterte Farbpalette
- personalisierte Stickerei

Made in Germany

5 Jahre Garantie mit SPEKON-Prüfung!



In 25 Tagen um die Welt – ohne Treibstoff

Solar Impulse 2 bei einem Testflug über Abu Dhabi

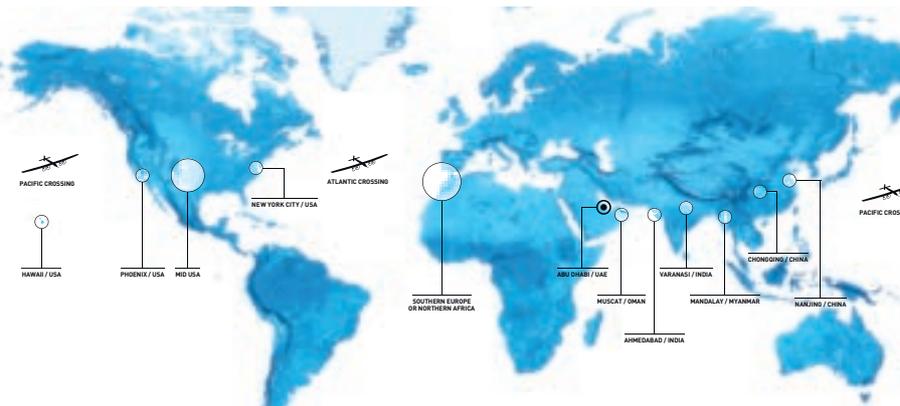
Nach 12 Jahren Machbarkeitsstudien, Konzeptarbeit, Design- und Konstruktionsplänen, ausgiebigen Testflügen bei Tag und Nacht starten die Schweizer Bertrand Piccard und André Borschberg am 9. März 2015 von Abu Dhabi aus mit der Solar Impulse 2 zu einer bahnbrechenden Weltumrundung. Ganz ohne Treibstoff, nur mit der Energie der Sonne, will das Team in 13 Etappen innerhalb 5 Monaten und in 25 Flugtagen die Welt umrunden und nach Überquerung zweier Ozeane und vierer Kontinente zu seinem Ausgangspunkt zurückkehren.

lon zusammen mit Brian Jones im März 1999, hatte Piccard den ehrgeizigen Plan, die Welt noch einmal zu umrunden, diesmal aber ohne Treibstoff und ohne jegliche Schadstoffemissionen – das Projekt „Solar Impulse“ war geboren. Nach 5 Jahren Planung stellten Piccard und Borschberg die Solar Impulse 1 vor, mit 63,4 Meter Spannweite und bestückt mit 11.628 Solarzellen, die am 3. Dezember 2009 zum ersten Mal abhob. In den Jahren 2011 bis 2013 erfolgten Test- und Demoflüge, unter anderem nach Paris Le Bourget, Toulouse, Brüssel und Marokko, sowie ein Flug quer über den nordamerikanischen

Kontinent. Mit diesen Flügen, insbesondere denen von mehr als 24 Stunden, also bei Tag und bei Nacht, rückte Piccards Vision, quasi unbegrenzt lange in der Luft zu bleiben, in greifbare Nähe. Aus den Erfahrungen mit der Solar Impulse 1 entstand dann 2013/2014 die Solar Impulse 2. Nach Fertigstellung des Flugzeuges im April 2014 fand am 2. Juni der Erstflug in Paverne statt. Im September 2014 schließlich stellte das Team Abu Dhabi als Start- und Endpunkt der Weltumrundung vor. Die Solar Impulse hat mit 72 m mehr Spannweite als eine Boeing 747 und wiegt dabei mit 2.300 kg nur etwa so viel wie ein Mittelklas-

Unten links: Die Etappen auf dem Weg rund um die Welt

Unten rechts: Ein mobiler Hangar schützt das Flugzeug unterwegs vor Wind und Wetter





seauto. Möglich wird dies durch die äußerst leichte Bauweise aus Kohlefasern, 17.248 extrem dünne Solarzellen an den Flügel- und Leitwerkoberseiten und Folien an den Unterseiten und am Rumpf. Vier 17,4-PS-Motoren treiben über ein Reduktionsgetriebe Zweiblattpropeller an (Durchmesser 4m) mit einer Drehzahl von 525/min. Als Energiespeicher dienen Lithium-Polymer-Batterien mit einer Batteriedichte von 260Wh/kg. Ihre 633 kg machen etwa ¼ der Gesamtmasse des Flugzeuges aus. Die maximale Flughöhe liegt bei 8.500 m (28.000 ft), die Mindestgeschwindigkeit bei 36 km/h (20 kts) in Meereshöhe bzw. 57 km/h (31.5 kts) auf Dienstgipfelhöhe. Maximal fliegt die Solar Impulse 90 km/h (49 kts) bis 140 km/h (77 kts) schnell.

Das für mehrtägige Flüge ausgelegte Cockpit umfasst 3,8 m³ Volumen, einen Sitz mit Liegestellung, Toilette, Fallschirm und Rettungsflöß. Dazu natürlich Lebensmittel, Getränke und Sauerstoff sowie Überlebensequipment. Heizung – auch bei Temperaturen bis -40 Grad – Fehlanzeige! Hier müssen die Isolierung des Cockpits und entsprechende Kleidung ausreichen. Ebenso wichtig wie das technische Equipment ist für die beiden Piloten die mentale Vorbereitung im Simulator auf die extrem langen Flüge und alle erdenklichen Situationen. Um Turbulenzen und Windgeschwindigkeiten von mehr als 18 km/h (10 kts) zu meiden, erfolgen Starts und Landungen während der Nacht. Tagsüber steigt das

Flugzeug auf 9.000 m (29.000 ft), um nachts energiesparend auf 1.500 m (5000 ft) zu sinken. Natürlich werden Hunderte von technischen Parametern ständig über Satellit in das Kommandozentrum nach Monaco übermittelt. Vielbeachtet und allseits bejubelt startet die Solar Impulse 2 mit André Borschberg im Cockpit schließlich am 9. März 2015 von Abu Dhabi (VAE) aus nach Maskat (Oman). Dort übernimmt Bertrand Piccard und fliegt in 11 h 20 min über das Arabische Meer nach Ahmedabad/Indien. Nach Überquerung des indischen Subkontinents und des Golf von Bengalen wartet die Solar Impulse nun in Mandalay/Myanmar auf passendes Wetter für den Weiterflug Richtung China; von dort geht es dann über den Pazifik mit Stopp in Hawaii nach Nordamerika. Und schließlich über den Atlantik nach Europa oder Afrika und weiter zum Ausgangspunkt der Reise.

Auch für die Zeit des Wartens bei ungeeignetem Wetter ist vorgesorgt. Da Hallenraum für den riesigen Flieger normalerweise nicht vorhanden ist, bringt das Team einen eigenen aufblasbaren Hangar mit, der die Solar Impulse aufnimmt und das Flugzeug bis zu Windgeschwindigkeiten von 100km/h sicher beherbergt.

Das Team hat alles getan, um die Reise einem großen Publikum zu präsentieren, sein Interesse und seine Neugierde daran zu entfachen und die Spannung zu teilen. Auf der Website www.solarimpulse.com gibt es alle erdenklichen Informationen. Und wer quasi live dabei sein will, kann dies am heimischen Rechner über das Internet tun. Aber Vorsicht: Live mitzufiegen, mit Blick auf die Karte, ins Cockpit, die Instrumente, den Ladestand der Batterien ..., und mitzufiebern kann süchtig machen.

KF

Fotos: © Solar Impulse SA

Oben links:
André Borschberg
und Bertrand
Piccard

Oben rechts:
Der gesamte Flug
kann online live
mitverfolgt werden
– auch per App mit
dem Smartphone



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

Motorflugkarten im Überblick:

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

Segelflugkarten im Überblick:

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



+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero

Treffpunkt der Luftfahrt – AERO 2015

Oben:
In 11 großen Hallen und auf dem Freige-lände präsentieren etwa 650 Aussteller ihre Produkte

Die AERO, Europas größte Messe für Allgemeine Luftfahrt und Luftsport, findet in diesem Jahr schon zum 23. Mal in Friedrichshafen statt. Mehr als 630 Aussteller aus 35 Ländern präsentieren am Bodensee vom 15. bis 18. April ihre Produkte und Dienstleistungen. Direkt am Flughafen gelegen, kann das Messegelände auch aus der Luft gut erreicht werden. Wer nach Friedrichshafen mit dem eigenen Flugzeug anreist, benötigt dafür wie in den vergangenen Jahren einen Slot. Flughäfen und Messe Friedrichshafen bieten dieses Jahr die Möglichkeit, PPR Slots online zu reservieren unter: <https://aero-ppr.fly-away.de> Jeder auf EDNY anfliegende Pilot erhält einen Tag freien Eintritt.

Wer von den Ultraleichtflugzeugen und Motorseglern die obligatorischen Slots und den Anflug auf einen kontrollierten Flughafen scheut, für den bietet die Segelfliegergruppe Markdorf e.V. (<http://www.sfg-markdorf.de/www>) während der gesamten AERO 2015 von Mittwoch, 15. April, bis Samstag, 18. April 2015, eine Landemöglichkeit ohne

Slot-Vergabe auf dem Segelfluggelände Markdorf an. Betriebszeiten sind von 8:00 bis 19:00 Uhr Ortszeit. Während der Messelaufzeit (15.–18. April 2015) wird es einen kostenfreien Shuttlebus zwischen dem Messegelände und dem Segelfluggelände Markdorf geben. Dieser verkehrt im Halbstundentakt.

Segelflug gestern und heute

Segelflieger werden sich freuen, dass ihre Sportart wie alle zwei Jahre wieder bei der AERO vertreten ist, und zwar in der größten Messehalle, der Rothaushalle A 1, im Westen des Geländes. Auch der Deutsche Aero Club ist mit seinem großen Stand in diese Halle umgezogen. Eine gute Gelegenheit, sich mit Fragen, Anregungen und Wünschen an den Dachverband zu wenden und dessen Vertreter persönlich kennenzulernen.

Halle A 1 - 125

Erstmals erleben die Besucher in diesem Jahr eine ganz besondere Gegenüberstellung. Auf der einen Seite die modernen Hochleistungs-segelflugzeuge unserer Tage, auf der anderen ein Blick in die Vergangenheit und wie alles einst auf der Wasserkuppe begann. Der Berg der Flieger ist mit der Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs, der Fliegerschule Wasserkuppe und dem Deutschen Segelflugmuseum vertreten. Dazu gibt es eine Sonder-schau denkmalgeschützter Segelflugzeuge. Von den zur Zeit 21 als

„bewegliches technisches Denkmal“ anerkannten Segelflugzeugen sind folgende Flugzeuge zu sehen: Ka 8B, SB 5C, SB 10, Weihe 50, Rhönbus-sard, Minimoa, Doppelraab und FES Lehrmeister.

Halle B 4 - 319

Auch der Vintage Glider Club, die weltweit größte Organisation für Oldtimersegelflugzeuge, ist mit einer Ausstellung vertreten. In diesem Jahr unter dem Motto „Nurflügler“, allerdings wie schon in den vergangenen Jahren in der Halle B 4.

Halle A 1 - 121

Die stetig wachsende Klasse der Ultraleichtsegelflugzeuge ist ebenso präsent. Am Stand des Ultraleicht-segelflugverbands, mit am Stand des DaeC, erhält der interessierte Besucher alle Informationen über diese noch junge Art des lautlosen Fluges.

Halle A 1 - 106

Mit einer Neuheit wartet Ülis Segelflugbedarf auf. Der deutsche Repräsentant des Kollisionswarngerätes FLARM zeigt an seinem Stand ein weiteres Produkt zur Erhöhung der Sicherheit. Wer kennt nicht die Situation: FLARM signalisiert eine Annäherung; im diffusen Licht, bei Gegenlicht oder in Wolkennähe ist allerdings nichts zu sehen. Hier haben sich Blitzlichter als besonders gut sichtbar erwiesen. Doch Segelflugzeuge verfügen meist nicht über genügend Energie an Bord,

Unten:
Denkmalgeschützter Doppelraab aus Paderborn
Foto:
Rolf Meierkord





um sie dauerhaft zu betreiben. Hier hat Ülis Segelflugbedarf ACLcontrol entwickelt, ein Steuergerät, das vom FLARM angeregt bei Warnungen einen Leistungsausgang für z. B. ein Blitzlicht (ACL) einschaltet. Damit wird der zusätzliche Stromverbrauch für den Blitzler auf ein Minimum reduziert, da er nur bei Warnung und dann automatisch aktiviert wird. Der Ausgang des Gerätes ist in der Lage, einfache Blitzler ohne Taktung zu versorgen und auch selbst taktende Blitzler wie z.B. das GliderBurst von AVEO zu bedienen.

Halle A1 - 102

Spekon Sächsische Spezialkonfektion GmbH – Hersteller für Fallschirme und textile Produkte in der Luftfahrt – zeigt ihre neuesten Produkte. Natürlich kann man dort auch das neueste Modell RE-5L Serie 5+ nicht nur sehen, sondern auch probetragen und alle Fragen stellen. Besonderheit der Spekon-Rettungsfallschirme: Bei einem Packintervall von 360 Tagen besteht die komfortable Möglichkeit, seinen Rettungsfallschirm nur einmal jährlich gleichzeitig nachprüfen und professionell packen zu lassen. Spekon erledigt dies zu überaus attraktiven Konditionen.

Halle A1 - 102

Dyneema-Seile sind beim Windenstart nicht mehr wegzudenken. Noch vor wenigen Jahren beherrschten schwere und unhandlich zu verarbeitende Stahlseile die Szene. Lippmann German Ropes aus Hamburg, Pionier und Marktführer für Kunststoffseile im Windenstart, zeigt am Stand seine neuesten Produkte und steht für alle Fragen zur Verfügung.

Halle A1 - 112



Tost Flugzeuggeräte GmbH freut sich, in diesem Jahr den 70sten Geburtstag feiern zu können. Am Stand gibt es neben dem bewährten Produktionsprogramm als Neuheit eine Vorrichtung für den Autostart, z.B. von Segelflugzeugen mit Turboantrieben, zu sehen.

Halle A 1 - 102

Nicht zuletzt ist auch das Magazin LuftSport und der Equip Verlag in Halle A 1 und freut sich, mit seine Leserinnen und Lesern persönlich

zu sprechen. Endlich geht auch der Wunsch vieler Modell- und Segelflieger in Erfüllung: Band 1 des Klassikers von Martin Simons „Segelflugzeuge 1920 bis 1945“ wird in einer limitierten Auflage druckfrisch verfügbar sein. Auch die nur noch in wenigen Exemplaren verfügbaren Bände 2 und 3 dieser Reihe sind am Stand. Damit besteht letztmalig die Gelegenheit, den ganzen „Satz“ der Reihe zum Messepreis zu erwerben.

Halle A1 - 121

Spannend bleibt, mit welchen Neuheiten die Segelflugzeughersteller in diesem Jahr nach Friedrichshafen anreisen.

Ultraleicht, LSA, Gyro- und Helikopter

Die B-Hallen sind wie jedes Jahr vom boomenden Markt der Ultraleichtflugzeuge, LSAs und Gyrocopter beherrscht. Ein Rundgang lohnt sich und verspricht viele Überraschungen und Neuerungen in diesem Segment.

Junkers Profly, Spezialist für Rettungssysteme, bietet auch das Banjo-Ultraleichtsegelflugzeug als Segelflugzeug, eigenstartfähiges Segelflugzeug und Doppelsitzer an. Der Stand von Junkers Profly

Oben links:

Flarm-Blitzler bei Ülis Segelflugbedarf

Oben Mitte:

Neuauflage eines Klassikers bei Equip

Oben rechts:

Aerolite-120-Kilo-Flugzeug

Nie mehr ohne!

pc_met Selfbriefing-System für Flugwetter

Für **VFR**, **IFR**, **Segelflug** oder **Ballonfahrt**: Nur beim DWD erhalten Sie alle erforderlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Flugwetterinformationen und -vorhersagen.

Damit sind Sie perfekt gebrieft nach **§ 3a LuftVO**. Bestellung über **www.dwd-shop.de**.

www.flugwetter.de
luftfahrt@dwd.de

www.flugwetter.de

Besuchen Sie uns:
AERO 2015
Halle **A5-310**



Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand





Oben links:
Drohne Rubine von
IRC Elektronik

Oben rechts:
Elektro-Helikopter
Volocopter VC 2000



befindet sich in Halle B2, Stand 201. Einen weiteren Schub bekommen die Ultraleichten am Bodensee vermutlich durch einen zukünftigen Helikopter-Bereich: Wurden in den vergangenen Jahren schon die kurzstart- und landetauglichen Gyrocopter populär, dürfte das derzeit in Deutschland laufende Erprobungsprogramm für eine neue Ultraleicht-Heliklasse zusätzliche Impulse bringen, wenn es zeitnah und mit praxistauglichen Kriterien verwirklicht wird. In Frankreich und Italien sind ultraleichte Helikopter bereits zugelassen, dementsprechend haben sich dort mehrere neue Hersteller in diesem Segment etabliert. Aber auch in Deutschland sind derzeit Unternehmen dabei, neue ultraleichte Hubschrauber sowohl in Koaxial-Bauweise des Rotors als auch mit klassischem Heckrotor-Design zu entwickeln oder bereits zu erproben.

RPAS Expo/Zivile Drohnen

Auf der AERO 2014 feierte die neue Ausstellung RPAS Expo (Remotely Piloted Aircraft Systems) ihre Premiere; in diesem Jahr präsentiert sich dieser Bereich bereits deutlich vergrößert in der Halle A2 sowie auf dem Freigelände um den Messesee am Eingang West. Die RPAS Expo bietet einen umfassenden Überblick über die Einsatzmöglichkeiten der unbemannten Flugobjekte. Mehrere Luftfahrzeuge, ausgerüstet mit modernster Mess- und Sensortechnik, werden zu sehen sein. Für die unbemannten Fluggeräte, die zur Allgemeinen Luftfahrt gezählt werden, gibt es bereits ein breites Einsatzspektrum. Dieses reicht von Umweltforschung über Erdbeobachtung bis hin zu Rettungseinsätzen. Auf der AERO sind die zivilen

Drohnen sowohl in einem Indoor Flying Display zu sehen als auch in einem eigens eingerichteten Outdoor-Flugbereich neben dem Messesee am Eingang West. Abgerundet wird dieser Bereich durch eine UAV-DACH-Anwenderkonferenz.

Premiere für Aviation and Pilots Competence Center

Erstmals findet 2015 das Aviation and Pilots Competence Center statt. Dieses soll Anlaufstelle sowohl für Piloten als auch für alle Interessenten an einer Ausbildung in der Luftfahrt sein. Dort gibt es Informationen und Angebote zur Aus-, Fort- und Weiterbildung durch Flugschulen, Organisationen und Interessenvertretungen wie Luftfahrt-Bundesamt, EASA, AOPA, Deutscher Wetterdienst oder Deutsche Flugsicherung. Gleichzeitig findet die Aktion „Be a pilot“ statt. Mit ihr sollen jungen Menschen Wege aufgezeigt werden, um eine berufliche Perspektive in der Luftfahrt zu finden. Daher präsentieren Flugschulen, Luftfahrtunternehmen und Fluggesellschaften Wissenswertes über alle Arten der Ultraleicht-, Privat- und Berufspilotenlizenz für Flugzeuge oder Helikopter sowie Informationen über Karrierechancen in der Fliegerei.

e-flight-expo

Waren sie vor einigen Jahren in Friedrichshafen noch bestaunte Zukunftsvisionen, so haben es mittlerweile einige Flugzeuge mit Elektroantrieb bereits zur Serienreife geschafft: Auf der sechsten e-flight-expo innerhalb der AERO werden erneut ökologische und ökonomische Motorflugzeuge, Drohnen und Motorsegler mit Elektroantrieb zu sehen sein. Besonders gespannt sind viele Besucher auf den „WattsUp“,

der voraussichtlich von Pipistrel präsentiert wird. Dieser Zweisitzer mit Elektroantrieb soll vor allem für den Flugschulbetrieb prädestiniert sein, er wird seit Jahresbeginn in Serie gebaut. Neue Entwicklungen in der Akkutechnik lassen zudem die Reichweite der Elektroflugzeuge immer mehr ansteigen, wodurch ihre Akzeptanz in Fliegerkreisen deutlich zunimmt. Auch in China ist Nachhaltigkeit ein Thema: Zwei chinesische Aussteller haben ihre Teilnahme im Rahmen der e-flight-expo angekündigt.

