

Juni/Juli 2015

LuftSport

Deutschlands großes Flugsport Magazin



AERO – Aero-Visionen 2015



26. Deutsche Ultraleicht-Meisterschaft 2015



Oldtimer-Anfliegen im Altenbachtal



Schleicher ASG 32 EL

• Neuheiten



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge Von der LS 1 bis zur LS 11

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

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

45,00 €



Asiago 1924 Internationaler Segelflugwettbewerb

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

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

34,00 €

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

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



wieder lieferbar

Band 1, 1920 bis 1945

256 Seiten
ISBN 978-3-9806773-6-2
45,00 € lieferbar Mitte April



Band 2, 1945 bis 1965

272 Seiten
ISBN 978-3-9807977-3-3
45,00 €



nur noch wenige
Exemplare

Band 3, 1965 bis 2000

272 Seiten
ISBN 978-3-9808838-0-1
45,00 €

Weitere Bücher
im Onlineshop auf
www.eqip.de



EQIP
WERBUNG & VERLAG GMBH

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

MIT UNS LANDEN SIE SICHER! Rettungsfallschirme für Segel- und Motorflug.

SPEKON
made in Germany since 1842



NEU seit 2015.

**Rettungsfallschirm
RE-5L Serie5⁺**

Made in Germany

Ausstattung:

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

optional erhältlich:

- Komfortpolster mit aufblasbarer Lordosestütze
- erweiterte Farbpalette
- personalisierte Stickerei

5 Jahre Garantie mit SPEKON-Prüfung!

Wer hat's erfunden?



Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,
liebe Leserinnen und Leser,

wenn dieses Heft im heimischen Briefkasten liegt, hat André Borschberg mit der Solar Impulse 2 hoffentlich mit der siebten und längsten Etappe der geplanten Weltumrundung Hawai erreicht. Fünf Nächte, sechs Tage, nonstop über den Pazifik, ohne einen Tropfen Treibstoff, nur mit der Energie der Sonne! Eine Pionierleistung, die noch vor wenigen Jahren als Utopie angesehen wurde.

Aber auch „im Kleinen“ geht die Entwicklung mit alternativen Antrieben rasant voran. Wir berichten in diesem Heft von der AERO 2015, wo mehr und mehr Flugzeuge mit Elektro- und Hybridantrieben zu sehen waren. Segelflug-Eigenstarts, Schleppflüge oder Schulplatzrunden sind mit den aktuell zur Verfügung stehenden Antrieben und Akkus bereits jetzt technisch machbar – umweltfreundlich, leise und wartungsarm.

Dass solche Ideen und ihre Umsetzung häufig im Luftsport ihren Ursprung haben, dass der Modellflug ein großer Vorreiter in Sachen Elektroflug war und ist und dass Segelflieger seit jeher hauptsächlich mit Sonnenenergie unterwegs sind, wird allerdings häufig vergessen.

Was in der öffentlichen Wahrnehmung des Luftsports „rüberkommt“, sind eher die negativen Ereignisse: unglückliche Zwischenfälle, Lärm, Unfälle oder – extremes Beispiel – die Mitgliedschaft eines Germanwings-Copiloten in einem Segelflugverein. Auf solche Themen scheint sich die Presse geradezu zu stürzen. Die Positiva, all das Gute, das mit dem Luftsport verbunden ist, gerät ja nicht automatisch nach außen: Wir Luftsportler müssen es selbst kommunizieren, immer wieder, und nicht nur in der Presse, sondern auch mit Aktionen am und außerhalb des Flugplatzes. Ob CO₂-freier Flugbetrieb auf der Friesener Warte, ob Flugplatzfest mit Grillhähnchen im Altenbachtal, ob Beteiligung von Luftsportlern am Rheinland-Pfalz-Tag – innovative Ideen und Kreativität sind das Motto der Stunde.

Dem Team Solar Impulse 2 drücken wir die Daumen für ihre Weltumrundung und wünschen ihm wie allen Luftsportlern hier zu Hause viel Sonne, Wind aus der richtigen Richtung und keine unliebsamen Zwischenfälle.