Die Hallen A3 bis A6 beherbergen wie jedes Jahr ein breit gefächertes Angebot von Herstellern, Zulieferern, Servicedienstleistern, Zubehörhändlern, Verlagen, Behörden und Organisationen. Hier lohnt es, sich ein wenig Zeit zu nehmen, um sich einen Überblick über Bewährtes und Neues zu verschaffen.

Halle A 5 - 207

Die deutsche Flugsicherung DFS gibt auch in diesem Jahr einen Einblick in ihre Services und Produkte, darunter auch das Angebot von Produkten und Publikationen der inzwischen zur DFS-Gruppe gehörenden Eisen-schmidt GmbH.

Halle A 5 - 310

Auch der Deutsche Wetterdienst ist mit einem großen Stand vertreten und steht für Fragen rund um seine Dienstleistungen und Produkte gerne zur Verfügung.

Engine Area und Avionics Avenue

Bereits zum vierten Mal stehen Antriebssysteme verschiedener Bauarten und Technologiestufen im Mittelpunkt dieser Sonderausstellung: Herkömmliche und moderne



Kolbenmotoren mit Benzin- oder Dieselantrieb, Turbinen oder Elektroantriebe sind hier zu finden. Ein weiterer Schwerpunkt innerhalb dieses Bereichs sind die Triebwerks-Managementsysteme sowie alternative Treibstoffe, die angesichts der ungewissen Zukunft des verbleibenden Flugzeugtreibstoffs Avgas immer mehr in den Fokus rücken.

Halle A5 - 221

Um Flugzeugtriebwerke auch bei niedrigen Temperaturen zuverlässig starten zu können, hat Profilavation eine mobile Power Unit entwickelt, zeigt und demonstriert sie am Stand.

„Avionics Avenue“ nennt sich eine Sonderausstellung in Halle A6. Hier erfahren Sie alles über Flugkontroll- und Managementsysteme, Kommunikationssysteme, Navigationsgeräte, Anzeigen, Wetterradare

sowie Luft- und Bodenradarsysteme verschiedenster Hersteller.

Vorträge, Diskussionen, Konferenzen

In jedem Fall lohnt sich ein Blick in das umfangreiche Vortrags- und Konferenzprogramm. Hier geht es unter anderem um die neuen EASA-Lizenzen und -Lufträume, aber auch um Ausbildung und Karrierechancen in der Luftfahrt. Lohnenswert sind auch die informativen und kurzweiligen Vorträge von Klaus Burkhard zum Thema: Faszination Ultraleicht-Segelflug-Fluggenuss statt Kilometerjagd und Punktstress, täglich um 13 Uhr im Raum Wien / Foyer Ost. Wem nach langen Rundgängen nach einer sitzenden, aber sinnvollen Betätigung zumute ist, kann – falls noch nicht vorhanden oder zu verlängern – mal eben einen ICAO-Sprachtest (bis Level 4 und 5) in Hal-

le A1, Räume 4,5,6, absolvieren. Der DAeC bietet diese Möglichkeit jeden Tag an, Anmeldungen am Stand A1 - 122.

Schließlich ist im Foyer Ost auch in diesem Jahr unter dem Motto „AEROkunst“ eine Ausstellung mit Fotos, Bildern, Möbeln, Grafiken und Skulpturen zu sehen. Kurz vor Ende der Ausstellung werden einige Kunstwerke der Künstler verlost. Als besondere Aktion zur Unterstützung der IG Scheibe Flugzeugbau <http://www.ig-scheibe-flugzeuge.de/> und deren Restaurierung eines Hirth-F-10-Motors versteigert Sichtblende 2.0 ein einmaliges Bild der DO24 ATT. Der gesamte Erlös kommt dem Projekt zugute. Die Versteigerung findet am 17.04.2015 im Eingangsbereich Ost, auf der großen Bühne statt.

KF, Fotos: AERO

Oben links:
Die Vielfalt der UL-Flugzeuge in den B-Hallen – hier die Halle B3

Oben rechts:
Avionic in Halle A 6 – hier ein Glass Cockpit von Garmin International

AERO 15. – 18. April 2015 | Friedrichshafen, Bodensee, Neue Messe 1, 88046 Friedrichshafen

Öffnungszeiten

Mittwoch – Freitag	von 9:00 bis 18:00 Uhr	Ticket für Schüler und Studenten	10,00 €
Samstag	von 9:00 bis 17:00 Uhr	2-Tage-Karte	33,00 €

Eintrittspreise

Tageskarte	18,00 €	Kinder bis einschließlich 14 Jahre	frei
Tageskarte ermäßigt *	15,00 €	Katalog	9,00 €
		Besucherparkplätze	5,00 €

www.aero-expo.com



Sicher ist sicher

BAVARIA
Versicherungen für
Yachten und Flugzeuge



www.sicheristsicher.de

Die kleinen Abenteuer muss man suchen, die großen finden einen selbst!

Oben:
Die Sheikh-Zayed-Moschee im kurzen Endteil des Al-Bateen-Flughafen in Abu Dhabi

Unten links:
Breites Grinsen nach der Überquerung des Arabischen Meeres

Unten Mitte:
Endlich wieder Wälder und Cumuli zur Landung in Paphos auf Zypern

Unten rechts:
Auf einen Kaffee in Muskat, das Uniformhemd ist hier am Boden unentbehrlich

Motorsegler fliegen ist doch etwas für die Rentnertruppe. Mit der Kuh zum Nachbarplatz und einmal im Jahr zur Helga nach Idar-Oberstein zum leckeren Schwenkbratenessen... Soweit die fliegerischen Unternehmungen der TMG-Inhaber in der Außensicht mancher Betrachter.

Im letzten Mai sollte ich erleben, dass es aber auch anders geht. Alles fing mit einem Anruf aus Aachen an. Dort hatte man ein kleines Problem. Die Stemme S10VTX der FH Aachen stand nach der erfolgreichen Mountain-Wave-Mission im Winter noch in Pokhara im Himalaya und war, entgegen der Planung, nicht auf dem Landweg zurück nach Deutschland zu bringen. Die Zeit eilte, da die Regenzeit mit täglichen Gewittern ab dem späten Vormittag nur noch wenige Wochen entfernt war. Was antwortet man, wenn ein Fliegerkamerad fragt, ob man helfen kann? „Na klar, kein Problem!“ Und so können vier kleine Wörter einen ohne Mühe in ein großes Abenteuer stürzen.

„Kein Problem“ hieß, mit einem Motorsegler mit 100 PS, knapp eine Tonne schwer und ohne Zusatztank, auf 12.000 Kilometern und in 14 Tagen alle aktuellen Tagesschau-bekanntem Krisengebiete gegen den Wind anzukratzen.

Wie plant man eine solche Tour? Erst einmal erklärt Mann seiner Frau, warum man unbedingt durch Pakistan, an Afghanistan und dem Gazastreifen vorbei und Tausende Kilometer über das Meer fliegen will. Schwierig? Nee, meine Kai ist schon selbst mit unserer alten 90-PS-Jodel nach Palma und Ibiza geflogen und kennt den Reiz des Abenteuers, aber so ganz wohl war ihr diesmal dann wohl doch nicht. Dann die Telefonate mit Teheran, um von Süd nach Nord durch den ganzen Iran allen Wirren des Syrien-Konfliktes auszuweichen und damit auch die Querung des Arabischen Meeres gegen den Wind zu vermeiden. Aber die Politik war dagegen, und so blieb nur der etwas mühsamere Weg. Die Vorbereitungsliste beinhaltete: 50 qm Kartenmaterial aus US-Militärbeständen organisieren, Überflugrechte von elf Ländern einholen, Quellen für verlässliche Wetter- und vor allem Windinformationen ausfindig machen.

Da die Zeit eilte und manche Dinge sich erst auf der Strecke ergaben, war nicht alles bis ins Detail arrangiert, als es mit der Linie nachts von Düsseldorf über Abu Dhabi nach Katmandu in Nepal ging. Von dort weiter mit Yeti Airlines nach Pokhara, um die Stemme nach vier Monaten zwischen Bananenstauden auszumotten. Die Motten

waren zwar Schmetterlinge, aber die hatten bereits mit intensivem Nestbau die D-KNFH für sich erobert. Innerhalb von wenigen Stunden waren die fälligen Kontrollen erledigt, und schon ging es für den Studenten Jona Keimer, der schon vorher am Mountain-Wave-Projekt beteiligt war, und mich nach Katmandu. Was für Gegensätze zu unserem Leben in Europa! Pro Tag erwirtschafteten die Menschen hier knapp einen Euro – sind dennoch sehr freundlich und betrachten das Leben mit einer glücklichen Gelassenheit. Einen Tag später überquerten wir die Grenze zu Indien, um im Nordwesten in Lucknow stundenlang auf 60 Liter Avgas zu warten, weil erst der Zoll für den im Tank verbliebenen und somit eingeführten Sprit (im Wert von einem! Dollar) zu ermitteln und zu entrichten war. Nach einer ungeplanten Übernachtung diente der nächste Streckenabschnitt nach Bhopal zur Ermittlung des wirklichen Spritverbrauchs und der Reisegeschwindigkeit, die bei diesem Versuchsflugzeug leider noch nicht dokumentiert waren. Nach dem Tanken – mit Hilfe von Milchkanne – flogen wir noch am gleichen Tag weiter nach Ahmedabad. Diese Stadt mit mehr als 6.000.000 Einwohnern sollte für die nächsten drei Tage unser kultureller Höhepunkt sein. Da die Windprognosen über dem Arabischen Meer zu starken Gegenwind prognostizierten, richteten wir uns auf einen längeren Aufenthalt ein. Die Zeit nutzten wir, um die Stemme einem größeren aerodynamischen Feintuning zu unterziehen. Nachdem wir bei mehr als 48°C in der prallen Sonne auf dem Vorfeld eine Vielzahl von Halterungen, Bolzen und Kabeln entfernt hatten, war die FH tatsäch-



lich knapp 10 km/h schneller, und das entscheidet dann schon, ob man es bis zur Küste schafft oder 70 km davor im Wasser liegt. Nach umfangreichen Tempelbesichtigungen und dem Einkauf verschiedenster Gewürze starteten wir an unserem achten Tag frühmorgens, aber vier Tage hinter unserem Zeitplan, nach Karachi in Pakistan. Dort wollten wir aufgrund der angespannten Sicherheitslage jeglichen Aufenthalt vermeiden und nach einem schnellen Tankstopp weiter über das Arabische Meer nach Muskat in den Oman fliegen. Es kam, wie es kommen musste: Wir brauchten sechs Stunden, um den Sprit, den wir in vier Stunden verbraucht hatten, wieder aufzufüllen. Nun mussten wir in den sauren Apfel beißen und mit allen bürokratischen Verfahren nach Pakistan einreisen und ein sicheres Hotel für die Nacht suchen. Dass alle Wachsamkeit angebracht war, sollten wir leider drei Wochen später erfahren, als an unserem Abstellplatz im Frachtbereich 28 Menschen bei einem Anschlag ihr Leben verloren. Aber da waren wir glücklicherweise schon lange vorher mit Sonnenaufgang in Richtung Westen gestartet.

Dieser kritischste Streckenabschnitt führte uns wegen des Gegenwindes in Höhen von 300 m – 3000 m über Grund erst landeinwärts, um die günstigeren See-Land-Windsysteme zu nutzen, und dann erst nach drei Stunden raus aufs Meer, um die restliche Strecke auf den dann zwingend vorgeschriebenen IFR-Strecken nach Muskat zu fliegen. Der Tank- und Einreisestopp in Muskat war mit zwei Stunden unerwartet schnell beendet, und wir starteten zügig weiter nach Abu Dhabi, um, vorbei an der berühmten Sheikh-Zayed-Moschee auf dem Al Bateen Airport in der Stadt zu landen. Hier empfingen uns drei sehr gastfreundliche Brüder, die dort in ihrem eigenen Hangar neben einer Stemme noch mehr als zwanzig andere Flugzeuge, vom UL bis zur Turboprop, für ihre Freizeitaktivitäten geparkt hatten. Nach einem Abendessen und einer Nacht wie aus den Erzählungen von 1001 Nacht star-

teten wir früh hinaus auf den Golf, an Katar und Bahrain vorbei, mit einem riesigen Umweg nach Riad in Saudi-Arabien. Auch hier wurden wir von einem Stemmepiloten, hauptberuflich einer der zahlreichen Prinzen des Landes, empfangen und versorgt. Nach einer kurzen Nacht brachen wir wieder zügig auf, um durch den gesamten Rest Saudi-Arabiens hoch in den Norden nach Hail zu fliegen. Diesen fünfständigen Flug über die endlosen Wüsten konnten wir nun auch einmal im Tiefflug entlang der Dünen und Gebirgsformationen genießen. Nach einem rekordverdächtig schnellen Tankstopp landeten wir noch kurz vor Sonnenuntergang in Aqaba in Jordanien. Die wieder sehr kurze Nacht im Hotel war geprägt von den Eindrücken von den Massen an Flüchtlingen, die Jordanien aus Palästina, dem Libanon und nun auch Syrien aufgenommen hat und versorgt. Wieder ging es im Dunkeln zum Flugplatz, um mit Sonnenaufgang nach Ägypten einzufliegen und dann an der Grenze zu Israel die Sinai-Halbinsel nach Norden zu queren. Mit nur ein paar Kilometern Abstand zum Gazastreifen überflogen wir wieder Wüsten, die sich von Horizont zu Horizont erstreckten und um die sich die benachbarten Länder schon viele Kriege geliefert haben. Die nächsten Stunden brachten uns über das Mittelmeer nach Paphos auf Zypern und, nach nunmehr elf Tagen, wieder in europäische Gefilde. Wenn man dann weit voraus grüne Felder und schöne Cumulanten erblicken darf, macht sich doch ein großes Glücksgefühl breit. Nun ging es mit dem Tanken noch schneller, und wir jagten weiter nach Rhodos, wo wir nach dem üblichen Wäschewaschen tatsächlich das erste Bier seit Tagen am Hafen genießen konnten. Am



nächsten Morgen, wie immer sehr früh, ging es dann quer durch die Ägäis an Athen vorbei nach Korfu. Nur noch zwei Etappen von der Heimat entfernt, starteten wir tags drauf durch eine Lücke in den Wolken, um diagonal über die Adria nach Ravenna in Italien zu fliegen. Hier war das Tanken auf einmal wieder ein Problem, das sich aber mit reichlich Geduld und vielen guten Worten lösen ließ. Schnell noch eine letzte Entscheidung, ob wir es doch noch zur ILA in Berlin versuchen sollten oder lieber an Jonas Heimatplatz in Deggendorf übernachten wollten. Die Entscheidung fiel nicht schwer: an Venedig vorbei ins Brenntal, die grünen Hänge des Inntals entlang und am frühen Abend Landung bei Jonas Freunden und Verwandten. Am nächsten Tag – was für ein Genuss! – flogen wir bei Traumwetter mit nur einer Zwischenlandung in meiner alten Heimat im Sauerland und einem kleinen Hüpfen nach Aachen ein, wo wir pünktlich nach genau zwei Wochen abends landeten.

Es war ein großes Abenteuer! Auf jede Flugstunde kam in der Nacht eine Stunde Flugvorbereitung – aber es hat sich gelohnt und wäre so bei den aktuellen politischen Verhältnissen gar nicht mehr möglich. – Vielleicht leiht mir mein Vereinskamerad Ralf Thomas einfach mal seine RF4D, und ich kann dann von Kell am See zur Helga zum Essen fliegen, denn Schwenkbraten gibt es in Karachi leider nicht.

Philipp Hilker, LSV Hochwald e.V.



Oben:
Die Wüste Saudi Arabiens bietet über Stunden immer neue Eindrücke

Unten links:
Korfu, noch einen Flugtag von der Heimat entfernt

Unten rechts:
Die Strecke vom Himalaya nach Aachen

Wer die Vorboten einer aufziehenden Warmfront nicht richtig interpretiert, könnte sich wenig später in schlechtem Wetter wiederfinden und die Hilfe eines GCA-Anfluges benötigen.

Sicherheitsstipps von Harald Meyer

Diesmal: Hilfe durch Militärs bei Schlechtwetter

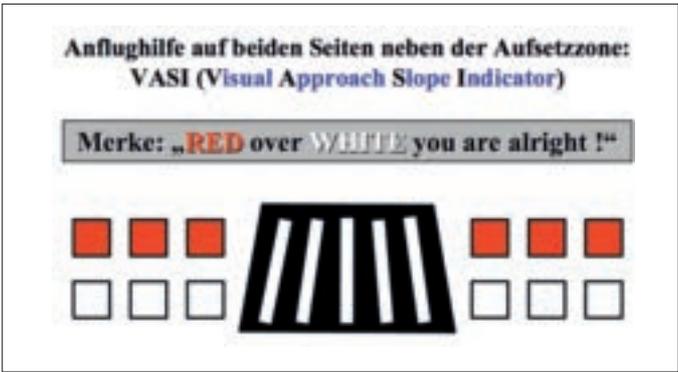
In der Dezember/Januar-Ausgabe hatten wir einen ersten Beitrag zu Sicherheitstipps von Harald Meyer aus Fürstfeldbruck veröffentlicht. Wir hatten angekündigt, weitere Sicherheitstipps in lockerer Folge auf den Bremer Regionalseiten zu bringen. Aufgrund der positiven Resonanz nach dem ersten Beitrag setzen wir diese kleine Serie schon in dieser Ausgabe fort.

Vor einigen Jahren startete eine Robin DR 400/180R mit zwei Personen an Bord zu einem VFR-Flug von Güttn/Rügen nach Braunschweig. Wegen Wetterverschlechterung beabsichtigte der Pilot, von Norden kommend, auf dem Militärflugplatz Laage in der Nähe von Rostock zu landen. Als er sich in 700 Fuß über der Landebahn 28 meldete, wurde ihm vom Fluglotsen vorgehalten, ohne Genehmigung in die Kontrollzone eingeflogen zu sein. Er wurde angewiesen, die Kontrollzone auf Steuerkurs 180° zu verlassen und auf die Radarfrequenz zu schalten. Wegen eines Instrumentenanfluges von zwei MiG-Kampfflugzeugen gab der Radarlotse dem Piloten dann Anweisungen nach Südosten zu fliegen. Damit führte er ihn in sehr schlechtes Wetter. Das Flugzeug geriet in Wolken, kam kurze Zeit später mit großem Bahnneigungsflug wieder aus den Wolken heraus, durchflog eine Starkstromleitung und prallte auf dem Boden auf. Beide Insassen kamen ums Leben. Der Unfall ist darauf zurückzuführen,

dass der verantwortliche Luftfahrzeugführer trotz schlechter Wetterbedingungen beim Turm des Militärflughafens nicht eindeutig auf seine Lage hinwies, den Fluglotsen nicht über den Orientierungsverlust in schlechten Wetterbedingungen informierte und bei der Radarführung die Herrschaft über das Flugzeug verlor, weil die Robin sich zeitweise in den Wolken befand. Der tragische Unfall hätte bei gegenseitiger Kenntnis von den Fähigkeiten des anderen und einem besseren Informationsaustausch der beteiligten Personen vermieden werden können!

Der PPL berechtigt nur zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln. Daran ändert auch eine CVFR-Berechtigung nichts. Wenn während eines Sichtfluges die Wetterbedingungen einen Weiterflug nicht mehr zulassen, ist die erste Option: umkehren! Ist dies nicht möglich, bieten sich eine Sicherheitslandung oder eine Landung auf einem nächstgelegenen Flugplatz mit Sichtflugwetterbedingungen an. Meist gerät der PPL-Pilot unter Stress nun auch in Orientierungsverlust. Diese Situation ist in der LuftVO beschrieben als „... schwere und unmittelbare Gefahr und Forderung nach sofortiger Hilfe“. Das entsprechende Notsignal im Sprechfunk lautet „MAYDAY“. Was für Militärpiloten selbstverständlich ist, stellt für PPL-Piloten häufig eine große psychologische Hemmschwelle dar. Hilfe wird auf der internationalen Notfrequenz 121.5 MHz geboten. Auf der militärischen

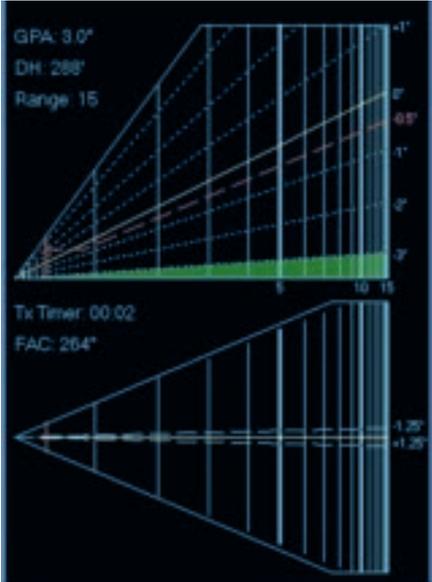
Wachfrequenz 122.100 MHz antwortet das Personal des Kontrollturms von militärischen Flugplätzen. Der PPL-Pilot sollte in der folgenden Notmeldung die Situation klar und deutlich schildern. Bei militärischen Flugplätzen mit Radarausstattung wird er nun an den Radarlotsen auf 123.300 MHz (Rufzeichen „... Radar“) übergeben. Als Angehöriger der Bundeswehr redet er in dieser Situation auch in deutscher Sprache. Er gehört zum GCA-Team (GCA = Ground Controlled Approach), das normalerweise mit zwei Systemen arbeitet, dem ASR (Aerodrome Surveillance Radar) und dem PAR (Precision Approach Radar). Der erste Ansprechpartner auf 123.300 MHz ist der ASR-Radarlotse. Er führt die Luftfahrzeuge mit Hilfe eines Rundumsichtanzeigergerätes. Er wird den PPL-Piloten auffordern, den Transponder einzuschalten und einen Code zu setzen, um eine Identifizierung durchzuführen. Sollte das Luftfahrzeug keinen Transponder besitzen, so erfolgt die Identifizierung u.a. durch Kursänderungen. Danach gibt der Radarlotse die Position meist in Bezug zum Flugplatz an. Er bietet nun Steuerkurse (QDM) direkt zum Flugplatz an oder führt den PPL Piloten mit Steuerkursen (Radarvektoren) zur Anfluggrundlinie der entsprechenden Landebahnrichtung. Kurven sollten mit etwa 15 Grad Schräglage geflogen werden. Bei Ausfall oder Fehlfunktion des Wendezeigers wird der Radarlotse den PPL-Piloten auf sein Kommando kurven lassen, was sich wie folgt anhört:



„Kurven Sie nach rechts – jetzt!“ Da der ASR-Radarlotse auf seinem Schirm kein Wetter erkennen kann, muss der PPL-Pilot Schlechtwetter melden, um einen Einflug zu verhindern. Der ASR-Radarlotse ist in der Lage, die Luftfahrzeuge in die Nähe der Landeschwelle zu führen, die Wettermindestbedingungen entsprechen dann denen eines „Nonprecision-Approaches“ (Kontrollmöglichkeit der Flugrichtung) und die Entscheidungshöhe zum Landen liegt bei rund 400 Fuß über Grund. Möchte der PPL-Pilot auf einem Gleitpfad zur Landeschwelle geführt werden, so wird er in Nähe der Anfluggrundlinie an den PAR-Radarlotsen übergeben. Dieser hat zwei Anzeigen jeweils für die Anfluggrundlinie und den Gleitpfad (normalerweise 3°). Dies entspricht dem Verfahren eines „Precision-Approaches“ (Kontrollmöglichkeit der Flugrichtung und -höhe), ähnlich wie beim ILS-Anflug. Der PAR-Radarlotse lässt den PPL-Piloten auf der Anfluggrundlinie in einer bestimmten Höhe bis zum Gleitpfad fliegen. Dann wird er ihn auffordern, die Anweisungen über Funk nicht mehr zu bestätigen und den Sinkflug zu be-

ginnen. Ab jetzt bekommt der Pilot mindestens alle 5 Sekunden Informationen über Gleitpfad und Richtung. Bei einer Geschwindigkeit von 60 Knoten über Grund beträgt die Sinkrate 300 Fuß pro Minute, um auf dem Gleitpfad zu bleiben. Spätestens in einer Entscheidungshöhe von 200 Fuß über Grund sollte der Pilot die Landeschwelle in Sicht haben. Normalerweise existiert eine Anflughilfe an der Seite neben der Aufsetzzone. Entweder ist dies das System PAPI (Precision Approach Path Indicator) oder VASIS (Visual Approach Slope Indicator). Beides sind Lichtbalken, die dem Piloten über einen weiß-roten Lichtcode eine Zuordnung zum Gleitweg anzeigen. PPL-Piloten wird empfohlen, bei ihren Flügen in schönem Wetter über 122.100 MHz die Möglichkeit des Trainings von Radaranflügen zu erfragen. Ziel solcher Trainingsanflüge ist die Sensibilisierung der beteiligten Personen für die Möglichkeiten und Fähigkeiten des anderen und damit Verhinderung von katastrophalen Folgen in einer Notsituation bei schlechtem Wetter.

Harald Meyer



So sieht's der GCA-Lotse: Das anfliegende Flugzeug (weiß) ist weit über dem Soll-Gleitpfad (gelbe Linie, oberes Bild) und zugleich mehr als 1,25 Meilen links von der Soll-Anfluglinie (gelbe Linie, unteres Bild). Nach dieser Darstellung auf seinem Schirm gibt der Lotse die erforderlichen Höhen- und Richtungsänderungen an den Piloten auf.

Petra Rührenbeck Segelflugreferentin des Landesverbandes

Dr. Petra Rührenbeck ist auf dem Bremer Segelfliegertag im Januar als Segelflugreferentin gewählt worden. Sie ist damit die Vertreterin unseres Landesverbandes in der Bundeskommission (BUKO) Segelflug des DAeC. Übernommen hat sie das Amt von Michael („Mike“) Köster, der zuvor neun Jahre als Bremer Segelflugreferent unsere Interessen im Bundesverband vertreten hatte. Petra Rührenbeck (54) begann ihre Segelflugausbildung 1977 bei der Segelfluggruppe Bremen in Tarmstedt. 1984 erweiterte sie ihren Schein um die Kunstflugberechtigung, zwei Jahre später wurde sie Fluglehrerin. Sie

flog auf den Deutschen Segelflugmeisterschaften der Damen in Schweinfurt, Hirzenhain und Tarmstedt mit und kennt auch die USA, Namibia, Polen, Frankreich und Skandinavien aus eigenen Streckenflügen. Seit zwölf Jahren fliegt Petra auch Motorsegler, seit 2009 eine Valentin Taifun 17 E im Aero Club Bremen e.V. Segelflieger bzw. Motorseglerpiloten sind auch Ihr Mann Klaus und Ihre Söhne Tim und Nils. Bis heute hat Petra Rührenbeck auf knapp über 3000 Starts 1200 Flugstunden gesammelt. Luftsport konnte der frisch gewählten Segelflugreferentin ein paar Fragen stellen:



Petra Rührenbeck Foto: Thomas Seiler

Petra, Deine Vita weist Dich als begeisterte und vielfältig engagierte Fliegerin aus. Du bist Zahnärztin mit eigener Praxis. Hattest Du vor Deinem Studium nie den Wunsch, beruflich im Cockpit eines Verkehrsflugzeuges zu sitzen? Das wäre ja seit Anfang der achtziger Jahre möglich gewesen.

Nein, Berufspilotin wollte ich nicht werden. Als ich mit dem Segelflug anfang, war ich in der Ausbildung zur Zahnarthelferin. Das hat mich so begeistert, dass ich mein Abitur nachgeholt habe, um Zahnmedizin zu studieren. Fliegen mache ich, weil die Schönheit der Natur und die Landschaft mich begeistern, mit Flugzeugen selbst darüber zu fliegen. Aber auch die Technik und das Zusammenleben zwischen Jung und Alt.

Bremen ist der kleinste der sechzehn Landesverbände im DAeC. Muss man nicht fürchten, dass unsere Interessen im Chor der großen, mitgliederstarken Landesverbände untergehen?

Nein, es werden ja alle Landesverbände auf den BUKOs gleich gehört. Jeder kann sich einbringen, Vorschläge unterbreiten und aktiv unsere Fliegerei mitgestalten. Die Leistungen des Streckenfluges unseres Landesverbands sind im bundesweiten Vergleich gut. Wir schicken regelmäßig Piloten auf Deutsche Meisterschaften. Im Streckenflug, Kunstflug, bei den Damen und Junioren, z.B. auf den Jugendvergleichsfliegen, können wir Bremer und Bremerinnen mit guten Leistungen aufwarten und haben einige talentierte Nachwuchspiloten.

Der Segelflug hat landauf, landab Probleme mit sinkenden Mitgliederzahlen. Ältere Mitglieder scheiden aus den Vereinen aus, gleichzeitig kommen Jugendliche nicht mehr

in den Zahlen, wie wir es einmal kannten. Sollte sich die Bundeskommission nicht neben der Förderung des Leistungsfluges mehr für die Nachwuchswerbung einsetzen?

Das wird bereits getan. Es werden und wurden Umfragen/Ideen, z.B. beim Hexentreffen in Berlin durchgeführt, um den Frauensegelflug zu fördern. Auch innerhalb der Vereine sind zum Beispiel eine familienfreundliche Struktur und entsprechende Angebote wichtig zur Förderung der Mitglieder. Nur wer die Familien mit akzeptablen Baustundenregelungen, Mitgliedsbeiträgen, Diensten und Einbindung der Kinder in den Flugbetrieb als auch Freizeitaktivitäten schafft, wird für die Zukunft mehr Mitglieder und Mitgliederinnen in den Vereinen haben. Es gilt, die Attraktivität der Vereine zu erhöhen, siehe Beispiel Flugplatz Stölln, die einen Preis für die Familienfreundlichkeit des Flugplatzes gewonnen haben.

Zurück nach Bremen. Hier scheint es, als würden der Segelflug und andere Sportarten nicht mehr richtig akzeptiert. Stichwort Übungsleitergelder. Siehst Du eine Möglichkeit, die Auffassung der Verantwortlichen zu ändern?

Ja, wir werden die entsprechenden Verantwortlichen beim Sportamt ggf. Politik als neue Segelflugreferentin zusammen mit unserem Präsidenten Wolfgang Lintl ansprechen und auf die Probleme des Segelflug und Motorsegelflug hinweisen. Unser Sport ist völkerverbindend durch Aktivitäten im In- und Ausland. Wir sind Werbeträger unseres Sports und haben viele Freundschaften überall in der Welt, was ich in der heutigen Zeit einfach wichtig finde.

Die Interessenvertretung des Motorsegelfluges fällt auch in dein Ressort. Claus Gose vom LSCN weist immer wieder auf die drohenden Probleme bei der Fluglehrerausbildung und den Aus-

bildungsrichtlinien hin. Ein anderer Verein, der MSC Bremerhaven droht seine Heimat am Flugplatz Luneort zu verlieren. Das sind zwei Baustellen für Dich.

Diese Baustellen werde ich mit Heiko Seibt vom LSCN Hüttenbusch gemeinsam angehen. Mit unserem Präsidenten Wolfgang Lintl und ihm werde ich Taktiken entsprechend abstimmen, um den MSC Bremerhaven zu fördern und zu unterstützen.

Wichtig an der Fluglehrerausbildung ist, die Problematik in der BUKO Segelflug als auch Motorflug zu diskutieren. Nachwuchsfluglehrer/-innen müssen dringend ausgebildet und eventuell finanziell gefördert werden, um den Segelflug auf Dauer in Vor-Ort Ausbildung in Bremen und Bremerhaven weiter sicher zu stellen. Das ist auch für junge Leute ganz besonders wichtig, um den Sport finanziell attraktiv zu halten.

Hast Du ein Programm, was Du im Bremer Segelflug ändern oder initiieren möchtest?

Vorab möchte ich mich bei Mike Köster für seine Arbeit im Landesverband herzlich bedanken! Für die Zukunft werde ich mit der Frauenbeauftragten Ilona Kemme als auch dem erweiterten Präsidium des DAeC Bremen und den Vereinen eng zusammen arbeiten. Wichtig ist es, die Außen- wie Innendarstellung der Vereine zu verbessern. Vorstände sind anzusprechen. Das sind Maßnahmen um die Mitgliederwerbung zu verbessern. Es ist wichtig, für die Vereine auch in die Hochschulen, Universität, VHS und Schulen zu gehen, z. B. durch Schnupperangebote. Bei der Segelfluggruppe Bremen haben wir dadurch viele Neueintritte im Jahr 2014 gehabt.

Vielen Dank, Petra. Viel Spaß und Erfolg als neue Bremer Segelflugreferentin.

Ralf-Michael Hubert

Tag der Luftfahrt

Wie schon vor zwei Jahren laden die deutschen Verkehrsflughäfen zusammen mit Partnern aus allen Bereichen der Luftfahrt die Öffentlichkeit zu einem „Tag der Luftfahrt“ als Erlebnistag für Alt und Jung ein. Termin ist Samstag, der 13. Juni 2015.

Auch der City Airport Bremen wird dazu wieder einen „Tag der Luftfahrt“ ausrichten, wie das Airport-Magazin ankündigt. Näheres war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt.

Webtipps

Wir haben im letzten Heft unsere Leserinnen und Leser um Tipps zu interessanten Internetseiten für Themen rund um die Fliegerei gebeten. Daraufhin erreichten uns Zuschriften mit folgenden Webtipps:

Für alle:

www.gesetze-im-Internet.de

(enthält u.a. alle Gesetze und Verordnungen zum Luftverkehr)

www.windfinder.de (sehr zutreffende Bodenwindvorhersagen)

Für Motorflieger:

www.pc-flugsimulator-training.de

www.nva-flieger.de

Wirtschaftsrat stellt Offshore-Terminal in Frage

Seit einigen Jahren ist der Regionalflughafen Bremerhaven-Luneort von der Schließung bedroht.

Nach dem Wunsch der Politik soll der funktionale und gut ausgebaute Flughafen noch immer einem Hafenneubau weichen. In einigen Flächenbereichen des jetzigen Flugplatzes soll dann der Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) entstehen. Er soll die landseitige Basis werden, um von dort aus Windkraftwerke in der Deutschen Bucht zu errichten. Als der Offshore-Hafen vor Jahren in geradezu euphorischer Ekstase geplant wurde, war die Windenergieerzeugung auf See noch die Heilsbringerin der nach Fukushima eilig erklärten Energiewende. Ein paar Jahre später und um einige Enttäuschungen, geplatze Erwartungen, unerwarteter Schwierigkeiten und spektakuläre Insolvenzen bereichert, sieht die Sache etwas anders aus. Investoren, Sachverständige und Branchenkenner räumen der Windenergiegewinnung auf See noch immer eine maßgebliche und zukunftsweisende Bedeutung in der zukünftigen Energieversorgung bei, jedoch ist die einstige Goldgräberstimmung einer weitaus nüchtereren Beurteilung des tatsächlich Notwendigen, technisch Machbaren, dem überhaupt Finanzierbaren und dem letztlich Sinnvollen und Rentablen gewichen.

Der Wunsch der in Bremerhaven ansässigen Windkraftindustrie nach kurzen Zufahrtswegen von ihren Produktionsstätten zum Offshore-Terminal hatte die Schließung des Flugplatzes erzwungen. Der hoffnungsvolle Ansatz einer gemeinsamen Nutzung der Piste 16/34 für den Flugbetrieb und zugleich als Trasse für Schwertransporte zum Offshore-Hafen gilt als genehmigungsrechtlich nicht umsetzbar.

Auch wenn sich die Zahl der Unternehmen in der Bremerhavener Windkraft schon dezimiert hat, an anderen Orten weitere Offshore-Häfen entstehen und sich das Projekt für privatwirtschaftlichen Investoren das Projekt offenbar nicht rechnet – die Politik scheint sich an diesem Vorhaben ideologisch verbissen zu haben und will den Hafenneubau mit der gleichen Entschlossenheit durchsetzen, wie sie die Schließung des Flugplatzes Luneort damit für zwangsläufig erforderlich hält.

Es fragt sich: Ist der Offshore-Terminal Bremerhaven überhaupt notwendig, langfristig ausgelastet und finanzierbar? Oder wird der

Flughafen Bremerhaven-Luneort am Ende „für nichts“ geopfert?

Peter Jark, Vorsitzender des Motorsegler- und

Segelflugclubs Bremerhaven, hat dazu eine Stellungnahme des Wirtschaftsrates Deutschland übersandt, die wir hier gerne abdrucken:

Ralf-Michael Hubert



01.10.2014

PRESSEMITTEILUNG

Bremen/Bremerhaven

Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) vor dem Aus - Wirtschaftsrat warnt vor gigantischer Investitionsruine

Die mit dem neuen EEG verabschiedete neue Zielsetzung für die Offshore Windenergie führt dazu, dass das für Bremerhaven geplante Terminal nicht mehr wirtschaftlich tragfähig ist. Der amtierende Bremer Senat riskiert damit – trotz klammer Kasse bis hin zur Haushaltssperre – weitere Fehlausgaben in Millionenhöhe. Nach den deutschlandweit bekanntem und stark in der Kritik stehenden Fehlplanungen des Space Parks sowie aktuell des Jade Weser Ports steht nun ein neues Investitionsvorhaben an, das zwar kurzfristig durch Planung und Bau Arbeitsplätze und Umsätze bringt, langfristig aber ein 200-Millionen-Grab werden könnte.

Schon mit dem Koalitionsvertrag war klar, dass die extreme Anpassung der Zielsetzung des Ausbaus der Offshore Windenergie (minus 35 % in 2020, minus 40 % in 2030) zu Problemen bei Herstellern, Zulieferern und auch Häfen führen würde. Doch während die Unternehmen wie Areva Wind, Bard, Weserwind und andere schnell mit Kurzarbeit, Entlassung von Lehrlern und Verkäufen reagieren, hält Bremen immer noch an einem Projekt fest, das sich nachweislich nicht rechnen wird. Die Branche rechnet damit, dass zwar das Ausbauziel bis 2020 in Höhe von 6,5 GW mit tatsächlich gebauten 7,7 GW überschritten wird, aber für den danach folgenden Ausbau, falls er nicht ganz gekippt werden sollte, sind nur noch 2 Parks pro Jahr geplant. Das bedeutet ca. 160 Anlagen pro Jahr – viel zu wenig für den OTB, insbesondere, da die Windturbinen derzeit vor allem aus Dänemark und Holland aufgebaut werden und auch deutsche Standorte wie Cuxhaven oder auch zuletzt Wilhelmshaven versuchen, Geschäft an Land zu ziehen und z.B. in Cuxhaven und Erden Hallen und Kajen leer stehen.

Dass in den vergangenen Jahren mit verschiedenen Versuchen keine privaten Investoren gefunden wurden und niemand bereit war, in das Terminal zu investieren, zeigte bereits die Schwierigkeiten des Projektes – trotz damals noch höherer Zielsetzung und damals florierender Aktivitäten wie Turbinen- und Fundamentbau im Hafen in Bremerhaven.

Ohne Zweifel ist zur beabsichtigten Kostensenkung eine Optimierung der Logistik und der Lieferketten notwendig – und diese sollte der OTB bringen, nachdem die in Bremerhaven bisher ausgeführten Lösungen z.B. aus dem Labradorhafen oder der ABC-Halbinsel umständlich und damit teuer sind. Aber die absehbar zu geringe Auslastung ist auch durch Gutachten für den Senat, die erstens ungenau und zweitens häufig zu optimistische Prognosen vorhersagen, nicht zu widerlegen. Die Praxis hat bei verschiedenen Projekten wie Space Park gezeigt, dass dies teuer werden kann. Sicherlich ist dabei die wiederholte Beauftragung des gleichen Prognose-Institutes ebenfalls nicht hilfreich.