Klaus Fey

Inhalt

News	4
Luftsportgeräte-Büro	
UL-Helikopter	7
Ultraleichtflug	
26. Deutsche Meisterschaft 2015 in Weilerswist	8
AERO	
Aero-Visionen 2015	10
Landesverbände	
Bremen	14
Hamburg	18
Niedersachsen	22
Rheinland-Pfalz	30
FAI	
Neues aus dem Weltluftsportverband	39
Segelflug	
Präsentation ASG 32 EL	40
Oldtimer-Anfliegen im Altenbachtal	42
Ausflug	
Wasserkuppe	44
Leserbriefe/Kleinanzeigen	46
Impressum	46

Großes Titelfoto:

Ludwig Feuchtnner

Kleine Fotos, von links nach rechts:

Wolfgang Lintl, Britt Zahn, Lothar Schwark

Foto Editorial: Ludwig Feuchtnner

Drohnen gefährden den Flugverkehr DFS informiert über Flugregeln im Umgang mit unbemannten Flugsystemen

Immer mehr Drohnen, in der Fachsprache „unbemannte Luftfahrtsysteme“ genannt, sind im Luftraum unterwegs. Und alle, ob kleines Flugmodell, Fotodrohne oder Multicopter, müssen sich an die Regeln der Flugsicherung halten. Diese sind jedoch den Betreibern oft nicht bekannt. Damit die Sicherheit des Luftverkehrs gewährleistet bleibt, hält es die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für dringend notwendig, auf diese Regeln aufmerksam zu machen. Den Betreibern von Drohnen sollte bewusst sein, dass sie sich bei Nichtbeachtung wegen gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr strafbar machen.

Neu ist ab dem 1. Juni 2015 die Regelung im Umkreis der 16 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen. Hier schützt eine sogenannte Kontrollzone individueller Lage und Ausdehnung den an- und abfliegenden Verkehr des Flughafens. Innerhalb eines Abstandes von 1,5 km vom Flughafen ist die Nutzung von Flugmodellen und unbemannten Flugsystemen (Drohnen)

grundsätzlich ganz verboten. Außerhalb des 1,5-km-Abstandes benötigt jedes Luftfahrzeug, das in die Kontrollzone einfliegt, eine Freigabe der Flugsicherung. Dies gilt auch für kleine Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge. Die Freigabe für Flüge von Flugmodellen bis 5 Kilo Gesamtgewicht und einer Höhe von höchstens 30 Metern über Grund gilt mit der neuen Regelung pauschal als erteilt. Für unbemannte Luftfahrzeuge bis 25 Kilo Gesamtgewicht gilt dies bis zu 50 Meter Flughöhe.

Für beide Gruppen sind bei der Nutzung noch weitere wichtige Grundregeln zu beachten:

Der Flugbetrieb darf nur in direkter Sichtweite des Steuerers stattfinden. Ferngläser, Onboard-Kameras, Nachtsichtgeräte oder ähnliche technische Hilfsmittel fallen nicht unter den Begriff der direkten Sichtweite. Der Luftraum ist während des Fluges, insbesondere im Hinblick auf anderen Verkehr, ständig vom Steuerer oder einer

zweiten Person, die mit dem Steuerer in Kontakt steht, zu beobachten. Bemanntem Flugverkehr ist stets auszuweichen. Über Menschenmengen, militärischen Objekten, Kraftwerken und Krankenhäusern darf grundsätzlich nicht geflogen werden. Gerät ein Flugmodell oder ein unbemanntes Luftfahrzeug außer Kontrolle, ist dies unverzüglich der Flugsicherung zu melden.

Die Grundregeln gelten selbstverständlich auch für Flüge im unkontrollierten Luftraum.

Über weitere Regeln und über die Lage und Größe der Kontrollzonen informiert die Website der DFS unter der Rubrik „Luftsport und Freizeit“.

Internationale deutsche Verkehrsflughäfen sind:

Hamburg, Bremen, Hannover, Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Münster-Osnabrück, Dresden, Erfurt, Leipzig, Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Saarbrücken, Stuttgart, Nürnberg, München. *Quelle DFS*

Stellenausschreibung für einen Geschäftsführer der FMBG



Die Flugplatz Mainz Betriebsgesellschaft mbH sucht zum 1.1.2016 einen Nachfolger für den in Ruhestand tretenden Geschäftsführer.

Die Tätigkeit umfasst einerseits die Übernahme von Aufgaben eines Beauftragten für Luftaufsicht am Flugplatz Mainz und zum zweiten die wirtschaftliche Führung der Flugplatzbetriebsgesellschaft mbH. als Geschäftsführer.

Als Qualifikation sollten Sie mitbringen: Ausbildung zum Privatpiloten, Kenntnis des Luftverkehrsrechts, betriebswirtschaftliche Erfahrung oder Ausbildung. Von Vorteil ist wenn Sie über Erfahrung im Umgang mit Vereinsstrukturen, mit Mandatsträgern öffentlichen Gremien und Kunden verfügen, sowie über ein ausreichendes Maß an Belastbarkeit, Durchsetzungsfähigkeit und persönlichem Verhandlungsgeschick.

Sie treffen auf ein kleines, qualifiziertes und engagiertes, gut eingespieltes Team von ehren- und hauptamtlichen Personen, die Sie unterstützen.

Ihre aussagekräftige Bewerbung erwarten wir bis 2 Wochen ab Erscheinen dieser Anzeige an: svh@edfz.de oder

**FLUGPLATZ
MAINZ**

Flugplatz Mainz • Betriebsgesellschaft mbH.
Flugplatz • 55126 Mainz

Rechts:
Double-Flip-Quad
Pico von Blade;
Foto: AERO



74. Deutscher Segelfliegertag 2015 in Freudenstadt

Die Bundeskommission Segelflug des DAeC und die FG Freudenstadt e.V. laden zum 74. Deutschen Segelfliegertag am 31. Oktober 2015 nach Freudenstadt ein. Am Vortag, Freitag, 30. Oktober 2015, findet ab 13 Uhr die Mitgliederversammlung der Bundeskommission Segelflug statt.



Erfolg für die ProWing

Mit über 100 Ausstellern aus dem Flugmodellbau und Zubehörhandel war die ProWing in Soest vom 24. bis 26. April ein großes Treffen für anspruchsvolle Modellflugsportler. Auf ihrem neuen Gemeinschaftsstand informierten der Modellflugsportverband Deutschland (MFSD) und das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) über Service und Angebote des Verbandes und des LSG-B. Das Helikoptermodell einer SA 315 Lama im Maßstab 1:3 als Ausstellungsstück zog die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich.

In vielen intensiven Fachgesprächen berieten die Spezialisten auch über das Verfahren zur Zulassung von Großmodellen. Der besondere Service, Jahresnachprüfungen vor Ort, wurde geschätzt und gerne angenommen.

Die Vertreter des MFSD und der Bundeskommission Modellflug, Manfred von Raven, Erwin Metz und Michael Thoma, und des LSG-B vereinbarten, die erfolgreiche enge Zusammenarbeit fortzusetzen.

DAeC



Gestrichen: Vorschrift zu Schleppstarts an Schwerpunktkupplung

Im Gespräch mit dem BMVI und den Landesluftfahrtbehörden am 29. April 2015 wurde klargestellt, dass der § 30 der 3. DV zur LuftBO nicht mehr anzuwenden ist. Diese Vorschrift besagt: „Luftfahrzeugführer dürfen Segelflugzeuge oder Motor-

segler, die nicht mit einer Bugkupplung ausgerüstet sind, nur dann durch andere Luftfahrzeuge beim Start schleppen lassen, wenn sie mindestens fünf Schleppstarts innerhalb der letzten sechs Monate durchgeführt haben.“ Die Verordnung

(EU) 1178/2011 sieht für diesen Sachverhalt keine Einschränkungen vor und steht über nationalem Recht. Eine Änderung der LuftBO ist in Vorbereitung.

DAeC

www.electric-flight.eu Neue Plattform zum Elektroflug

Luftfahrtjournalist Hellmut Penner hat diese Website ins Netz gestellt. Sie soll Firmen, die sich mit Produkten aus dem Elektroflug etablieren möchten, eine Möglichkeit geben, diese zu präsentieren. Electric Flight beschäftigt sich nur mit bemannten Luftfahrzeugen, wenngleich ihre Wegbereiter aus den Modellflugbereichen stammen.

Neu: Überblick zu EASA Regeln

Die EASA hat eine aktuelle Version der „Commission Regulation (EU) No 1178/2011“ veröffentlicht. Das Besondere an dem Dokument ist, dass alle Änderungen (290/2012, 70/2014, 245/2014 und 445/2015) kompakt und übersichtlich eingearbeitet sind. Für den schnellen Überblick gibt es in Tabellenform die „Licensing requirements – quick reference“

Die Dokumente sind auf <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/aircrew-consolidated-versions.zip> veröffentlicht. Weitere Informationen auf <http://easa.europa.eu/regulations#regulations-aircrew>

2015_05_22_Licensing_requirements-quick_reference-rev2.pdf843 K

2015_05_22_Regulation_1178_2011.pdf4.0 M

Die Dateien befinden sich auch auf

www.luftsportmagazin.de

DAeC

VFRiManual:

Die perfekte iPad-App vor und während dem Flug!