So schade das auch für Bremerhaven ist, aber damit macht man sich nur mehr und in der Zukunft größere Probleme. Es besteht lediglich die Möglichkeit, diese Entwicklung abzuwenden, wenn die Zielsetzung des OTB verändert beziehungsweise der nationale oder der internationale Markt belebt wird. Deshalb fordert der Landesverband des Wirtschaftsrates:

1. Der Bremische Senat muss verhindern, dass weiteres Steuergeld in den Offshore-Terminal fließt, sollte die Wirtschaftlichkeit nicht gesichert sein. Dabei handelt es sich derzeit um eine Summe von etwa 180 Mio. Euro.
2. Politik und Wirtschaft müssen gemeinsam nach alternativen Nutzungs- und Umschlagsmöglichkeiten suchen. Dabei sollten vor allem Kapazitäten für den Großanlagenbau berücksichtigt werden.

Kontakt:
 Susanne Grobien
 Geschäftsführerin
 Wirtschaftsrat der CDU e.V.
 Landesverband Bremen
 Telefon: (0421) 498 74 29
 Telefax: (0421) 491 92 90
lv-hb-wirtschaftsrat.de

Tagung der Luftsportjugend in Hamburg



Jugendausschuss März 2015

Die diesjährige Frühjahrstagung der Luftsportjugend fand Anfang März bei uns im Norden statt. Zu der Arbeitstagung in Hamburg trafen sich 23 Vertreter aus 11 verschiedenen Bundesländern. Einer der Schwerpunkte dieser Tagung war das Bundesjugendvergleichsfliegen. Schon in den vergangenen Sitzungen des Jugendausschusses hatte sich ein Arbeitskreis von ca. 5 Teilnehmern rund um Levi Kern (Landesjugendleiter Berlin/Referent Bundesjugendvergleichsfliegen) intensiv in die Thematik eingearbeitet. In erster Linie mussten hier die Teilnahmebedingungen des BJVF an die Einführung der ATO angepasst werden; entsprechend damit verbunden war die Überarbeitung und Anpassung der Ausführungsbestimmungen. Diese werden dann auch in den kommenden Wochen fertiggestellt.



Stadtführung. Erste Station: das Rathaus

Eine wichtige Neuerung ist unter anderem die Einführung der Onlineanmeldung und damit der schnellere Transfer der Teilnehmerdaten an die Ausrichter.

Ein zweiter Schwerpunkt der Frühjahrstagung war das Projekt „Nachwuchsgewinnung“ im Verband und in den Vereinen. Hierbei wurden schon bereits bestehende Leitfäden und Berichte um die Nutzungsmöglichkeiten neuer Medien wie Facebook, Twitter usw. erweitert, aber auch Zielgruppen auf Verbands- und Bundesebene identifiziert. Weiterhin hat sich eine Gruppe mit Hendrik Jaeschke (stellv. Bundesjugendleiter) als Koordinator intensiv mit der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit beschäftigt. Zum Beispiel wurde die Homepage der Luftsportjugend bereits komplett überarbeitet und erneuert (<http://www.luftsport->

jugend.de/). Sie wird nun kontinuierlich aufgebaut, mit Inhalten, Fotos und Berichten gefüllt und soll später auch als Informationsplattform für die Landesjugendleiter zur Verfügung stehen.

Abschließend berichteten die Landesjugendleiter über ihre Arbeit und Projekte in den eigenen Verbänden. Eine zweistündige Stadtführung mit einem waschechten „Hamburger Jung“ und ein gemeinsames Abendessen an den Landungsbrücken rundeten die Tagung ab.

Jede freie Minute, ob Frühstück, Kaffeepause oder das gemeinsame Abendessen, wurde für intensive Gespräche über vergangene, aktuelle und zukünftige Projekte auf Verbands-, aber auch auf Bundesebene genutzt. So profitieren kleine Landesverbände von großen und große von kleinen, und es entsteht ein Netzwerk, das verbandsübergreifende Kooperationen überhaupt erst möglich macht. Auch diesmal hat sich wieder sehr deutlich gezeigt, dass der Informations- und Erfahrungsaustausch als auch die Kommunikation zwischen den einzelnen Verbänden auf Bundesebene eine zentrale Rolle in der Verbandsarbeit spielen. Deshalb sind wir alle gespannt, wie es weitergeht, und freuen uns sehr auf eine produktive Herbsttagung in Duisburg.

Text: Dagmar Krysciak

Foto: Michael Jäckel

Fluglehrerfortbildung im Luftsportverband Hamburg



Alle zwei Jahre veranstaltet der Landesverband Hamburg eine Fluglehrerfortbildung, die den Hamburger Fluglehrern und auch Fluglehrern anderer Landesverbände die

Gelegenheit bietet, sich auf den neuesten Stand zu bringen. Für Fluglehrer ist die Teilnahme an mindestens einer Fluglehrerfortbildung innerhalb von drei Jahren u.a. die

Voraussetzung für die Verlängerung ihrer Lehrberechtigung.

Die zweitägige Wochenendveranstaltung fand dieses Jahr am 21. und 22. Februar in den Räumen des HAC-Clubhauses in Boberg statt. Es waren über 60 Fluglehrer für Segelflug, Motorsegler und auch Motorflug erschienen; einige der Teilnehmer waren aus den Landesverbänden Niedersachsen und Schleswig-Holstein gekommen.

Nach einer kurzen morgendlichen Begrüßung durch Sebastian Huhmann startete auch gleich das umfangreiche Fortbildungsprogramm für dieses Wochenende. Das abwechslungsreiche Programm war zuvor in partnerschaftlicher Abstimmung von der Hamburger Luftfahrtbehörde genehmigt worden; es bestand aus 12 Themen, vorgetragen von 10 Referenten. Die Themen

wurden jeweils im Anschluss gemeinsam diskutiert.
Die nachfolgende Themenliste lässt dabei die Qualität dieser Veranstaltung gut deutlich werden:

1. Tag

- Tim Wührmann, FH Hamburg: Lizenzierung von fliegendem Personal und Luftrecht aktuell sowie Änderungen LuftPersV und DV – SERA
- Ulf Bartkowiak, Pädagoge und Fluglehrer: Aktuelle Ergebnisse aus der Gehirnforschung und Lehren und Lernen in der Segelflugausbildung
- Manuel Kämpchen, Ingenieur und Fluglehrer: F-Schlepp mit ULs

- Dr. Matthias Schmidt, Fluglehrer und Werkstattleiter: Instandhaltungsvorschriften
- Herr Jörß, Fluglehrer: Besonderheiten in der Windenstartausbildung

2. Tag

- Klaus-Dieter Klimpel, Generalagent HDI Gerling: Luftfahrt-Haftung und Versicherung
- Dirk Fengler, Flugbetriebsleiter im HAC Boberg: Neue SERA-Lufträume
- Axel Losansky, Hauptabteilungsleiter beim LBA und Prüfer: Das LBA, Serviceangebote für Piloten
- Prof. Uwe Stüben, Fliegerarzt: Alkohol und Drogen – Wie umgehen mit Verdachtsfällen?

- Olaf Brückner, Fluglehrer: Die Mc-Cready-Theorie in der Segelflugausbildung

In den Pausen zwischen den Vorträgen war durch das Team um HAC-Vereinswirt Ulli bestens für das leibliche Wohl der Teilnehmer. Als alle Fluglehrer dann am späteren Sonntagnachmittag ihre Teilnahmebescheinigungen für die Fluglehrerfortbildung erhielten, hatten sie weit mehr als ein Pflichtprogramm absolviert. Mit vielen neuen Informationen und Anregungen, gleich zu Beginn der Flugsaison, sind sie gut gerüstet, diese in einem sicheren und erfolgreichen Schulungsbetrieb weiterzuvermitteln.

Text: hk,

Foto: Heiner Preusse

1. Saison-Kick-off 2015 im HAC Boberg e.V.

Projektiert war 1 Woche Fliegen vom 16.–20.03.2015 für Scheininhaber am Flugplatz

Boberg mit allem, was dazugehört: Morgendliches Wetterbriefing, Instrumenten-

Schulung (Logger, Endanflugrechner etc.), Scheinerhaltungsflüge nach ATO, F-Schlepp für Scheininhaber, gemeinsames Mittagessen, Vorträge über Mental Training, Streckenplanung, Luftraumstrukturen etc. Daraus geworden sind: Drei fliegbare von insgesamt fünf Tagen bei schönem Frühlingwetter, gemeinsames Mittagessen, Überprüfungsflüge (F-Schlepp und Winde), schöne Thermikflüge mit bis zu 1,5 h Dauer, Beobachten der partiellen Sonnenfinsternis, nette Gespräche und Begegnungen. Den Teilnehmern hatte es großen Spaß gemacht; sie fühlen sich nun fit für die kommende Saison und sind geschlossen der Meinung, dass das Saison-Kick-off nächstes Jahr wiederholt werden sollte.

Text und Foto: Heike Eberle



Impression der Woche

Termine

Termine 2014/2015

18./19.04.2015	1. Runde der Segelflug-Bundesliga
01.05.2015	Tag der offenen Tür beim Aero Club Hamburg e.V., ab 10 Uhr Jedermannfliegen, Tombola und freies Fliegen auch für Gastflieger
26. – 30.05.2015	1. Woche Boberger Streckenflugwoche
31.05. – 05.06.2015	2. Woche Boberger Streckenflugwoche
25.07 – 09.08.15	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Zell-Haidberg
22./23.08.15	19. und letzte Runde der Segelflug-Bundesliga 2015
19.09.2015	Hamburger „Schleudergang 2015“ beim Niendorfer Flugsportclub e.V. ab 10 Uhr

Liebes Mitglied, lieber Leser!

Es ist geschafft. Die ATO Handbücher für den Ausbildungsbetrieb Segelflug des LVN sind genehmigt und die Ausbildung kann ab dem 09.04.2015 nach der EU-VO 1178/2011 fortgeführt werden. Wir hoffen, dass dies auch für unsere Motorflugvereine zutrifft. Wir wünschen allen Mitgliedern eine schöne und unfallfreie Flugsaison.

Viele Segelflieger befinden sich zu dieser Jahreszeit zum Fliegen in den französischen Seealpen und mit großer Bestürzung haben wir von dem Absturz des Airbus A 320 im dortigen Gebiet vom Flug Barcelona nach Düsseldorf Kenntnis erhalten. Unsere Anteilnahme gilt den Familien und Angehörigen der Opfer.

*Euer Landesverband Niedersachsen e.V.
Renate Neimanis*



Hauptversammlung 2015



Gegen 10.10 Uhr eröffnete die Präsidentin Frau Dr. Meike Müller die 64. ordentliche Mitgliederversammlung des Landesverbandes. Sie begrüßte die Tagungsteilnehmer und wünschte der Versammlung einen guten Verlauf.

In ihrem Bericht ging sie auf viele Themen ein, die im Geschäftsjahr 2014 ehren- und hauptamtlich bearbeitet worden sind. Ein herausragender Schwerpunkt war und ist die Approved Training Organisation (ATO), also die Flugschule nach der EU-VO 1178/2011. Um nach dem 08.04.2015 weiter ausbilden zu können, müssen neue Hand-

bücher geschrieben, Auflagen erfüllt und der Verband und die Vereine zertifiziert sein. Die Handbücher sind geschrieben und mit Ausnahme Kunstflug, Umschulung auf TMG und Ausbildung F-Schlepper von der Landesluftfahrtbehörde genehmigt. Die Zertifizierung des Verbandes ist erfolgt und die Einweisung und Zertifizierung der Segelflugvereine erfolgt zu folgenden Terminen: 29. März in Verden und 03. April auf dem Flugplatz Celle-Scheuen (Ausweichtermin). Jeweils der Ausbildungsleiter und ein Vorstandsmitglied müssen teilnehmen und die Einweisung mit ihrer Unterschrift dokumentieren.

Es erfolgte eine ausführliche Diskussion zur Verweigerung Deutschlands zum Opt-out, die Schwierigkeiten kleiner Vereine die Auflagen zu erfüllen und der Bedarf an ehrenamtlichem Personal für die Durchführung der Anforderungen. Die Grundposition muss sein: Weg von diesen Regeln damit Luftsport wieder durchführbar wird.

Frau Müller ging in ihrem Bericht auch auf den Technischen Betrieb ein. Das 2013 erwirtschaftete Minus von ca. 45 Tausend € konnte nicht in der Höhe – wie erhofft – abgebaut werden. Es beträgt immer noch 40 Tausend €.



Ursula Gottschalk



Dr. Heiner Fricke



Günter Raab

Die Präsidentin bedankte sich bei den Mitarbeitern der Geschäftsstelle für die umfangreich geleisteten Arbeiten.

Mit einer Schweigeminute gedachte die Versammlung der verstorbenen Fliegerkameraden Manfred Bachmann, Otmar Schnürer und Heinz Apetz.

Hartwig Stampa berichtete als Vorsitzender der Sportfachgruppe Segelflug über die durchgeführten Maßnahmen des vergangenen Jahres und gab eine Vorschau auf die Planungen 2015.

Er ergänzte die Ausführungen der Präsidentin zur ATO und drückte noch einmal sein Bedauern zur Absage der 2 Ausbildungsleitertreffen aus. Die fehlenden Genehmigungen werden schnellstmöglich nachgereicht. Doping ist ein Thema das immer wichtiger wird, auch auf Landesebene. Der Landessportbund Niedersachsen hat dazu diverse Anforderungen an den Verband die umgesetzt werden müssen. Von der Erfüllung hängt die finanzielle Förderung ab. Der neue Dopingbeauftragte des LVN ist Timo Stöven, Mitglied der Segelflugkommission. Theodor Dornemann, Vorsitzender der Motorflugkommission bestätigte die umfangreiche Arbeit an den ATO-Handbüchern. 34 Motorflugvereine gibt es im LVN und 17 bilden aus.

Das Ausbildungsleitertreffen Motorflug findet am 28. März in Verden statt. Die Kommission sucht seit 2 Jahren einen Referenten Ausbildung mit einer Lehrberechtigung für Motorflug.

Leider bisher vergeblich. Er berichtete über durchgeführte Maßnahmen 2014 und wies auf die Planungen 2015 hin. Bei weiter rückläufigen Mitgliederzahlen reduzieren sich auch die zur Verfügung stehenden Mittel und es muss überlegt werden, für Maßnahmen Gebühren zu nehmen.

Eine Versammlung ohne die Ehrung von verdienten Mitgliedern ist nicht denkbar und so wurde Günter Wiebusch für mehr als 30 Jahre ehrenamtlicher Tätigkeit als Prüfer für Luftfahrtgerät mit der Ehrennadel in Gold für Besondere Verdienste geehrt.

Ursula Gottschalk vom Verdener Luftfahrtverein erhielt für 30 Jahre Vorstandstätigkeit die Ehrung für Besondere Verdienste in Silber.

Jürgen Bohl (Celle), Bernhard Brenner (Grenzland Nordhorn), Dr. Heiner Fricke (Ithwiesen) und Günter Raab (Hankensbüttel) wurden für 50 Jahre Mitgliedschaft ausgezeichnet. Die Versammlung applaudierte. Renate Neimanis stellte den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2014 vor und erläuterte die einzelnen Posten. Die Rechnungs-

prüfer Andreas Thun und Benno Beesten bescheinigten eine ordnungsgemäße Kasselführung und schlugen der Versammlung die Entlastung des Präsidiums mit der Auflage vor, zeitnah zu klären wie das Minus des Technischen Betriebes steuerunschädlich ausgeglichen werden kann. Die Entlastung erfolgte einstimmig bei 12 Enthaltungen.

Der von Frau Neimanis vorgestellte Haushaltsplan 2015 wurde einstimmig genehmigt und der bisherige Grundbeitrag nicht verändert.

Thema waren noch einmal die Gastflüge. Diese sind innerhalb eines Vereines unstrittig. Die Einnahmen erhält der Verein und nicht der Pilot. Und der Pilot ist durch seine Mitgliedschaft im Verein an den Kosten beteiligt, denn er zahlt ja Beiträge und Gebühren.

Die 65. ordentliche Mitgliederversammlung findet am 12. März 2016 wieder in Verden statt.

Anträge waren nicht gestellt und so entließ die Präsidentin die Tagungsteilnehmer mit einem Dank für die Mitarbeit und den besten Wünschen in eine unfallfreie Flugsaison 2015.

R. N.

Unser Nachwuchs

Kerstin und Daniel Dibbern, beide Mitglied im Verdener Luftfahrtverein, freuen sich über den Bezug von 2 Mal Luftsport, denn so gibt es keinen Streit.

Ihre vierjährigen Zwillingssöhne Jakob und Florentin sind beide schon sehr interessiert am Geschehen rund um die Fliegerei und

freuen sich immer auf die neue Ausgabe der Luftsport. Sehen Sie selbst.

R. N.

Luftsport lesen



Die Rallyesaison beginnt! Rallyefliegerseminar am 25. April als Einstieg

Als Einführung in die Rallyefliegerei für Neulinge und zum Auffrischen veranstaltet der Landesverband Niedersachsen auch in diesem Jahr ein Rallyefliegerseminar. Es findet am 25. April auf dem Flugplatz Hodenhagen statt und richtet sich an DAeC-Motorflieger aller Landesverbände. Es ist eine gute Vorbereitung auf die Rallyefliegerei generell, auf die Niedersachsenrallye am 11. Juli, auf den Deutschlandflug am 17. – 21. Juni sowie auf die Flugrallyes und Wettbewerbe anderer Landesverbände oder auch auf Meisterschaften im Navigationsflug.



Am Ziellandefeld

Warum Rallyefliegen?

Die Niedersachsenrallye und Rallyefliegen allgemein bieten die Möglichkeit, die eigenen fliegerischen Fähigkeiten weiterzuentwickeln, sich in sportlich fairem Wettbewerb zu vergleichen, dabei vor allem Spaß zu haben und nette Leute aus dem Fliegervölkchen kennenzulernen und wiederzusehen.

Was ist Rallyefliegen?

Eine Flugrallye wie die Niedersachsenrallye führt von einem Startflugplatz – und evtl. mit einer Zwischenlandung – zu einem Zielflugplatz. Dabei geht die Flugstrecke über einige Wendepunkte, die gemäß einem ausgehängten Flugplan und einer Karte im Maßstab 1:200.000 möglichst sekundengenau zu überfliegen sind. Während des zeitgenauen Abfliegens des Rallye-Parcours sind einige Objekte anhand von Fotos zu finden – Brücken, Seen, Gebäude usw. Am Zielflugplatz ist dann abschließend eine Landung in einem Ziellandefeld „à la Flugzeugträger“ zu absolvieren.

All das ist keine Zauberei. Eine gute Vorbereitung und eine individuelle Aufgabenteilung zwischen Pilot und Copilot hilft, die Aufgaben zu meistern. Diese werden anhand von Strafpunkten für Zeitabweichungen, nicht oder falsch identifizierte Bilder und ungenaue Landungen bewertet. Neben der Wettbewerbskategorie gibt es auch eine Einsteigerwertung für Neulinge.

Vorbereitung aufs Rallyefliegen – Rallyefliegerseminar

Für all das vermittelt das Rallyefliegerseminar am 25. April Anfängern wie Fortgeschrittenen die Grundlagen der Rallyefliegerei in Theorie und Praxis auf der Basis der Wettbewerbsordnung Navigationsflug des DAeC. Seminarleiter ist Ralf-Rainer Schmalstieg vom Aero Club Hodenhagen e. V., der schon an zahlreichen Flugrallyes und Navigations- und Präzisionsflugwettbewerben und -meisterschaften teilgenommen bzw. diese mit ausgearbeitet und organisiert hat, darunter diverse Niedersachsenrallyes und Deutschlandflüge.

Vorgesehen ist auch eine kurze Proberallye vom und zum Flugplatz Hodenhagen (EDVH) einschließlich Ziellandung und Auswertung. Beginn des Seminars ist um 10:00 Uhr, Ende gegen 17:00 Uhr. Alles Weitere und ein Anmeldeformular finden sich im Text der Ausschreibung zum Rallyefliegerseminar unter www.daec-lvn.de – Motorflug – Termine. Dort gibt es auch Hinweise auf Übernachtungsmöglichkeiten. Anmeldeschluss für das Rallyefliegerseminar ist der 30. März.