Download on the App Store

AIP VFR & KARTEN IN EINER APP VEREINT!

Inhalte & Funktionen im Überblick:

- Verzeichnis aller deutschen Flugplätze aus der AIP VFR inklusive GEN-, ENR- und AD-Teil
- Frei zusammenstellbare TripKits
- Planung einer Flugroute auf einer geografischen Karte
- Schlagwortsuche
- Vierwöchentliche Online-Aktualisierung
- Direct to-Funktion
- Weitere Länderausgaben erhältlich

Auch als PC-Software Visual Flight Guide erhältlich!

EISENSCHMIDT
DFS GROUP

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

Berblinger Wettbewerb 2016 – Vision Donauflug

Für das Jahr 2016 schreibt die Stadt Ulm einen weiteren Konstruktionswettbewerb aus, mit dem Interesse, gezielt innovative Entwicklungen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt für einen umweltschonenden Langstreckenflug zu finden und zu unterstützen.

Albrecht Ludwig Berblinger hatte 1811 die Vision, mit Hilfe seines Hängegleiters die Donau von einem Ufer zum anderen zu überqueren. Im Geiste Berblingers und seiner Vision verfolgt die Stadt Ulm heute das Ziel, Entwicklungen in der Allgemeinen Luftfahrt zu fördern, die es ermöglichen, den Flusslauf der Donau in der gesamten Distanz von der Quelle bis

zur Mündung möglichst geräuschlos und emissionsfrei mit Hilfe von innovativen, Umwelt und Ressourcen schonenden Flugzeugen überfliegen zu können, auch in Etappen. Der Berblinger Preis der Stadt Ulm soll zunächst wieder in theoretischen Wettbewerben Ideen auszeichnen, die in besonderem Maße dazu beitragen, diesem Ziel näher zu kommen.

Ziel der Ausschreibung für den Berblinger Wettbewerb 2016 ist es, auf der Grundlage neuester Forschungsergebnisse, Erkenntnisse und Entwicklungen aus dem Bereich der Luftfahrt in theoretischen Beiträgen aufzuzeigen, mit welchen Ansätzen man dem geschilderten Fernziel eines Donau-



flugs von der Quelle bis zur Mündung näher kommen kann. Gesucht werden Ideen für ein innovatives personenträgendes Flugzeug oder einzelne Komponenten dafür, die zur Realisierung der genannten Vision „Donauflug“ beitragen. Eine wichtige Rolle spielen dabei insbesondere Aspekte der Umweltverträglichkeit wie Energieverbrauch, Abgas- und Lärmemission. Flugzeuge im Sinne der Ausschreibung sind auch Ultraleichtflugzeuge.

<http://www.berblinger.ulm.de>

Termin Tipp: Pilotentag 2015

Nach den erfolgreichen DFS-Veranstaltungen 2011, 2012, 2013 und 2014 lädt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auch in diesem Jahr zum Pilotentag für die VFR-Flieger im deutschen Luftraum ein. Dieser findet am 7. November 2015 in der DFS-Unternehmenszentrale in Langen statt. Das Anmeldeportal wird im Verlauf des Sommers online gestellt. Anmeldungen zum Pilotentag können nur über dieses Portal erfolgen.

Kindergeschirr für angehende Piloten

Individuell gestaltetes Kindergeschirr vertreibt www.dein-kindergeschirr.de. Neben Tellern, Frühstücksbretchen und Besteck gibt es auch Brotboxen und Trinkflaschen – TÜV-geprüft, lebensmittelecht und spülmaschinenfest. Über die Website können 100.000 Designbausteine, darunter auch Fliegermotive mit dem Namen des Kindes kombiniert werden.



Modellflug – DM-Scale

Der Wettbewerb zur Deutschen Meisterschaft und zur Ermittlung der Kaderzugehörigkeit der Nationalmannschaft findet in Karlsruhe am 25./26. Juli 2015 statt. Der Wettbewerb wird nach dem Sporting Code der FAI-CIAM 2015, Section 4 - F4 Scale, ausgetragen. <http://www.fai.org/ciam-documents> Die Rahmenausschreibung des Wettbewerbs und das Anmeldeformular finden Sie unter: www.f4c-scale.de

Nationale Lizenzen anderer EU-Staaten anerkannt

Mit der NfL vom 19. Mai 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geklärt, dass die nationalen Lizenzen für Segelflug und Ballonfahrt anderer EU-Mitgliedstaaten in Deutschland anerkannt werden. Eine formale Anerkennung ist dafür nicht mehr erforderlich.