Rallyetipp 2: Wendepunkte finden und zuordnen

Eine Rallyestrecke führt über mehrere Wendepunkte, die anhand von Fotos zu identifizieren sind. Die Fotos können verschiedene Objekte zeigen: Brücken, Kreuzungen, markante Gebäude, Waldecken u. v. a. m. Bei der Flugvorbereitung am Boden kann man schon mal die Strecke mit dem Finger abfliegen und eine erste Zuordnung versuchen. Zeigt ein Foto eine Eisenbahnlinie, dann kommen evtl. nur wenige, vielleicht nur ein Wendepunkt



Ausschnitt aus der Musterlösung der Niedersachsenrallye 2014 mit Wendepunkt- und Streckenfotos

dafür in Frage. Gibt es Wald nur auf einem Teil der Strecke, grenzt das die Möglichkeiten für Fotos mit Wald schon ein. Auf diese Weise findet sich meist für viele Fotos schon eine recht gute Zuordnung. Diese Vorbereitung spart im Flug dann Zeit. Viel Erfolg!

42. Niedersachsenrallye mit 53. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft

Und bitte vormerken: Die Niedersachsenrallye 2015 am 11. Juli beginnt und endet auf dem Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel (EDWI), mit Touch-and-go bei unseren Fliegerfreunden in Karlshöfen (EDWK). Ausweichtermin ist der 12. Juli. Die Flugstrecke hat eine Länge von etwa 140 NM. Ausrichter ist die Motorfluggruppe Wilhelmshaven-Friesland e. V. Teilnehmer, die bereits am 10. Juli anreisen, können nachmittags bei der Ankunft gleich ihre erste Ziellandung absolvieren. Für die übrigen Teilnehmer, die am Samstagmorgen anreisen, ist ihre Landung ebenfalls die erste Ziellandung.

Nach einem Frühstück gibt es um 11:15 Uhr das Briefing. Anschließend werden ab 12:00 Uhr die Wettbewerbsunterlagen nacheinander

an die Teams ausgeteilt. Nach Lösen der Flugplanungsaufgabe und Flugvorbereitung starten die schnellsten Flugzeuge zuerst, die langsameren danach – alles im Zweiminutentakt. Über einen Startpunkt, einige Wendepunkte und einen ersten Schlusspunkt geht es zunächst zum Flugplatz Karlshöfen mit einem Touch-and-go. Über einen weiteren Startpunkt, einige Wendepunkte und einen Schlusspunkt geht es dann zurück nach Wilhelmshaven. Wunderschöne Landschaft garantiert!

Alles Weitere und ein Anmeldeformular finden sich in der Ausschreibung zur Niedersachsenrallye unter www.daec-lvn.de – Motorflug – Termine, Details in der Wettbewerbsordnung des DAeC (siehe

Bei der Auswertung

che-aspekt/navigationflug). Anmeldeabschluss für die Niedersachsenrallye ist der 5. Juni. Mehr zur Niedersachsenrallye in der nächsten „Luftsport“-Ausgabe.

Wem das noch nicht genug ist, dem bieten sich der Deutschlandflug und weitere Flugrallyes anderer Landesverbände (siehe www.daec.de – Motorflug – Termine).

Bis bald in Hodenhagen oder Wilhelmshaven!

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

Segelflugbezirksmeisterschaften 2015 vom Bezirkssportbund Weser-Ems



In den uns vorliegenden Dokumentationen konnten wir nachlesen, dass bereits die 4. Bezirksmeisterschaften 1988 vom Osnabrücker Verein für Luftfahrt e. V. durchgeführt wurden.

Die diesjährigen Segelflugbezirksmeisterschaften vom Bezirkssportbund Weser-Ems finden in der Zeit vom 08.05.2015 (Anreise/Eröffnungsbriefing) bis zum 16.05.2015 (Siegerehrung) auf dem Flugplatz Nordhorn Lingen statt. Falls erforderlich wird aber auch noch Sonntag, der 17.05. als Wertungstag genutzt.

Der Zweck des Vergleichsfliegens ist die Ermittlung der Bezirkssegelflugmeister(in) Weser-Ems in der Club- und Gemischten Klasse sowie auch die Förderung des Leistungssegelfluges.

Verbunden mit der Bezirksmeisterschaft findet auch das Manfred-Krebs-Vergleichsfliegen statt (13.05. – 16.05.2015).

Dass Vergleichsfliegen wird im Gedenken an Manfred Krebs durchgeführt. Er war Mitglied im Osnabrücker Verein für Luftfahrt und hat sich außerordentlich für den Leistungssegelflug engagiert. Er verstarb 1976.

Der Zweck des Vergleichsfliegens ist die Förderung von Jugendlichen im Streckenflug unter Wettbewerbsbedingungen sowie die Förderung der Kommunikation und gemeinsamen Interessen zwischen den Nachbarvereinen im Raum Emsland, Osnabrück und Cloppenburg. Ausrichter 2015 ist der Luftsportverein Lingen für beide Veranstaltungen.

Kontakt:

Hansjürgen Timmreck
bzm2015@lsvlingen.de
bzm2015.lsvlingen.de (Homepage)

Wir wünschen den Teilnehmern viel Erfolg.

R. N.

Landesjugendvergleichsfliegen 2015

Die vollständige Ausschreibung mit Meldevordruck befindet sich auf unserer Homepage: <http://www.daec-lvn.de/sportjugend.html>
Der Anmeldetermin ist einzuhalten!

Ausrichter: Flugtechnischer Verein Metzingen 2001 e. V.

Ansprechpartner: David Priestley

E-Mail: David.Priestley@ftv-metzingen.de

1. Termine

Anmeldeschluss

24.07.2015

Zeitraum der Veranstaltung

28.08. bis 30.08.2015

Samstag, 29.08.2015

Frühstück

06:00 bis 08:30 Uhr

Briefing

08:30 Uhr,

Flugzeuge vorher aufrüsten

Startbeginn Wettbewerb

09:30 Uhr

Abendessen

ca. 19:00 Uhr

Hallenfete

ab 20:00 Uhr

2. Programm

Freitag, 28.08.2015

Anreise und Anmeldung

10:00 bis 17:00 Uhr

Einweisungsflüge von

13:00 bis 19:30 Uhr

Eröffnungsbriefing

20:30 Uhr,

Teilnahmepflicht für alle Piloten!

Sonntag, 30.08.2015

Frühstück

08.00 bis 10.00 Uhr

Siegerehrung

11.00 Uhr

3. Anmeldung

Schriftlich bis zum 24.07.2015 bei der Geschäftsstelle des LVN.

Den Meldevordruck findet ihr auf der Internetseite des LVN (www.daec-lvn.de). Der pünktliche Eingang der Anmeldung sowie die Überweisung der Melde- und Camping-gebühren bis 24.07.2015 ist Voraussetzung für die Berücksichtigung der Teilnahme.

4. Bankverbindung

DAeC LV Niedersachsen e. V.

Sparkasse Hannover

IBAN: DE52 2505 0180 0000 2164 45

BIC: SPKHDE2HXXX

5. Teilnehmer

Maximale Teilnehmerzahl: 30

- Ein Verein kann bis zu drei Piloten melden. Wenn mehr als 30 Piloten gemeldet werden, behält sich der LVN ein Auswahlverfahren vor.
- Teilnahmeberechtigt sind die Mitglieder des LVN, die am 31.10. des Jahres das 25. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Es gilt die Einschränkung, dass Teilnehmer, die älter als 21 Jahre sind, eine in Deutschland gültige Lizenz für Segelflugzeugführer noch nicht länger als 2 Kalenderjahre besitzen dürfen; Stichtag ist der Wettbewerbstag.
- Flugschüler müssen bei Teilnahme den zweiten Ausbildungsabschnitt mit der C-Prüfung beendet haben. Die Flüge müssen dann unter Aufsicht eines Fluglehrers mit einem Schulflugzeug des Ausbildungsbetriebes durchgeführt werden.

6. Kosten

Die **Meldegebühr** beträgt mit Startpauschale 20,00 € pro Pilot. Der **Kostenbeitrag für Camping und Gemeinschaftsverpflegung** am Flugplatz beträgt 35,00 € pro Pilot, Helfer und Fluglehrer und ist mit der Anmeldung zu entrichten.

Sollte eine Unterkunft im Hotel/Pension erwünscht sein, ist der Teilnehmer für die Organisation selbst verantwortlich und hat sicherzustellen, dass er den vorgegebenen Zeitplan einhält.



Archiv

7. Mitzubringen

- Lizenz oder Ausbildungsnachweis mit Windenstartberechtigung
- Flugbuch
- gültiges Medical
- gültige Flugzeugdokumente
- vollständig ausgerüstetes flugklares Flugzeug
- zugelassener Rettungsfallschirm mit Packnachweis.

Die Dokumentenkontrolle erfolgt bei der Ankunft am Flugplatz Berliner Heide bei der Anmeldung.

8. Haftung

Ansprüche an den Veranstalter oder Ausrichter können, gleichviel und aus welchem Rechtsgrund, nicht geltend gemacht werden. Mit Einreichen der Unterlagen erkennen die Teilnehmer diese Bedingungen an. Ausgenommen hiervon sind Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit (siehe auch Haftung).

9. Siegerehrung

Die Siegerehrung erfolgt am Abreisetag um 11.00 Uhr und ist Pflichtveranstaltung für alle Teilnehmer.

10. Preise

- Alle Teilnehmer erhalten Urkunden und einen Gutschein für eine ICAO-Karte 2016.
- Die ersten drei Sieger erhalten einen Gutschein für eine Teilnahme an einem Streckenfluglehrgang des LVN.

11. Wettbewerbsleitung

Stefan Nitt (Fluglehrer vom Flugtechnischer Verein Metzingen 2001 e.V.)

12. Regeln

Die Ausführungsbestimmungen sowie die zu fliegenden Übungen entsprechen denen des Bundesjugendvergleichsfliegens in ihrer jeweils letzten veröffentlichten Version. Ein Einweisungsstart ist für alle teilnehmenden Flugschüler Pflicht, für Lizenzinhaber dringend empfohlen.

13. Jury

Die Jury wird aus allen anwesenden Gastfluglehrern gebildet.

Die drei Erstplatzierten qualifizieren sich für das Bundesjugendvergleichsfliegen im Herbst.

Der DAeC Landesverband Niedersachsen e. V. und der Flugtechnische Verein Metzingen 2001 e. V. wünschen allen Teilnehmern viel Erfolg.

R. N.

Technische Lehrgänge

Für 2015 sind folgende Lehrgänge geplant:

Technische Ausbildungslehrgänge

12.10. – 23.10.2015	<p>Werkstattleiter-Lehrgang für Luftfahrzeuge in Holz- und Gemischtbauweise (WL1)</p> <p>Er beinhaltet die gesamte Instandhaltung der Zellen von LFZ in Holz- und Gemischtbauweise.</p> <p>Meldeschuß: 14.09.2015</p> <p>480,- € für Mitglieder der Landesverbände des DAeC</p> <p>950,- € für Nichtmitglieder</p>
<p>Flugplatz Hodenhagen</p> <p>Lehrgangskosten:</p>	
24./25.10. 2015 und 31.10./01.11.2015	<p>Zellenwart-Lehrgang und Basiseinweisung</p> <p>Für Mitglieder, die nur den Werkstattleiterausweis für die gesamte Instandhaltung von Luftfahrzeugen in Faserverbundbauweise (WL2) erwerben wollen, wird die erforderliche Basiseinweisung an zwei Wochenenden durchgeführt.</p> <p>Meldeschuß: 26.09.2015</p> <p>200,- € für Mitglieder der Landesverbände des DAeC</p> <p>450,- € für Nichtmitglieder</p>
<p>Flugplatz Hodenhagen</p> <p>Lehrgangskosten:</p>	
26.10. – 30.10.2014	<p>Motorseglerwart-Lehrgang für 2- und 4-Taktmotore</p> <p>Ausbildung zur Wartung von Motorseglern in Holz- und Gemischt- und Kunststoffbauweisen.</p> <p>Module: GM, FM, M1, Z1 und Z2 (nur Wartung)</p> <p>Meldeschuß: 28.09.2015</p> <p>440,- € für Mitglieder der Landesverbände des DAeC</p> <p>850,- € für Nichtmitglieder</p>
<p>Flugplatz Hodenhagen</p> <p>Lehrgangskosten:</p>	
02.11. – 13.11.2015	<p>Werkstattleiter-Lehrgang für Luftfahrzeuge in Faserverbund-Werkstoff-Bauweise (WL2)</p> <p>Ausbildungslehrgang zum Werkstattleiter für FVK-Bauweise. Er beinhaltet die gesamte Instandhaltung der Zellen von LFZ in FVK-Bauweisen in den Schadenskategorien 1 – 4. Voraussetzung für die Erteilung der Lizenz ist die Teilnahme entweder am Lehrgang WL1 oder der Basiseinweisung (Teilnahmepflicht an beiden Wochenenden).</p> <p>Meldeschuß: 05.10.2015</p> <p>480,- € für Mitglieder der Landesverbände des DAeC</p> <p>950,- € für Nichtmitglieder</p>
<p>Flugplatz Hodenhagen</p> <p>Lehrgangskosten:</p>	
09.11. – 13.11.2015	<p>Fallschirmwart-Lehrgang</p> <p>Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)</p> <p>Meldeschuß: 12.10.2015</p> <p>200,- €</p>
<p>Lehrgangskosten:</p>	

Segelflug

26.04. – 02.05.2015 Anmeldeschluss: 15.03.2015	Streckenfluglehrgang für Junioren	Segelflugverein Hoya e. V. Segelflugplatz Hoya
27.07. – 07.08.2015 Anmeldeschluss: 31.05.2015	Streckenfluglehrgang für Junioren	Luftsportverein Kreis Osterode e. V. Segelflugplatz Aue Hattorf
04.08. – 15.08.2015	Niedersächsische Juniorenmeisterschaften 2015	Luftsportverein Burgdorf e.V. Flugplatz Burgdorf-Ehlershausen
15.11.2015	Niedersächsischer Segelfliegertag	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

Segelfluglehrausbildung 2015

12.03.2015	Anreise bis 19.00 Uhr	
13.03. – 22.03.2015	Theorieunterricht	Hodenhagen - Sportpension
09.05.2015 (Ausweichtermin 10.05.2015)	Kompetenzbeurteilung – Praxis	Segelfluggelände „Großes Moor“ Ehlershausen
04.09. – 19.09.2015	Ausbildungslehrgang mit abschließender Prüfung	Segelfluggelände „Großes Moor“ Ehlershausen

Luftsportjugend

28.08. – 30.08.2015	Landesjugendvergleichsfliegen 2015	Flugtechnischer Verein Metzgingen 2001 e.V. ,Flugplatz Berliner Heide'
---------------------	------------------------------------	---

Motorflug

25.04.2015	Rallyefliegerseminar	Flugplatz Hodenhagen
11.07.2015 (Ausweichtermin: 12.07.2015)	42. Niedersachsenrallye mit 53. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft Von und nach Wilhelmshaven-Mariensiel mit Touch-and-go in Karlshöfen	Ausrichter: Motorfluggruppe Wilhelmshaven-Friesland e. V. Co-Ausrichter: Verein Karlshöfen
29.07. – 02.08.2015	15. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung	Neuer Flugplatz: Bad Wörishofen
14.11.2015	Niedersächsischer Motorfliegertag	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

Vereine

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

Verband

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

Hauptversammlung des Landesverbandes in Hoppstädten

Zur diesjährigen Hauptversammlung hatte der Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V. zum 14. März 2015 nach Hoppstädten eingeladen, wo der Flugsportverein Hoppstädten-Weiersbach e.V. im dortigen Umweltcampus perfekte Bedingungen organisiert hatte. Die rheinland-pfälzischen Luftsportvereine waren zahlreich mit 322 von 447 möglichen Stimmen vertreten.

Der 1. Vorsitzende des FSV, Wolfgang Zimmer, und der Landrat des Kreises Birkenfeld, Dr. Mathias Schneider, eröffneten mit ihren Grußworten die Sitzung. Danach übernahm Präsident Ernst Eymann und führte gewohnt zügig und zielführend durch die Tagesordnung. Am Anfang standen wie üblich die Ehrungen der verdienten Luftsportler (s. Kasten). Wie schon in den Vorjahren erscheinen die Berichte des Präsidiums, der Sportfachgruppen und Referenten im Jahresbericht „Faszination Luftsport“ der den Teilnehmern vorlag. Die Finanzberichte wurden schriftlich vorgelegt und von Geschäftsführer Carl Otto Weßel vorgestellt und erläutert. Kassenprüfbericht, Genehmigung des Abschlusses, Entlastung des Vorstandes wurden ebenso einstimmig



Das Präsidium mit dem aktuellen und zukünftigen Geschäftsführer

beschlossen wie die Bestätigung der Referenten. Für die turnusmäßige Wahl eines Vizepräsidenten stellte sich Jörg Federath wieder zur Wahl und wurde einstimmig wiedergewählt.

Der langjährige technische Referent und Prüfler Hans-Udo Hellrigel stellte aus Altersgründen sein Amt zur Verfügung und empfahl als seinen Nachfolger Hermann Schiffer, dem er jede Unterstützung zusicherte und der anschließend einstimmig gewählt wurde. Ernst Eymann würdigte Hans-Udos Lebenswerk und seine Verdienste um den Luft-

sport und die Technik im Landesverband und darüber hinaus. Die Versammlung beschloss einstimmig, Hans-Udo zum Ehrenmitglied im LSVRP zu ernennen.

Einen wichtigen Hinweis gaben Präsident und Geschäftsstelle den Vereinen mit auf den Weg: Um das Verbandszentrum besser auszulasten, sollte in den Vereinen auf Theorie-, BZF-, technische und sonstige Lehrgänge verstärkt hingewiesen werden. Auch für andere Aktivitäten, wie Workshops, Fliegerlager und vieles mehr, sind die Räume des Landesverbandes bestens geeignet. *KF*

Ehrungen

Name	Art der Ehrung	Name	Art der Ehrung
Hans-Erich Marmitt	Bronzene Nadel des Landesverbandes	Armin Burkhard	Silberne Nadel des Landesverbandes
Herrmann-Josef Jung	Bronzene Nadel des Landesverbandes	Henning Hörhammer	Goldene Nadel des Landesverbandes
Klaus Reichert	Bronzene Nadel des Landesverbandes		
Albert Haas	Bronzene Nadel des Landesverbandes	Dr. Hermann Bolz	Silberne Daidalos Medaille
		Paul Mohler	Silberne Daidalos Medaille
Armin Kraye	Silberne Nadel des Landesverbandes	Wolfgang Roth	Silberne Daidalos Medaille
Johannes Schorn	Silberne Nadel des Landesverbandes	Carl Otto Weßel	Goldene Daidalos Medaille
Albert Haas	Silberne Nadel des Landesverbandes	Hans-Udo Hellrigel	Ehrenmitglied LSVRP

Neuer Geschäftsführer im LSVRP

Ab dem 1. Juli 2015 übernimmt Peter Hammann die Geschäftsführung unseres Landesverbandes. Hier ein kurzer Steckbrief:

Peter Hammann

Geb. am 26.11.1960 in Haßloch

Beruf: Maschinenbauingenieur, Dipl.-Ing. (FH)

Über viele Jahre in Speyer in der Luftfahrt tätig (angefangen bei MBB über Deutsche Airbus bis hin zu PFW)

Begonnen mit Segelflug 1976, Lehrberechtigung 1986, Kunstflug 1990 Ultraleichtlizenz 1985, Lehrberechtigung 1987 TMG 1990, Lehrberechtigung 2005 SEP 1994 CRI kommt im Mai 2015

Privat fliegt er seit 25 Jahren auf seiner Pilatus B4, mit der er auch schon auf einigen Flugtagen mit einer Acro-Vorführung zu Gast



war. Seit 5 Jahren betreibt er gemeinsam mit Lutz Karolus eine Spitfire MK26 (Infos unter www.supermarine-spitfire.de).