In den EU-Staaten, die sich für die Verlängerung der Opt-Out-Möglichkeit bei der Einführung der europäischen Lizenzen entschieden hatten, fliegen die Piloten weiterhin mit ihren nationalen Lizenzen, längstens bis zum 8. April 2018. Bislang war nicht geklärt, welche Nachweise ausländische Piloten bringen müssen, wenn sie in Deutschland fliegen möchten. Am 29. April hatte der DAeC deshalb bei der Bund-Länder AG Luftfahrt im BMVI in Bonn Klärungsbedarf angemeldet und sich für eine unbürokratische Lösung eingesetzt. Das BMVI teilte die DAeC-Auffassung und entschied sich für die unkomplizierte Anerkennung.



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

Zwischenstand des Erprobungsprogramms UL-Heli

Seit zwei Jahren läuft das gemeinsame Erprobungsprogramm der beauftragten Verbände. Das Bundesverkehrsministerium hatte uns das Programm im April 2013 genehmigt.

Bisher wurden technische Vorschriften zur Lufttüchtigkeit in Form eines Entwurfes erstellt. Hersteller und Importeure haben damit einen Überblick über den Aufwand einer späteren Zulassung ihrer Hubschrauber.

Unerwartet schwierig gestaltete es sich, ausländische Hersteller für das Erprobungsprogramm in Deutschland zu gewinnen und entsprechendes Gerät zur Verfügung zu stellen. Das Luftsportgeräte-Büro hat versucht, Interessenten jedwede mögliche Unterstützung in der Kontaktherstellung und nicht zuletzt bei der Aushandlung von Versicherungskonditionen zu geben.

Ohne Flugbetrieb während des Erprobungsprogrammes in Deutschland wäre die Erprobung nichts Halbes und nichts Ganzes. Nur ausländische Erfahrungen heranzuziehen, war nicht das Ziel. Mittlerweile sind beim DAeC fünf im Ausland hergestellte Hubschrauber mit D-M-Kennung mit fünf benannten Erprobungspiloten in der Luft. Die ersten Erprobungsberichte klingen vielversprechend. Nach Beurteilung der Flugplatzbetreiber fügen sich

unsere UL-Helis gut in den Flugbetrieb ein.

Bei Erscheinen dieser Zeitschrift werden wir die ersten Lärm- und Vergleichsmessungen durchführen.

Ultraleicht soll weiterhin leiser und sparsamer bleiben. Geplant sind die Messungen auf dem Verkehrslandeplatz Magdeburg-City, also nicht weit vom Sitz des Luftsportgeräte-Büros.

Die Zusammenarbeit mit dem Deutschen Ultraleichtflugverband (DULV) im Erprobungsprogramm läuft sehr gut. Wir sind kontinuierlich in Kontakt mit dem zuständigen DULV-Techniker. Beim DULV erprobt der einzige deutsche Hersteller, die Firma edm-aerotec.

Die Zusammenarbeit der Verbände wird dann im nächsten Schritt für den Bereich der Ausbildung entscheidend sein. Vor Abgabe der Erprobungsergebnisse an das Bundesverkehrsministerium sind Ausbildungsrichtlinien und Lizenzregelungen zu erarbeiten. Auch hier haben wir Experten ins Boot des Heli-Erprobungsprogramms geholt.

Der bisherige Verlauf des Programmes macht zuversichtlich, dass wir neben den Tragschraubern bald auch Hubschrauber im Bereich der ultraleichten Drehflügler begrüßen dürfen, und die Verbände werden sich sicherlich

Beim DAeC im Einsatz:



Helisport CH 77



Syton



DragonFly

Luftsportgeräte-Büro * www.daec.de

LSG  B

**Service und Leistung
für alle Ultraleichten.**

Braunschweig, Hermann-Blenk-Str. 28

☎ 0531-235 40 60

über neue Mitglieder in dieser Flugsportart freuen.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass das Luftsportgeräte-Büro seine Unterstützung, den Arbeits- und Reiseaufwand, bisher nahezu kostenfrei zur Verfügung gestellt hat. Das liegt sicherlich auch daran, dass in den 90er-Jahren ein Erprobungsprogramm abgelehnt wurde und deshalb der Ansporn im neuen Jahrtausend nun besonders groß ist.

Frank Einführer, DAeC-LSGB



Deutsche Ultraleicht-Meisterschaft 2015

Oben:
Versammelte
Fluggeräte der
Teilnehmer

Selten waren die Rahmenbedingungen so gut wie bei der 26. Deutschen Meisterschaft der Ultraleichtflieger. Die Organisatoren um Wettbewerbsleiter Michael Kania hatten ganze Arbeit geleistet, und sein Team hatte Aufgaben kreiert, die Neueinsteigern im Wettbewerbsgeschäft eine Chance ließen und die erfahrenen Piloten gleichwohl herausforderten. Gelungen auch die Organisation durch die Ultraleichtfluggruppe „Nordeifel“ auf ihrem Fluggelände Weilerswist, einige Kilometer westlich von Bonn.

Am Ende waren alle teilnehmenden 23 Teams zufrieden mit der Veranstaltung – wenn auch nicht unbedingt mit dem eigenen Abschneiden nach sechs Wertungsflügen.

Unten links:
Vorbereitung

Bei nationalen UL-Meisterschaften geht es – wie auf internationaler Ebene auch – vor allem darum, sicher zu navigieren und präzise zu landen. In beiden Fällen spielen die Besonderheiten von UL-Flugzeugen eine Rolle.

Unten rechts:
Auswerter und
Aufgabenerklärer
Robert Mair

Auch wenn es für gestandene Motorflieger eine Horror-Vorstellung ist: Ziellandungen bei UL-Wettbewerben werden mit abgestelltem Triebwerk durchgeführt. Solche „Notlandungen“ sind ohnehin Bestandteil der Ausbildung und auch der Prüfung – und nicht etwa gefährlich. Vielmehr entsprechen sie genau der Situation, der man als Flieger gegebenenfalls einmal ausgesetzt ist. Denn aerodynamisch und psychologisch ist es etwas anderes, ob sich der Propeller im Leerlauf dreht oder ob man nur noch das Rauschen der Luft hört.

Bei den Landeaufgaben gilt es also, sehr genau einzuschätzen, wann in den Endanflug eingedreht werden kann und wann Fahrt und Höhe gegebenenfalls durch Slippen herausgenommen werden können. Denn um die vollen 250 Punkte zu erreichen, muss das Fahrwerk in den ersten fünf Metern des nur 100 Meter langen Decks am Boden sein. Ein paar Zentimeter vor der Linie bedeuten leider 0 Punkte, und

besonders die guten Gleiter unter den teilnehmenden Dreiachsern hatten hier die meisten Probleme. Präzise Navigation war bei den anderen drei Aufgaben gefordert. Aufgabendesigner Ernst Graf hatte sich ein paar Kurse mit Kurvenlinien ausgedacht, denen so präzise wie möglich gefolgt werden musste. Entlang der Wegstrecke befanden sich virtuelle Tore, deren Durchfliegen genau vom mitgeführten Navigationslogger festgehalten wurde. Oder eben auch nicht, den bei flottem Seitenwind einem Kreisbogen nur mit Kartennavigation zu folgen, ist schon eine Herausforderung. Auswerter Robert Mair bekam manch merkwürdige Linienführung zu sehen, wenn nach dem Flug die Logger ausgelesen wurden.

Nur den vorher eingezeichneten Linien auf der 1:250.000-Karte nachzufolgen, wäre für eine Deutsche Meisterschaft zu einfach. Deshalb mussten die Teilnehmer vorher ausrechnen oder schätzen, mit





welcher Geschwindigkeit über Grund sie die einzelnen Streckenabschnitte passieren würden. Erfahrungsgemäß haben bei diesem Aspekt vor allem die Wettbewerbs-Neueinsteiger die größten Schwierigkeiten. Eine knifflige Herausforderung für die Piloten und ein unterhaltsamer Spaß für die Zuschauer war am Schluss dann noch der Start über ein Hindernis. Neben der richtigen Einschätzung, wie viel Startstrecke die eigene Maschine braucht, um am Ende über ein 1 Meter hoch gespanntes Flatterband zu kommen, kommt es natürlich auch auf Motorleistung

und Abfluggewicht an. Nur 8 der 23 teilnehmenden Teams hatten falsch kalkuliert oder keine Chance. Am Ende der Meisterschaft gab es fast nur strahlende Gesichter: bei den Siegern sowieso, aber auch bei den Neueinsteigern, die bisher vor der Teilnahme an einem Wettbewerb zurückgeschreckt waren. Sie haben die Freundschaft und gegenseitige Hilfsbereitschaft unter den Teilnehmern gespürt und festgestellt, dass die Herausforderungen des Wettbewerbs sie auch in ihrem weiteren fliegerischen Tun voranbringen können.