Rheinland-pfälzischer Segelfliegertag 2015

in Konz-Könen, 28. Februar 2015

Veranstalter: Aeroclub Trier & Konz und Luftsportverband Rheinland-Pfalz

Präsident Ernst Eymann begrüßte zunächst die zahlreichen Besucher aus ganz Rheinland-Pfalz. Anschließend sprachen Klaus Mais (Ehrenvorsitzender des AC Trier & Konz), Dr. Karl-Heinz Frieden (Stadt- und Verbandsbürgermeister Konz) und Dr. Detlef Müller-Greis (Ortsvorsteher Konz-Könen) Begrüßungsworte.

Roswitha Ulrich und Karl-Heinz Müller führen durch das kurzweilige Programm und moderierten die Veranstaltung.



Ernst Eymann begrüßt die Teilnehmer



Dr. Karl-Heinz Frieden (Stadt- und Verbandsbürgermeister Konz)



Charly Müller und Rosi Ulrich

Wegen Erkrankung des Luftraumreferenten Dr. Reiner Schröer fiel dessen Vortrag aus. Alternativ hatte Ernst Eymann ein paar Vertreter der U.S. Air Force eingeladen, die den Segelfliegern Rede und Antwort standen. Gemeinsames Anliegen ist es, den Luftraum in Zukunft noch sicherer zu machen. Wünschenswert ist, dass wir die Tower anfunken und mit der Air Force reden. Nur so erfahren sie auch unsere genaue Position, und die Düsenjäger, A10 und Transportflugzeuge wissen, wo genau der Segelflieger sich befindet.



Dr. Karl-Heinz Frieden (Stadt- und Verbandsbürgermeister Konz) mit Ehrenpräsident vom AC Trier & Konz Klaus Meis



Dr. Detlef Müller-Greis (Ortsvorsteher Konz-Könen)

Roswitha Ulrich wurde einstimmig zur neuen SeKo-Vorsitzenden gewählt. Sie ernannt Karl-Heinz Müller und David Wintringer zu ihren beiden Stellvertretern.

Nach der Mittagspause stellten sich Robin Diesterweg und Robin Sittmann vor. Sie berichteten sehr eindrucksvoll über ihren Weg in den C-Kader und zeigten dazu einen großartigen selbst gedrehten Film.



Von links nach rechts: Sgt. Prior, GCA (Ground Control Approach) Ramstein; Sgt. Green, TWR Ramstein; Sgt. Simmons, Flight Safety Ramstein; Capt. Hedden, Flight Safety Ramstein; Capt. Davis, Flight Safety Spangdalem, und Ernst Eymann



Robin Sittmann und Robin Diesterweg

Nach dem kurzweiligen Bericht der beiden wurde das neue Förderflugzeug, eine LS 8, von Frau Karin Augustin (Präsidentin des Landessportbundes Rheinland-Pfalz) auf den Namen „Achim Diel“ getauft. Das Förderflugzeug LS 8/18 D-4156 geht dieses Jahr nach Idar-Oberstein an Jana Schmidt, Fabian Schmidt und Niklas Dietz und steht dort für eine Saison den jungen PilotInnen zur Verfügung.

Im Anschluss an die Taufe erzählte Bernd Dolba von der Mönchsheide von seinen unvergesslichen Segelfliegerurlaube in Namibia, und Bernd Fischer von „Wetter-Jetzt“ kommentierte das afrikanische Wetter.



Karin Augustin (Präsidentin des Landessportbundes Rheinland-Pfalz)



V.l.n.r. Wolfgang Ames, Manfred Rebsch, Jana Schmidt, Fabian Schmidt, Niklas Dietz und Karin Augustin (Präsidentin des Landessportbundes Rheinland-Pfalz)



Bernd Dolba

Zum Abschluss berichtete Philipp Hilker vom LSV Hochwald in Kell am See sehr kurzweilig und anschaulich von der Überführung der Stemme von Pokhara (Nepal) nach Aachen. Das Flugzeug war von Klaus Ohlmann und seiner Frau zu Studienzwecken dorthin geflogen worden und musste nun wieder irgendwie zurückkommen. Philipp Hilker und Jona Keimer hatten sich für dieses Abenteuer zur Verfügung gestellt und während zwei Wochen so manch spannende Geschichte erlebt. (Bericht dazu in dieser Ausgabe.)

Um 17 Uhr ging die gelungene Veranstaltung zu Ende. Wir danken dem AC Trier & Konz e.V. für einen kurzweiligen und interessanten Tag und die gute Organisation.



Philipp Hilker (privat)

Text: Anette Weidler, Fotos: Christian Hans

Aliens?

Nein! Man versuchte, das wunderschöne Wetter mit Folien auszusperren!



Ehrungen

Sportliche Erfolge

Dezentrale Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug 2014

Klasse	1. Platz	Verein	Punkte
Offene	Bernd Schwehm	SSV Ludwigshafen/Rh.	2799
18-m-	Eckart Schwantes	LSV Worms	2574
Renn-	Henrik Bieler	AeC Landau	2542
Standard-	Uwe Melzer	SFG Giuliani	2735
Club-	Dieter Bartek	SFG Giuliani	3285
Doppelsitzer-	Maximilian Dietrich	SFC Betzdorf	2112
Frauen	Sabine Theis	AC Nastätten	1387
Verein	28 Piloten 394 Flüge	SFG Giuliani	114.579 km
Standardklasse Junioren	1. Jan Hertich 2. Robin Sittmann 3. Nils Ulrich	SFG Giuliani AeC Rhein-Nahe LFV Mainz	2049 1862 1704
Clubklasse Junioren	1. Marcel Kaspari 2. Moritz Plorin 3. Robin Diesterweg	LSV Neumagen-Dhron LSV Neumagen-Dhron LSV Neumagen-Dhron	2452 2056 1950
Junioren-Mannschaft	1. AC Pirmasens 2. LSV Neumagen- Dhron 3. LSV Neumagen- Dhron	David Wintringer Lukas Winterhoff Maximilian Kries Marcel Kaspari Moritz Plorin Robin Diesterweg Matthias Noll Constantin Prüm Johannes Müller	2624 2452 1854

Nationale Erfolge

Deutsche Segelflugmeisterschaft der Junioren 2014, Zwickau, 5. bis 15.8.2014

Robin Diesterweg: 4. Platz Clubklasse auf dem Förderflugzeug LS1/f RP

Robin Sittmann: 6. Platz Standardklasse auf Discus 2a

Beide sind Mitglieder der Segelflug-Nationalmannschaft des DAeC, C-Kader, und der Sportfördergruppe der Bundeswehr.

Ignaz-Bernauer-Pokal für das punkthöchste FAI-Dreieck mit Startort in Rheinland-Pfalz (Einsitzer)

Henrik Bieler vom Aeroclub Landau für ein angemeldetes FAI-Dreieck über 813 km (1212 Punkte) mit Start auf dem Schenkel in Landau am 1.7.2014, geflogen mit einem Ventus 2 und einer Geschwindigkeit von 99 km/h

Jugendvergleichsfliegen Rheinland-Pfalz

Einzelwertung

1. Felix Lentès
2. Jan Bischoff
3. Daniel Wasilak

Mannschaftswertung

1. AeC Trier & Konz
2. SFZ Dannstadt
3. AC Idar-Oberstein und Kirn

Sieger des Jugendvergleichsfliegens 2014: Felix Lentès



Rosi und Uwe Meltzer



Sieger des Jugendvergleichsfliegens 2014:
Felix Lentès



Fabian Schmidt, Jana Schmidt, Niklas Dietz,
Leon Baab, Alexander Fleckenstein

Bundesliga 2014

Erste Bundesliga: SFG Giuliani

Zweite Bundesliga: AC Nastätten und DJK Landau

Landesliga 2014

33 Mannschaften aus Rheinland-Pfalz

1. FSV Neustadt/Weinstraße

2. Paradiesvögel Ludwigshafen

3. LSV Bad Neuenahr

Besonders großer Flug:

1441 km mit 156 km/h am 31. Mai 2014 am „Hohen Atlas“,

mit einer Flugzeit von 9 Stunden 15 Minuten in einem Segelflugzeug des Typs ASH 25 EB 28

Startplatz: Quarzazate Marokko

Pilot: Manfred Lengemann; Copilot: Bernd Dolba

Deutsche Segelflugmeisterschaft der Junioren 2014 in Zwickau, 5. bis 15.8.2014

Segelflug-Nationalmannschaft des DAeC und Sportsoldaten

Robin Diesterweg: 4. Platz Clubklasse LS1/f RP

Robin Sittmann: 6. Platz Standardklasse Discus 2a

Förderflugzeuge des LSVRP in der Saison 2015

LS 1f D-3712: Alexander Fleckenstein und Leon Baab aus Langenlonsheim

LS 8/18 D-4156: Jana Schmidt, Fabian Schmidt und Niklas Dietz aus Idar-Oberstein

Fluglehrer

25 Jahre Segelfluglehrer

Mathilde Müller Bernd Lehmann Gerhard Krautwig

Thomas Hofmann Dr. Thomas Rathmann Frank Wendland

Thomas Gemmel Jürgen Kübler Wolfgang Ermert

Jens Christian Henke Ulrich Schwerdtfeger

15 Jahre Segelfluglehrer

Meinolf Zumrodde Ralf Engel Axel Schumacher

Weitere Ehrungen:

Manfred Rebsch Silberne Daidalos-Medaille des DAeC

Klaus Solbach Bronzene Ehrennadel LSVRP

Rudolf Müller Silberne Ehrennadel LSVRP

Manfred Lentès Silberne Ehrennadel LSVRP

Burghard Köhler Silberne Ehrennadel LSVRP

Eric Michels Silberne Ehrennadel LSVRP



V.l.n.r. Rosi Ulrich, Charly Müller, Manfred Lentès,
Rudi Müller, Burghard Köhler, Eric Michels

Für die Segelflugkommission Karl-Heinz Müller und Roswitha Ulrich

Fotos: Christian Hans

Volleyballturnier: Spitzensport und Schwenker vom Grill



Spannende Spiele, Leckeres vom Grill und eine ausgelassene Party mit Livemusik – so könnte man kurz den gelungenen Sportevent in Idar-Oberstein beschreiben. Zum diesjährigen Volleyballturnier der Luftsportjugend RLP fanden sich am 28. Februar 2015 aus ganz Rheinland-Pfalz und dem Saarland die Jugendgruppen zahlreicher Flugsportvereine ein, um mit viel Schwung beim gemeinsamen Volleyball in die neue Saison zu starten.

Schon ab 9 Uhr morgens fanden sich die ersten der insgesamt 16 Teams aus 14 verschiedenen Vereinen in der Sporthalle in Niederwörresbach ein. In mehreren Gruppenphasen wurde mit viel Spaß und Ehrgeiz um die begehrten Platzierungen auf dem Treppchen gespielt. Dank einer guten Organisation und Spielleitung blieb so auch noch genug Zeit,

sich in den zwei angesetzten Pausen im Foyer mit Suppe, Würstchen und Kuchen zu stärken. Nach annähernd 8 Stunden Volleyballspielen und rund 10 anstrengenden Spielen pro Team standen die Sieger fest. Auf das Treppchen schafften es die beiden Teams des LSC Westermwald (Platz 1 und 2) und die Gruppe des FSV Kirn – Glückwunsch für diese gute Leistung! Als Belohnung für alle Spieler und mitgereisten Fans wartete nun auf dem Flugplatz des AC Idar-Oberstein ein leckeres und reichhaltiges Buffet mit original Hunsrück Schwenker vom Grill. Trotz Kälte und anstrengender Spiele konnte bei „handgemachter“ Livemusik der „Weedbottles“ ausgelassen bis in die Nacht hinein gefeiert werden.

Unterm Strich war das Volleyballturnier auch dieses Jahr wieder ein voller Erfolg. Der Dank



geht hierbei in erster Linie an die vielen Sponsoren und Helfer, ohne die eine solche Veranstaltung – wie immer – nicht zu stemmen gewesen wäre.

Tobias Lüttke

Nachwuchsförderung von Frauen und Junioren im LSVRP

Die SeKo Rheinland-Pfalz hat 2014 die Absicht erklärt, Frauen und Junioren im Streckensegelflug stärker zu fördern. Ziel ist es, talentierte Nachwuchsathleten früher in Fördermaßnahmen im Rahmen des Nachwuchs-Kaders einzubinden.

Für die kommenden 2 Jahre werden Erfahrungen über ein Nachwuchsförderprojekt gesammelt.

Die Auswahl erfolgt über ein Sichtungsverfahren. Talentierte Pilotinnen und Piloten werden

von ihren Betreuern, Trainern/Fluglehrern, Vereinsfunktionären mittels eines Formblattes (Download LSVRP) bis zum 30. April 2015 bei den Landestrainern zur Sichtung vorgeschlagen. Nach einer Vorauswahl wird den Athleten ein Trainer zugewiesen, der bis zum Herbst deren Aktivitäten beobachtet und bewertet. Dazu senden die Bewerber Web-Links zu Flügen (DMSt/OLC und Wettbewerben) und Flugberichte an ihren Trainer. Nach Möglichkeit gibt es persönlichen Kontakt und Sichtung vor Ort



oder bei Wettbewerben. Bei der SeKo-Sitzung bzw im Sportausschuss können geeignete Bewerber in den Nachwuchs-Kader für das kommende Jahr aufgenommen werden.

Anmeldungen an:
Nachwuchs@lsvrp.de

Fliegen wie die Profis

**Unser neues Flugsicherheitstraining für Motorflug, Motorsegler und Ultraleicht
Samstag und Sonntag, 9./10. Mai,
Flugplatz Bad Sobernheim-Domberg**

Bei uns sollen sich alle wohlfühlen, die gerne wieder einmal eingerostetes theoretisches Wissen und praktisches Können auffrischen oder als Anfänger ihre Neugierde stillen möchten. In Workshops wird EASA-Recht ebenso vermittelt wie fliegerische Tipps und Tricks. Dabei geht es vorrangig um Themen wie Flüge zu Verkehrsflughäfen, Sprechfunkverkehr mit

Flugsicherungskontrollstellen, Fliegen nach Flugplan, Flüge ins europäische Ausland und Fliegen im Gebirge (Dichtehöhe). Die praktische Ausbildung umfasst vom Fliegen nach Checkliste über Flugdurchführungsplan, Grenzflugzustände und Seitenwindlandungen auch Notlandeübungen bis zur Beherrschung von Navigationsanlagen.

Die Teilnehmer sollten mit ca. 2–3 Stunden Flugzeit rechnen. Der Kurs beginnt Samstag um 10:00 Uhr beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz im Haus der Luftsportler und endet Sonntagnachmittag.

Die Teilnahmegebühr beträgt 120,- €.

Anmeldungen bitten wir an den Luftsportverband zu richten. Günter End, Landesausbildungsleiter

Günter End

Segelflugtraining für Frauen

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns von der Frauenbeauftragten des Landesverbandes, Sabine Theis, die Nachricht, dass es auch 2015 ein Streckenflugtrainingslager für Frauen geben wird. Es findet wie im vergangenen

Jahr in der ersten Augustwoche in Nastätten im Taunus statt. Ausführliche Informationen folgen in der nächsten Ausgabe von LuftSport. Kontakt: Sabine Theis: theis@nao-schule.de



Flugplatz Nastätten

Foto: Aeroclub Nastätten e.V.

Ausschreibung

Streckenflug-Trainingslager des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz Streckenflug-Trainingslager 2015, 25. Juli bis 1. August, Verbandszentrum Flugplatz Bad Sobernheim-Domberg

Das Trainingslager dient der fliegerischen Fortbildung mit Streckenflugtheorie und Flugpraxis.

Die Verpflegung, Frühstück und Abendessen, kostet ca. 15 €/Tag.

Die Lehrgangsg Gebühr beträgt 150,- € je Teilnehmer; für Junioren gilt die ermäßigte Gebühr von 90,- €. Mitglieder des Fördervereins Streckenflug in Rheinland-Pfalz e.V. erhalten 20,- € Ermäßigung.

Die Lehrgangsg Gebühr bitte vor der Maßnahme an den Luftsportverband (Bankverbindung siehe unten) überweisen.

Übernachtung, Camping, Verpflegung und Fluggebühren werden separat abgerechnet. Anmeldungen mit Formular (siehe Verbands-homepage) und Kopie des Streckenflug-Ausbildungsnachweises/Trainingsausweises möglichst digital an:



Geschäftsstelle:

Flugplatz Domberg, 55566 Bad Sobernheim
Postanschrift: Postfach 164

Tel: 06751-2308, Fax: 06751-4435

E-Mail: Breitensport@lsvrp.de

Bankverbindung:

IBAN: DE17 5609 0000 0001 1950 22

BIC: GENODE51KRE

Volksbank Rhein-Nahe-Hunsrück eG

Ausbildung zum Trainer „B“ DAeC Ausbildung zum Verbandstrainer LSVRP (Vorstufenqualifikation)



Bei entsprechender Nachfrage bietet der Luftsportverband Rheinland-Pfalz im Rahmen des Landestrainingslagers 2015 vom 25. Juli bis 1. August in Bad-Sobernheim einen Lehrgang zur Ausbildung von B- und Verbandstrainern (Vorstufenqualifikation) an. Vorträge und Prüfung finden dann beim Trainer-, D-Kader- und Nachwuchskadertreffen 2016 statt. Interessenten melden sich bitte bis 29. Mai beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz.

Zweite Lizenzstufe

Voraussetzungen für die Zulassung zur B-Trainerin/Trainer-Ausbildung sind:

- der Besitz einer entsprechenden C-Trainerin/Trainer-Lizenz und
- der Nachweis einer mindestens zweijährigen Trainerin-/Trainertätigkeit im Verein.

Nach Absolvierung einer entsprechenden, vom Spitzenverband festgelegten Fortbildung kann die Inhaberin/der Inhaber einer gültigen Lizenz der ersten Lizenzstufe zur B-Trainerin/Trainer-Ausbildung zugelassen werden, wobei die Tätigkeit dann auf bestimmte Bereiche eingeschränkt werden kann.

Anmeldungen an: Nachwuchs@lsvrp.de

Spanisches Ambiente auf dem Flugplatz Wershofen

Zum Saisonbeginn eröffnet Tapas-Bar in der Thermikklause



Am Samstag, 21. März 2015, startet auf dem Segelflugplatz Wershofen mit der Aktivenversammlung die diesjährige Flug-saison. Mit der Hoffnung auf besseres Segelflugwetter als im Jahr 2014 haben die Segelflieger viele Pläne für das Jahr 2015. Schon in der Woche nach Ostern startet ein Fluglager, um die guten Thermikbedingungen mit kalten Nächten und guter Sonneneinstrahlung tagsüber, die im Frühjahr vorherrschen, ausgiebig nutzen zu können. Es folgt der 13. Eifeler Regionalcup in der Zeit vom 14. bis 17. Mai und ab dem 20. Juni ein Sommerfluglager. Für den 2. Mai und 3. Oktober sind Rundflugtage geplant. Diverse auswärtige Vereine haben sich bei der Segelfluggruppe angemeldet, um ein Fluglager in der Eifel durchzuführen. Da ist es sehr erfreulich, dass ein junges Paar, das mit seinen beiden Kin-

dern im Dezember von Lanzarote nach Wershofen gezogen ist, jetzt das „Café-Restaurante El Guancho“ auf dem Flugplatz eröffnen möchte.

Pablo und Nadine Gonzalez Delgado haben auf Lanzarote in der Tapas-Bar von Pablos Mutter mitgeholfen und vermissten in der Eifel eine ähnliche Lokalität.

So kam es gerade passend, dass die Segelfluggruppe einen Nachfolger für die Vereinsmitglieder Peter und Angie suchte, die sich wieder mehr ihrem Hobby widmen wollen.

Schon am 20. März ab 14 Uhr lädt das Paar zur Eröffnungsfeier ein. Ein Drink nach Feierabend, ein kleines Häppchen, eine Runde Dart, ein bisschen Musik...

Es ist täglich geöffnet; werktags ab 17 Uhr, samstags, sonn- und feiertags mit Beginn des Flugbetriebs um 10 Uhr. Besonders

für junge Leute, Wanderer und auch die Gäste des Flugplatzes ein willkommenes Angebot.

Familien werden sich besonders über den Spielplatz freuen, der in den letzten Monaten weiter ausgebaut wurde.