Zur Siegerehrung bei herrlichem Sonnenschein und umrahmt von sechs hübschen jungen Frauen einer preisgekrönten lokalen Showtanzgruppe händigte Stefan Klett, Präsident des mitgliederstärksten DAeC-Landesverbandes NRW, dann Pokale und Sachpreise aus. Bei dieser Gelegenheit konnte Wettbewerbsleiter Michael Kania berichten, dass die nächste Deutsche Meisterschaft von der UL-Bundeskommision des DAeC und dem DULV in Tannheim ausgerichtet wird.

WL

Oben links:
Start über ein Flatterband (Hindernis)

Oben rechts:
Ziellandung C 22



Links:
Ziellandung einer C42; Foto: Ultra-leicht Fluggruppe Nordeifel e.V.

Rechts:
Robert Mair, Ernst Graf, Michael Kania, Eva Kania

Ergebnisse 26. Deutsche UL-Meisterschaft

Dreischser, doppelsitzig

1. Holger Conrad/Andreas Kaiser	CH 601	2.255
2. Gunter Klein/Helga Klein	FK 9	2.200
3. Bernd Andree/Ron Leander Eilers	C 42	2.192
4. Ingo Mierswa/Anna Maria Jell	Breezer	2.030
5. Bernd Peter/Jaqueline Baier	C 42	2.004
6. Benjamin Hörburger/Axel Müller	Skyranger	1.767
7. Matthias Schröder/Nikolaus von Kummer	C 42	1.486
8. Wilfried Radloff/Jürgen Dahms	CT	1.264
9. Martin Schloth/Alexander Ritschel	C 42	948

Dreischser einsitzig

1. Ulrich Nübling	Moskito	3.222
2. Willi Schröder	C 22	1.487
3. Ernst Jöhl	ULF 2	1.474
4. Bernhard Hölzemann	Pioneer 200	1.430
5. Peter Aringer	Bristell BR 5	1.171

Trike, doppelsitzig

1. Viktor Wyklicky/Sven Harsch	Eagle V	2.888
2. Alfons Feldmaeier/Stephan Wanner	Enduro XP	2.792
3. Axel Frey/Sven Fischer	Eagle 5	2.473
4. R. Krüger-Sprengel/Leo Krüger-Sprengel	Tanarg	1.974
5. Dietmar Haas/ Kristin Jaeger	Enduro XP	1.763

Tragschrauber

1. Johannes Lemburg/Hans-Wilhelm Friedrich	MTO Sport	3.181
2. Herbert Lehner/Anna Lehner	Brako	2.784
3. Frank Dahlenberg/Christian Nachtigall	MTO Sport	2.022
4. Andreas Riffel/Jürgen Vögel	Cloud Dancer2	1.216



AERO-Visionen 2015

Oben: JMB Aircraft präsentiert mit der VL3 Evolution ein UL mit speziellen aerodynamischen Eigenschaften. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 260 km/h ist dieses Flugzeug ideal für Langstreckenflüge.

Unten: Der „FES-Antrieb“ macht den „Silent 2 Elektro“ eigenstartfähig. 120m Asphalt- oder 150m Graspiste reichen dem 6,5kg schweren Elektromotor mit 22 kW Leistung.

Die AERO in Friedrichshafen, die wichtigste Messe für die Allgemeine Luftfahrt, also für alle Bereiche außerhalb der Militär- und Linienfliegerei, startete am 15. April mit einem neuen Rekord. Auf einem der weltweit modernsten Messegelände, direkt am Flughafen Friedrichshafen, präsentierten 645 Aussteller aus 38 Nationen alle Facetten der Allgemeinen Luftfahrt. Ein breitgefächertes Angebot – vom Pilotenzubehör über Maintenance, Fluggeräte und Flugzeuge aller Art bis hin zum Business-Jet – wartete auf potenzielle Käufer und Luftfahrtinteressierte. Über 100 Konferenzen, Vorträge und Workshops ergänzten dieses Angebot mit Einblicken in wichtige Themen der Branche.