So können dann der Frühling und Ostern kommen, und man kann wieder den weißen Vögeln nachschauen, die Welt aus den Flugzeugen von oben betrachten oder sich an wundervollen Sonnenuntergängen begeistern.

Ulla Bodenheim

Weitere Infos unter:

www.sfg-wershofen.de;

www.facebook.com/elguancho-wershofen

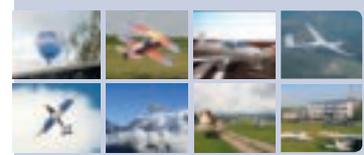
Jahresbericht „Faszination Luftsport 2014/2015“

Für alle Mitglieder des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz liegt dieser Ausgabe der Jahresbericht „Faszination Luftsport 2014/2015“ bei.

Hierin enthalten sind neben den Berichten des Präsidiums und der Referenten auch alle Termine des Landesverbandes und der „Schule der Flieger“.



Faszination Luftsport 2014/2015
Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.



Freie Plätze – Jetzt anmelden!

Lehrgang Zellenwart Holz-Gemischt-Bauweise mit Pilot/Owner-Arbeiten

Termin: 1.–3. Mai 2015

Unser Lehrgang vermittelt die Wartung von Zellen in der Holz-Gemischt-Bauweise nach den Richtlinien für technisches Personal des Deutschen AeroClubs. Zu diesen zählen zwar in erster Linie Segelflugzeuge (K6, K7, K8, K13, Bergfalke etc.) und Motorsegler, wie z.B. Scheibe-Falke, aber auch Motorflugzeuge wie Robin oder Piper-Cup. Der Lehrgang vermittelt u.a. Kenntnisse im Aufbau bzw. der Einstellung von Steuerungen und einfachen Wartungsarbeiten.

Weiterhin vermittelt der Lehrgang auch Kenntnisse in Tätigkeiten, die als Pilot/

Eigentümer durchgeführt werden dürfen, wie z.B. einfache Sichtprüfungen oder Maßnahmen, um den Allgemeinzustand und offensichtliche Schäden und den normalen Betrieb von Zelle, Motoren, Systemen und Komponenten zu prüfen.

Nach bestandener Prüfung und nach Teilnahme am Grundmodul (zusätzliches eintägiges Seminar über die gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Technik im Luftsport) erhält der Teilnehmer einen technischen Ausweis (für Rheinland-Pfälzer) oder eine Bescheinigung (abhängig von der Verbandsmitgliedschaft).

Die Kosten für den obigen Lehrgang betragen 210 € inkl. Mittagessen.

Dieser Kurs ist gleichzeitig die Grundlage für den Aufbaukurs als Werkstattleiter. Hier werden diese bisherigen Kenntnisse durch die Erweiterung bezüglich umfangreicher Reparaturen vertieft.

Im Rahmen des Lehrgangs bieten wir auch Übernachtungsmöglichkeiten an.

Hinweis: In einem zweitem Lehrgang (4.–7. Juni) werden dann die Kenntnisse für Zellenwart und Werkstattleiter für FVK vermittelt.

Lehrgang Motorenwart mit Prüfungsabschluss

Termin: 15.–17. Mai 2015

Zusätzlich zum Zellenwart für die verschiedenen Typen bieten wir einen weiteren Lehrgang zum Motorenwart vom 15.–17. Mai an.

In diesem Lehrgang werden in Theorie und Praxis verschiedene Motoren wie z.B.

Rotax, Lycoming, Continental behandelt. Einfache Wartungsarbeiten – gemäß Pilot/Owner-Verantwortung – werden durchgeführt und vom Lehrgangsteilnehmer an Anschauungsmodellen praktisch angewendet.

Mit bestandener Prüfung wird ein technischer Ausweis ausgestellt.

Die Lehrgangsgebühr beträgt 280,- € inkl. Mittagessen.

Anmeldungen über die Geschäftsstelle des Luftsportverbandes h.grob@lsvrp.de

Im Verbandszentrum stehen Schulungs- und Tagungsräume unterschiedlicher Größe mit modernster Technik zur Verfügung.

Übernachtung in 16 komfortablen Doppelzimmern mit Dusche/WC und Verpflegung zu günstigen Konditionen. Buchungen für fliegerische, technische und sonstige Veranstaltungen für Vereine und Gruppen nach Absprache.

Weitere Hinweise auf www.lsvrp.de





Segelflug-Nationalteam zu Besuch auf der Wasserkuppe

Spitzenpiloten bereiteten sich auf kommende Segelflug-EMs vor/ Fliegerschule Wasserkuppe ein aufmerksamer Gastgeber

Es ist gute Tradition, dass sich das Segelflug-Nationalteam auf Hessens höchstem Berg zum Wintertreff zusammenfindet. Auch heuer tauschte man sich ausgiebig aus und erarbeitete dazu die Agenda 2015. Als geschätzter Gastgeber sorgte die Fliegerschule Wasserkuppe im Luftsportzentrum für eine lockere Atmosphäre.

Am 14. Februar stiegen die Piloten, darunter der zweifache Weltmeister Werner Meuser, mit spannenden Beiträgen ins Wochenende ein. Gespannt hörten die amtierenden deutschen Meister der einzelnen Wertungsklassen, Robert Schröder, Thomas Wettemann, Jan Omsels, Thomas Melde und Michael Gesell, zu. Aufmerksam dabei auch weitere Spitzenpiloten, die bereits erfolgreich an WMs und EMs teilgenommen haben. Führende Hersteller

und Manufakturen stellten dem Team Germany zukunftsorientierte Evolutionen im Segelflugzeugbau wie auch bei der Bordinstrumentierung vor. Was präzise Wettermodelle bei der Flugplanung leisten, erläuterte Matthias Schunk, der beim SFZ Königsdorf beheimatet ist. Packend analysierte er seinen 15-Stunden-Flug im Südföhn, bei dem er beachtliche 1750 km über dem Alpenrelief, oft über dem Wolkenmeer, bewältigte. Lebhaft wurde darüber diskutiert, wann wohl die 2000-km-Marke über den Alpen der Vergangenheit angehört. Auch bei den weiteren Vorträgen zeigte sich das reiche Fachwissen der einzelnen Piloten. Unter anderem angesprochen wurde die oft mitentscheidende Psychologie bei Wettbewerben, wie daneben das Feintuning an glatt polierten Superorchideen, und mancher Tipp zum Know-how wurde von den Teamkameraden aufmerksam registriert.

Tags darauf ging es in erster Linie

um die Vorbereitung zu den anstehenden EMs. Während in Öcseny/ Ungarn echte Flachlandrennen über der Pusta stattfinden, erfordert die EM in Rieti/Italien über den wilden Abruzzen gänzliche andere Flugtaktiken. Als Weltmeister des Jahres 2008 (Standardklasse) vermittelte Michael Buchthal den wissbegierigen Piloten detailliert Eindrücke und Besonderheiten einer anspruchsvollen Gebirgslandschaft, die nahezu keine taktischen Fehler zulässt. Weitere Punkte waren die anstehende Teamzusammenstellung, Teamflugoptionen, Bodenbeschaffenheit und örtliche Besonderheiten – alles gut vorgetragen und sachlich diskutiert.

Mit vielen neuen Eindrücken wurde so ein inhaltsreiches Rhönwochenende abgeschlossen. Nochmals Dank dem Segelflug-Nationalteam-Schulleiter Harald Jörges für die großzügige Gastfreundschaft und die Überlassung der einzelnen Räume.

Lothar Schwark

Bei tiefblauem Himmel präsentiert sich das Segelflug-Nationalteam, angeführt von Bundestrainer Uli Gmelin (ganz rechts), vor der Segelflughalle der Fliegerschule Wasserkuppe



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

Unser Preishit: Anschau Komet Eco
Preis ab **6.706 EURO**
zzgl. MwSt. = 7.980,14 EURO

Anschau Komet Segelflughänger



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





Nachwuchs – Kein Problem!

Oben:
Mit dem Janus
unterwegs über der
Südeifel

Unsere letzte Ausgabe, das Editorial, der Bericht über Nachwuchssorgen in Segelflugvereinen und der Aufruf, Modelle gegen diesen Trend vorzustellen, stießen auf viel Resonanz. Hier der Bericht von Roland Müller über seinen Verein, den SFV Südeifel in Utscheid.

Warum unser Verein erfolgreich ist

Ist er das? – Und woran misst sich sein Erfolg, warum sind andere nicht oder weniger erfolgreich? Ist ein Verein schon erfolgreich, wenn er keine Misserfolge hat? Allgemeiner Trend ist, dass die Segelflugvereine in Deutschland immer mehr Mitglieder verlieren. Bei manchen ist die Mitgliederzahl schon unter eine kritische Grenze gerutscht, teilweise gibt es auch Probleme mit der

Unten:
Flugbetrieb im
Sommer 2014



Nutzung eines nicht eigenen Flugplatzes, und dann geht es schnell an die Existenz eines Vereins. Der Segelflugverein Südeifel hat sich seit seiner Gründung stetig vergrößert. Was unterscheidet uns von den Vereinen, die Probleme mit Mitgliederschwund haben? Machen wir etwas anders, und wenn ja: was?

Mitgliederzahlen, Flugzeuge und Personal

Seit Vereinsgründung im Jahr 1980 mit damals etwa 20 aktiven Mitgliedern ist der Verein beständig gewachsen und hatte 2014 etwa 75 Mitglieder, Tendenz steigend. Den Mitgliedern stehen acht Segelflugzeuge und ein Motorsegler zur Verfügung. Mit 10 Segelfluglehrern, je 2 Zellen, Motoren- und Motorseglerwarte, 2 Prüfern und 2 Werkstattleitern ist der Verein personell hervorragend ausgestattet. Auch die Alterstruktur der Fluglehrer ist im Gegensatz zum Trend relativ jung.

Werkstatt

Das Gros der Arbeiten an Flugzeugen, inklusive Grundüberholungen, die im Laufe des Jahres anfallen, sowie die jährliche Wartung für die Vereinsflugzeuge erledigen wir in unserer Werkstatt. Es werden Teams mit Verantwortlichen – den sogenannten Paten – gebildet. Bei den

Arbeiten werden die Unerfahrenen mitgezogen. Das klappt ganz gut. Unsere Werkstattleiter schrecken nicht vor anspruchsvollen Reparaturen zurück. Für die Betreuung der Winde, der Fahrzeuge und der Traktoren gibt es 3 hochqualifizierte Spezialisten.

Theorieausbildung

Für das Winterhalbjahr November bis März wird ein Theorielehrplan aufgestellt. Regelmäßig werden alljährlich etwa 80 Stunden Theorieunterricht angeboten. Das Unterrichtsangebot ist flexibel und auf die Belange der Prüfungskandidaten Segelflug, Motorsegler, Streckenflug- und Gebirgsflug zugeschnitten. Für die Gestaltung des Unterrichts stehen moderne Präsentationsmittel zur Verfügung. Der Theorieunterricht wird auch von den Schülern der Nachbarvereine gerne angenommen. Flugsicherheitsvorträge werden anlässlich der Vereinstreffen angeboten.

Praktische Ausbildung

Fluggerät: Zwei Ausbildungsdoppelsitzer, ASK 21 und ASK 13. Die Umschulung auf Holzeinsitzer ASK 18, K 8 und K 6 erfolgt kurz nach den ersten Alleinflügen. Es gibt sehr wenig Regularien, was die Nutzung der Einsitzer zwi-

schen Alleinflug und Scheinerwerb angeht. Wer die C-Prüfung hat, darf Astir fliegen, die LS4 darf von Flugschülern nach komplett bestandener Theorieprüfung geflogen werden. Nach Scheinerwerb darf nach gründlicher Einweisung alles geflogen werden, was gerade herumsteht. In der Regel sind immer 2–3 Fluglehrer, mehrere Windenfahrer und anderes erforderliches Funktionspersonal am Platz. Die Personalpräsenz wird durch einen Dienstplan sichergestellt. Flugverbote sind nicht zielführend und wurden vor 25 Jahren abgeschafft. Wer Fehler macht, wird nicht bestraft, sondern nachgeschult.

Schnupperjahr

Es hat sich gezeigt, dass unser Ausbildungsmodell „Schnupperjahr“ großen Anklang findet. Man zahlt einmalig 500 Euro und kann dafür innerhalb der folgenden 12 Monate beliebig viele Windenstarts mit Fluglehrer machen und am Theorieunterricht teilnehmen. Das Schnupperjahr ist deswegen so erfolgreich, weil die Kosten übersichtlich sind und während dieses Jahres für den Interessenten weiter keine Verpflichtungen im Verein entstehen. Ein Schnupperschüler kann bei überschaubaren Kosten den Verein, die Fluglehrer und die Abläufe kennenlernen, ohne sich dauerhaft binden zu müssen. Nach dem Schnupperjahr erfolgt die Aufnahme in die „normale“ Mitgliedschaft. In der Regel schaffen es alle Schnupperschüler im Schnupper-

jahr wenigstens bis zum Alleinflug, manchmal (3 Mal) sogar bis zum Schein. Wer es aber erst einmal bis zum Alleinflug, zur B- oder C-Prüfung geschafft hat, wird danach nicht ausscheiden wollen, sondern bleibt in der Regel und erwirbt den Schein. Ein zweiter Nebeneffekt des Schnupperjahres ist, dass immer genügend Personal für die Aufnahme des Schulflugbetriebs am Platz ist und daher auch bei nicht so gutem Wetter Flugbetrieb stattfindet. Für noch Unentschlossene gibt es daneben die Schnupperkarte. Diese berechtigt zu maximal 6 Ausbildungsflügen mit Fluglehrer, alternativ zu maximal einer Stunde Flugzeit. Der Verein hat zurzeit 25 Flugschüler und 50 Scheinpiloten.

Streckenflüge

Die Streckenflugkilometer haben sich ab 2000 kontinuierlich gesteigert. Gegenwärtig schafft der Verein zwischen 25.000 und 30.000 dokumentierte Streckenflugkilometer im Jahr und befindet sich im Rheinland-Pfalz-Ranking etwa auf dem 11. Platz. Ziel ist es, aus jedem Scheininhaber einen Streckenflieger zu machen. Hier hat uns unser Nachbarverein Neumagen-Dhron im letzten Jahr deutlich etwas vorgemacht.

Vereinsprojekte

Gemeinsam wurden in Utscheid enorme Projekte realisiert. Der „abgelegene“ Platz wurde an die öffentliche Wasser- und Stromleitung angeschlossen (jeweils 2 km Graben bis zum Platz notwendig).



Oben:
Briefing
Sommerlager

Der Turm wurde 2012 erneuert, die Landebahn begradigt und die Böschung bepflanzt. Dazu kam der Aufbau einer Photovoltaikanlage mit 50% Eigenleistung, der Hallenbau mit 50% Eigenleistung. Es hat sich gezeigt, dass solche Großprojekte das „WIR“-Gefühl im Verein ungemein fördern. Es entsteht etwas Großes, und jeder ist ein bisschen stolz darauf, diesem Verein anzugehören und am Projekt mitgewirkt zu haben.

Das rheinland-pfälzische Jugendvergleichsfliegen wurde seit 1995 bereits zweimal vom SFV Südeifel in Utscheid ausgerichtet. Unsere C-Schüler und frischen Scheininhaber nehmen an den alljährlichen Jugendwettbewerben im September regelmäßig teil – allerdings (bisher!) mit ebenso regelmäßiger Platzierung im hinteren Drittel – aber auch das muss ja schließlich „bevölkert“ sein! Weiterhin gab es in den vergangenen Jahren auf unserem Platz:

Spatzentreffen (2014), Mantatreffen, Porschetreffen und Traktortreffen.

Unten links:
Leonie bekommt
ihre Akühlung nach
der Thermik-
sensibilisierung

Unten rechts:
Warten auf die
Schlepp-Dimona





Oben links:
Sommerabend am
Feuer

Oben rechts:
Die Jugend hat
Spaß



Weitere Projekte stehen an, wie der Bau einer Kläranlage, weitere Baumaßnahmen, aber auch Ausrichtung der Kunstflug-Meisterschaft Rheinland-Pfalz im September 2015.

Jährliche Veranstaltungen

Gebirgsflugtraining in den Pyrenäen und/oder in den französischen Seealpen, Planung auswärtiger Fluglager je nach Mitgliederwunsch. Das Sommerfluglager findet traditionell am eigenen Platz statt. Bei stabilen Sommerlagen wird ein Swimmingpool aufgebaut. Der Jugendleiter organisiert mit seiner Jugendgruppe alljährlich Ausflüge zu interessanten Sehenswürdigkeiten, zu Firmen und Ausstellungen etc. In der Sommersaison läuft der „Sauer-Cup“, ein regionaler Segelflug-Wettbewerb mit den Nachbarvereinen Konz-Köhen und Useldange (Lux), ein Wettbewerb, der den Streckenflug in unserem Verein in den letzten Jahren regelrecht befeuert hat (der LuftSport berichtete darüber).

Vereinspräsentationen und Öffentlichkeitsarbeit

Auf allen großen Märkten, an Tagen der offenen Tür, bei Schulfesten an

Gymnasien, bei großen Ausstellungen und Menschenansammlungen im Umkreis von 50 km stellen wir uns mit einem Segelflugzeug auf und machen auf unseren Verein aufmerksam. Ziel ist es, dass unser Verein von möglichst vielen jungen Leuten repräsentiert wird. Als Vereinszeitung gibt es den „Hibaner“, einen Newsletter, der auch die ehemaligen Mitglieder und Freunde unseres Vereins über die Vereinsaktivitäten informieren soll. Wer sich über Ausbildungsgänge, Kosten und Termine informieren möchte, kann dies auf unserer Webseite, >>www.Flugplatz-Utscheid.de<<, ausgiebig tun. Wer einfach nur wissen will, ob schon Flugbetrieb ist, schaut bei unserer Webcam herein. In den vergangenen Jahren fanden im September sog. Fly-ins statt, keine Flugshows, dafür aber gab es viele Flugzeuge und Demonstrationen unseres Flugbetriebes, Kinderunterhaltung und Verpflegung bei freiem Eintritt inklusive.

Was bietet der Platz?

Unsere Platzgröße beträgt etwa 66.000 m² und gehört mitsamt allen Einrichtungen dem SFV Südeifel. Der Eigentumserwerb wurde von den verschiedenen Vorständen in den 80er- und 90er-Jahren konsequent und vorausschauend vorangetrieben, und das hat sich in einigen strittigen Fällen auch schon ausgezahlt. Die Grasbahnlänge beträgt 950 m, die Flugzeughalle ist 1200 m² groß und muss im Winter 24 Flugzeuge aufnehmen. Wir haben ein gemütliches Clubheim mit großer Küche, einen Grillplatz, einen windgeschützten Campingplatz, Sanitäranlagen mit Dusche, WLAN, Telefon, Fernsehen, Tankstelle und Werkstatt.

Stimmung?

Bis hierhin unterscheidet sich unser Verein nicht wesentlich von anderen Vereinen. Was gute Stimmung ist, lässt sich schlecht in Zahlen ausdrücken, allenfalls durch die relativ geringe Fluktuation. Neuzugänge von 3–6 Mitgliedern pro Jahr gibt es wahrscheinlich auch in anderen Vereinen. Beim SFV gibt es aber den großen Mitgliederschwund auf der „Ausgetreten“-Seite nicht. Die meisten, die in Utscheid fliegen lernen, bleiben in der Regel dem Verein treu. Die jungen Leute kommen gerne, und sie kommen auch, wenn es mal nichts zu fliegen gibt – man trifft sich auf dem Flugplatz. Das Verhältnis zu den Fluglehrern und den älteren Vereinsmitgliedern ist gut und unverkrampft. Zu unserem „Fluglehrerkodex“ gehört in erster Linie fliegerische und soziale Kompetenz – autoritatives Verhalten nur, wo unbedingt notwendig. Mitglieder, die in der Vergangenheit aus beruflichen Gründen ausscheiden mussten, erhalten den Kontakt aufrecht und besuchen uns regelmäßig.

Stille

Utscheid ist relativ abgelegen. Die Nordeifel zählt zu den dünnstbesiedeltesten Gebieten Deutschlands. Große Städte in der Nähe gibt es nicht. Die Jugend bleibt am Platz und verschwindet nach dem Flugbetrieb nicht irgendwo in einer Innenstadt. Nach dem Einräumen und Essen sitzt man weiter zusammen und übernachtet im Vereinsgebäude, im Zelt oder im Wohnwagen. Kino können wir mittlerweile auch selber machen.

Wer die absolute Stille nicht mehr

Unten:
Utscheid von oben
Sommer 2013





kennt, sollte im Sommer mal eine Nacht auf dem Flugplatz verbringen. Ein paar Waldkäuze rufen und Fuchsgebell – sonst nichts. Die Küche ist rund um die Uhr geöffnet, und wer Hunger hat, wird dort immer etwas Essbares finden. Samstagabends gibt es warmes Essen; mit Kochen ist jeder mal dran. Sonntagmorgens wird das ganze Jahr über Frühstück gemacht. Getränke sind zu allen Zeiten ausreichend vorhanden.

Vorstand

Über die letzten 15 Jahre herrschte in der Vereinsführung große Stabilität und Einvernehmen.

Alle einmal angedachten Projekte wurden verwirklicht, und mit den eingenommenen Mitteln wurde sehr umsichtig umgegangen. Bei Aufrufen zu gemeinsamer Arbeit gelingt es immer wieder, den ganzen Verein zu mobilisieren. Der Flugzeugpark des SFV wurde über die Jahre modernisiert und braucht einen Vergleich mit größeren Vereinen nicht zu scheuen. Trotz paralleler sechsstelliger Aufwendungen in der Vergangenheit für Infrastruktur wie Landerwerb, Stromanschluss, Telefon, Wasserleitung, Hallenbau und die Erfüllung behördlicher Bestimmungen (Abwasserklärung, Bahnbegra-

digung) ist der Verein schuldenfrei. Utscheid ist im Vergleich mit Flugvereinen, die keinen eigenen Flugplatz unterhalten müssen, nicht gerade billig. Den Preis für unsere Unabhängigkeit müssen wir über unsere Gebühren erwirtschaften. Trotzdem gelingt es dem Verein, gerade den jungen Leuten unter 18 sehr attraktive Gebühren-Angebote zu machen.

Externe Beratung, „politische“ Unterstützung und industrielles Sponsoring hat der Verein in den letzten 30 Jahren nicht gebraucht.

Roland Müller

Oben links:
Abkühlung im selbst gebauten Pool

Oben rechts:
... kann noch eine Stunde dauern, bis man drankommt

Ihre Sicherheit ist unser Ziel!

JUNKERS Profly

AERO FRIEDRICHSHAFEN Halle B2 - 201

EDQK

www.junkers-profily.de

Hotline: +49 (0) 9221 879 312

MAGNUM SOFTPACK

MAGNUM CONTAINER

FRAGEN SIE UNS

Bad Pyrmont (EDVW)

Oben:
Die Kurstadt Bad Pyrmont ist per 30-Minuten-Fußweg oder mit dem Taxi erreichbar

Wer schon einmal den Flugplatz Bad Pyrmont (EDVW) angefliegen hat, der weiß, dass sein Spitzname „Flugzeugträger“ nicht von ungefähr kommt: Das 1968 eröffnete Fluggelände liegt idyllisch in einer Höhe von 351 m NN auf der Ottensteiner Hochebene im Herzen des Weserberglandes. Durch seine längliche Form und die erhobene Lage mutet der Platz tatsächlich ein wenig wie ein Flugzeugträger an. Doch auch wenn der Spitzname anspruchsvolle Bedingungen für das Landen vermuten lässt, ist der Platz bei näherem Hinsehen in der Regel problemlos anzufliegen. Lediglich bei Nordwest-, und damit bei Hangwind, kann es im Endanflug schon mal etwas turbulenter zugehen, doch auch dann ist eine Landung keineswegs unmöglich.

Auf dem 22 ha großen Fluggelände ist die Luftsportgemeinschaft Bad Pyrmont-Lügde (LSG) beheimatet und bildet seit Jahrzehnten Piloten auf Segel-, Ultraleicht- und Motorflugzeugen aus. Die Bedingungen hierfür könnten nicht besser sein:

Unten:
Idyllischer Flugplatz im Herzen des Weserberglands



Der Flugplatz verfügt über eine Asphalt- sowie eine Graspiste mit einer Länge von jeweils 600 m und ist für Flugzeuge bis 2.000 kg zugelassen. Hinzu kommen zwei Landepisten für Segelflugzeuge. Für die Theorieschulung steht ein großzügiger Schulungsraum zur Verfügung, der sich auch ideal für größere Lehrgänge eignet. Für anfliegende Piloten halten zwei Tankstellen frischen Sprit (MOGAS und AVGAS) bereit. Bei technischen Problemen ist mit dem LTB Hehe ein Ansprechpartner direkt vor Ort.

Die umfangreiche Infrastruktur in Bad Pyrmont zieht auch immer wieder Fliegerkameradinnen und -kameraden anderer Vereine an: Regelmäßig ist die LSG Gastgeber für Fluglager anderer Clubs, die den Flugplatz insbesondere mit dem Segelflugzeug als Ausgangspunkt für ausgiebige Streckenflüge nutzen. Die modernen Gästezimmer und der große Campingplatz bieten ideale Bedingungen für Fluglager und Fliegerurlaube. Darüber hinaus ist der Verein stets bemüht, eigene Veranstaltungen auf die Beine zu stellen. Neben Modellflug-Events gehören auch Tage der offenen Tür zum Veranstaltungsprogramm. Der nächste Flugtag findet am 14.05.2015 statt. Anfliegende Piloten sind an diesem, und natürlich auch an allen anderen

Tagen im Jahr, herzlich willkommen. Doch nicht nur fliegerisch kommt man in Bad Pyrmont auf seine Kosten: Die Flugplatz-Gaststätte bietet, neben einer tollen Aussicht auf das Fluggelände, gutbürgerliche Mahlzeiten und leckeren Kaffee und selbst gebackenen Kuchen. Das Restaurant ist von Mitte März bis Anfang November an jedem Wochenende geöffnet. Ein Spielplatz mit echtem Spielflugzeug sorgt beim Nachwuchs für Kurzweil und jede Menge Spaß. Auch die Gegend rund um den Flugplatz geizt nicht mit Attraktionen: Das schöne und nahe gelegene Bad Pyrmont (1.6 km nordwestlich) ist innerhalb von 30 Minuten zu Fuß oder aber in 15 Minuten mit dem Taxi für weniger als 10 € zu erreichen. Die Kurstadt bietet neben vielen Cafés und Restaurants, die zum Verweilen einladen, mit der Hufeland-Therme ein preisgekröntes Thermalbad sowie mit dem Kurpark eine vielfach ausgezeichnete und imposante Grünanlage. Die Gegend rund um Bad Pyrmont lädt außerdem zum ausgiebigen Wandern ein. Wem das noch nicht genug ist, der kann innerhalb von 30 Minuten mit dem Zug die Rattenfängerstadt Hameln erreichen. Wer eine halbe Stunde mehr Fahrzeit investieren möchte, findet sich im Herzen der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover wieder. Für alle, die nun neugierig geworden sind und den Flugplatz Bad Pyrmont gerne einmal besuchen möchten, bietet die Internetseite des Vereins unter www.lsg-bad-pyrmont.de oder der Facebook-Auftritt der LSG unter www.facebook.com/lsgbadpy weitere Informationen.

Martin Schenkemeyer

Flugplatzname Flugplatz Hameln-Pyrmont
Frequenz 121.175 MHz; Rufzeichen: „Pyrmont Info“
ICAO-Locator EDVW Lage 1,6 km südöstlich der Stadt Bad Pyrmont 51°58'08"N 09°17'39"E; Höhe: 1145 ft (=351 m MSL)
Zugelassen für Flugzeuge bis 2.000 kg; Hubschrauber bis 6.000 kg; Ultraleichtflugzeuge, Motorsegler, Segelflugzeuge, Fallschirmabsprünge, Ballonstarts
Betriebszeit PPR täglich: Unter der Woche und im Winter vorher kurz anrufen (05285 333)
Tankstelle AVGAS, MOGAS
LTB LTB Weserbergland (Axel Hehe) am Platz, Tel: 05285/555

Landebahnen Landebahnausrichtung: 040°/220°;
Abmessungen 600x15 m ASPH 600x30 m GRAS
Segelflug Windenstart und Flugzeugschlepp
Landgebühren 6 € (Motorflug) bzw. 5 € (Ultraleichtflugzeuge). Anfliegende Gäste zahlen nur jede dritte direkt aufeinander folgende Landung (am selben Tag), unabhängig vom Flugzeugtyp und der Art des Fluges.
Markante Navigationspunkte in Verlängerung der Landebahn 040 °: Kernkraftwerk Grohnde 220°: Emmerstausee
Tip: Der Flugplatz ist dieses Jahr im Landegutscheinheft vertreten.

Modellmotoren

Das Mekka der an Modellmotoren interessierten Modellflieger in Deutschland hat einen neuen Veranstaltungsort

Zukünftig findet das Treffen in Wiesbaden statt. Nach Auskunft des Vorsitzenden der deutschen Sektion der US-amerikanischen MODEL ENGINE COLLECTORS ASSOCIATION (www.meca-region16.de) bietet der neue Austragungsort mehr Möglichkeiten und ist leichter zu erreichen.

Vielen Modellfliegern ist die Qualität der Veranstaltung nicht bekannt. Wir finden hier Aussteller aus ganz Europa und zeitweise auch aus den USA. Zu sehen gibt

es nicht nur Antikmodellmotoren, sondern auch Kleinserienhersteller und Neuentwicklungen, Wettbewerbs- und Scaleantriebe. Nebenbei kann man auch gebrauchte Motoren, verschiedenste Kraftstoffe und Zubehör erwerben. Der Veranstalter hofft auch in diesem Jahr auf einen Stand des Importeurs der Enya Motoren – diese werden immer noch in einem Familienbetrieb in Japan traditionell gefertigt. Beginn der Veranstaltung ist am 19.09.2015 ab 10:00 Uhr in



der Quellbornstraße 36, 65201 Wiesbaden. *Ludwig Feuchtnr*

Sehr geehrte Damen und Herren,

vorab stelle ich Ihnen anheim, ob Sie diese Mail als Leserbrief ansehen und als solchen im LuftSport veröffentlichen wollen. Auf jeden Fall schon mal „danke“ für die geschenkte Aufmerksamkeit.

Infos zu meiner Person: Männlich, 57 Jahre alt, Segelflieger und DAeC-Mitglied seit 1972, Mitgliedschaft und Erfahrungen in vier Vereinen.

Bezug nehmend auf Ihre Artikel „Und wo bleibt der Nachwuchs?“/ „Mitgliederschwund bedroht die Existenz etlicher Segelflugvereine“ möchte ich Folgendes bemerken: Unsere Jugend, obwohl (oder gerade: weil?) multimedial vernetzt, schafft es offensichtlich oft nicht mehr, sich aus dieser Ver-Netzung zu befreien und sich auf eigenen Füßen zum nächsten Flugplatz zu begeben.

Google, Facebook, Twitter, YouTube ... – die ganze Welt kommt ins Haus, und wir brauchen es nicht mehr zu verlassen. Und wir brauchen uns auch keine Gedanken mehr zu machen, was wir – wirklich – brauchen. Wird alles für uns erledigt – von einer viele Milliarden schweren dahinter stehenden Werbeindustrie, die wiederum sich z. B. in Brüssel Tausender Lobby-

isten bedient, um die Interessen dieser Industrien durchzusetzen (von der damit verbundenen Datenschutzproblematik, noch allzu häufig von unseren jungen Leuten unterschätzt, ganz zu schweigen). – Und wie viele Lobbyisten leistet sich der Luftsport?

Darüber hinaus:

Ich kenne keine Sportart, die so reguliert ist wie der Luftsport – dank der Regelungswut der Bürokraten. Um nur einige Stichwörter zu nennen: Luftraumstrukturen (Frankfurt Luftraum C!!!)/ZÜP/Lizensierungen/Medical/Lärmschutzzeugnis...und, und, und.

Oder: Kann sich Otto Normalverdiener in unserer kapitalistisch orientierten Gesellschaft ein Flugsport-Hobby noch leisten? (Wollte ich z.B. ein E-Klasse-Flugzeug am Wochenende nur eine einzige Stunde fliegen, wären das bei angenommen 40 Stunden im Jahr und den momentanen Avgas-Preisen von 2,50 – 3,00 Euro/Liter (gut 100 Euro/Std.) 7 000 – 12 000 Euro!)

Aber zurück zum Segelflug.

Auch Luftsportvereine müssen sich damit auseinandersetzen, dass sich unsere Gesellschaft entsolidarisiert und gleichzeitig individualisiert. Vereinsstrukturen

tragen dem wenig Rechnung, professionelle Dienstleister sind hier besser aufgestellt.

Segelflughersteller haben in ihren Produktionslisten über 70 Prozent Eigenstarter stehen, manche hiervon haben den Gegenwert eines Einfamilienhauses – und ein Unfallrisiko jenseits der Formel 1.

Wir sind weit entfernt von einem sicheren, zuverlässigen, bezahlbaren und autarken Doppelsitzer, in Anschaffung, Haltung und Betrieb vergleichbar einem Zweiwagen wie z. B. einem Polo.

Und übrigens: In meinen über 40 Jahren Vereinsmitgliedschaft habe ich nicht ein Mal erlebt, dass eine Frau erfolgreich in einen Verein integriert wurde.

Von den ausgebildeten jungen Damen verblieb in meinem Segelflug-Umfeld, auf längere Sicht gesehen, keine einzige. (Selbst bei den Männern beträgt die gefühlte Fluktuation 90 Prozent.)

(Befürchtete) Bilanz aus meiner Sicht: Aus der Nummer kommen wir so nicht mehr raus.

Mit besten Grüßen
Norbert Weisbarth

Nachtrag zum Leserbrief auf www.luftsportmagazin.de

LESERBRIEFE

Sehr geehrte Redaktion,

im Vorwort der vorliegenden Ausgabe habe ich eine meiner Fragen wiedererkannt: Seit gut zwei Jahren frage ich mich, wohin sich die Luftfahrt in Deutschland entwickelt, wenn es bald keinen Nachwuchs mehr geben wird. Ob in den Vereinen, den Flugschulen für die Allgemeine Luftfahrt oder auch bei den gewerblichen Flugschulen einschließlich der Lufthansa Training Schule in Bremen.

Es gibt Nachwuchsprobleme, gleichwohl aus unterschiedlichen Gründen. (...) Das Problem, was sie in ihrer Ausgabe ansprechen, ist jedoch oft hausgemacht. Schaut man in die Vereine, so erkennt man recht schnell, wie die Karriere eines neuen Mitgliedes beginnt. (...) Junge Mitglieder werden auf der unteren Beschäftigungsebene „verheizt“ und es dauert nicht selten Wochen, bis sich der eine oder andere tatsächlich mit seinem Lehrer in die Luft erheben darf. (...) Hinzu kommen oft marode oder heruntergekommene Unterkünfte und Einrichtungen, wo sich keiner so recht wohlfühlen mag.

Wie ändert man solche Zustände? Neue Mitglieder (...) sollten von vornherein ins Team integriert werden und nicht als „newbie“ zum Saubermachen ausgenutzt werden. Auch das Fliegen sollte (...) möglichst bald beginnen. (...) Zum anderen staunt man bei manchen Vereinen, in welchem Jahrhundert dort ausgebildet wird. Simulationen, der Einsatz des iPads, elektronische Inputs usw. fehlen (...) Hier gibt es viele Möglichkeiten, die jungen Vereinseinsteiger von vornherein mehr zu fordern und „mit der Zeit“ auszubilden.

Und auch ist die Lobbyarbeit (...) für den Segelflug erstaunlich mäßig! Viel zu wenig wird für diesen wichtigen Teamsport getan, viel zu selten sind Kooperationen mit der Wirtschaft und anderen lokalen Unternehmen. (...) Ein ganz anderes Thema (...) ist die „Vernichtung“ der Luftfahrt in unserem Land durch die Regierung. Dabei ist die Allgemeine Luftfahrt ebenso wie die gewerbliche Ausbildung und die Verkehrsluftfahrt gleichwohl betroffen. Fast unerreichbare Anforderungen an die Fluglehrerausbildung, kaum anrechenbare Erfahrung, behördliche Gängelungen der Flug- und Landeplätze, (...) eine abnorme Gebührenordnung für (...) Leistungen der Behörden und des LBA wie auch eine Geißelung der Luftfahrt durch Presse und regionale Institutionen werden die private Luftfahrt in Deutschland in absehbarer Zeit ins Aus drängen. Dann findet Kleinluftfahrt in Frankreich oder in Osteuropa statt, wo man doch einiges mehr tut als in unserem Land.

Happy landings

Thomas Kärger, Coach YoungPilots, Kapitän Airbus 320/330

Anm. der Redaktion: Wir haben den Brief leicht gekürzt, die ungekürzte Version gibt es auf www.luftsportmagazin.de

KLEINANZEIGEN

Suche ein Garmin GPS 695 oder 795 in einem guten Zustand.
Kontakt: Christian Plate 0160 97977017

Suche Fujitsu Siemens Loox N560 PDA
Ich bin auf der Suche nach einem Pocket Loox N560 von Siemens. Würde mich über Ihre Angebote freuen.
Email: jp575@web.de

Gardan Horizon, Bj. 1967, TT 2760 h, 180 PS Lyc., 740 h RLZ., mech. Einziehfahrw., Lack, Scheiben, Innenausst. neu 2009, Standort EDWW, Preis VB, Tel.: +4915150379338

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

LuftSport April/Mai 2015

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

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

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

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Ulla Bodenheim, Günter End, Milena Fey, Helen Grob, Christian Hans, Dietmar Hepper, Philipp Hilker, Michael Jäckel, Dagmar Krysciak, Tobias Lüdtko, Rolf Meierkordt, Harald Meyer, Roland Müller, Heiner Preusse, Martin Schenkemeyer, Thomas Seiler, Norbert Weißbarth, u.v.m.

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

Gestaltung: Rosa Platz, Köln
Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 18.000 Exemplare

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

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 13 vom März 2015 ;
Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 4. Juni 2015, Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 13. Mai 2015





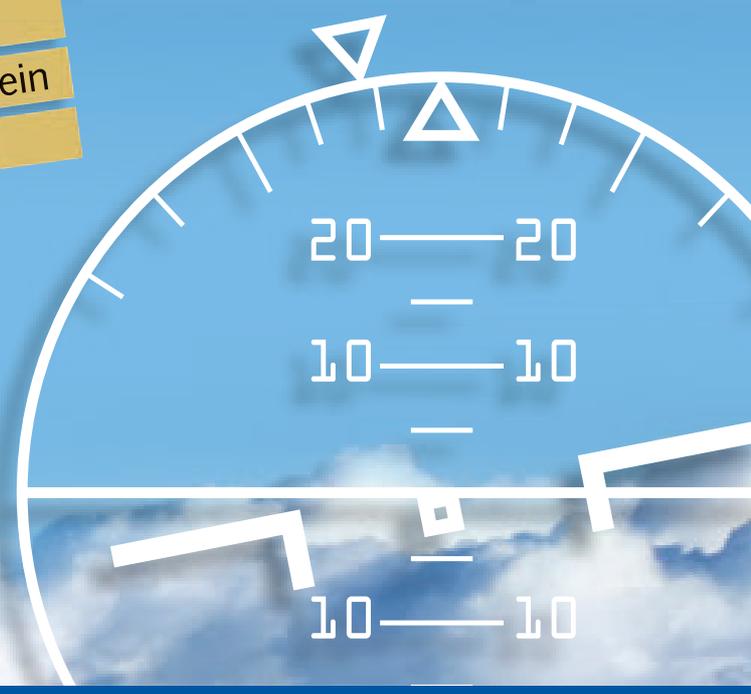
The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

15. – 18. April 2015

Messe Friedrichshafen, Bodensee

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



www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE

Die Vielfalt des Fliegens...

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



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



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

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



Der neue Trend im Segelflug:

Erwerben Sie Ihre
Eigenstart-Berechtigung



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

Fliegerschule Wasserkuppe