Erstmals fand 2015 das „**Aviation and Pilots Competence Center**“ statt. Interessenten an einer Ausbildung in der Luftfahrt erhielten

durch Flugschulen, Organisationen und Interessenvertretungen wie dem Luftfahrt-Bundesamt, EASA, AOPA, dem Deutschen Wetterdienst oder der DFS Informationen und Angebote zur Aus-, Fort- und Weiterbildung. Die Aktion „be a pilot“ zeigte jungen Menschen Wege, um eine berufliche Perspektive in der Luftfahrt zu finden, und informierte über Karrierechancen in der Fliegerei.

Die Sonderausstellung „**Remotely Piloted Aircraft Systems**“ (RPAS) gab zum zweiten Mal die Möglichkeit, sich umfassend über die zunehmende Bedeutung ziviler Drohnen in der Luftfahrt zu informieren. Die mit komplexer Mess- und Sensortechnik ausgerüsteten RPAS werden u.a. bei der Erdbeobachtung, in der Umweltforschung oder bei Rettungseinsätzen verwendet. Auf der AERO wurden sie in einem Indoor Flying Display und auch in einem eigens dafür eingerichteten Outdoor-Flugbereich neben dem Messeeck am Eingang West vorgeführt.

In der **Sonderschau „Avionics Avenue“** konnten sich die Fachbesucher über neue Funkgeräte und über weitere Bereiche der Flugkontroll-, Navigations- und Kommunikationssysteme informieren. Die teilweise riesigen Flugsimulatoren mit ihrer faszinierenden De-

tailgetreue erwiesen sich als wahre Publikumsmagneten.

Im Mittelpunkt des Interesses standen aber die personentragenden Luftfahrzeuge. Der **Segelflug**, von Beginn an ein wesentlicher Bestandteil der AERO, war in diesem Jahr wieder komplett mit allen Herstellern vertreten. Die Palette der „Träume in Weiß“ reichte vom ultraleichten Einsitzer bis zur doppelsitzigen „Super-Orchidee“. Ob „Self-Launcher“ oder „Turbo“ – Motorisierung in allen Variationen war ein großes Thema. Schließlich können dank Hilfsantrieb nicht nur Flauten überbrückt, sondern auch Außenlandungen der wertvollen Segler mit hoher Sicherheit vermieden werden. Auffallend, dass sich bei fast allen Anbietern der Elektromotor nicht nur als alternatives, sondern wahrscheinlich als das Antriebskonzept der Zukunft etabliert hat. Einige Hersteller haben auch ausfahrbare Jet-Antriebe in ihrem Portfolio. Das FES-System des slowenischen Herstellers LZ-Design scheint sich einen, im wahrsten Sinne des Wortes, „festen Platz“ in der Rumpfnase der Segelflugzeuge zu erobern. Die Einheit aus Spinner und Klappluftschraube integriert sich aerodynamisch sauber in die Rumpfkontur, und die ca. 90 mm Einbautiefe des Brushless-Motors beanspruchen





im Cockpit nur geringen Raum. Addiert man noch die einfache Bedienbarkeit hinzu, erhält man ein in allen Punkten überzeugendes Antriebskonzept, das bei entsprechender Auslegung auch über Eigenstartpotenzial verfügt.

Einige Akafliegs, der Deutsche Aero Club und die OUV (Oskar Ursinus Vereinigung) waren mit interessanten Exponaten auf Sonderausstellungen vertreten. Blickfang beim VGC war mit ca. 20 m Spannweite der kurz vor dem Erstflug stehende Nachbau der Horten IV. Bei den **ein- und zweimotorigen Motorflugzeugen** bestimmen sparsame Antriebe und Rettungssysteme den Trend. Die US-Klassiker von Cessna, Piper und Co. haben mit den Flugzeugen von Diamond, Pipistrel und Flight Design starke europäische Herausforderer erhalten. Die Diamond Twin DA62 erhielt die EASA-Zulassung, und die C4 von Flight Design hatte ihren Erstflug – insgesamt ein starker europäischer Messeauftritt. Alle Hersteller arbeiten an der Energieeffizienz ihrer Flugzeuge, insbesondere der Antriebe, so waren nicht nur im Sonderbereich

„Engine Area“ Innovationen der Antriebstechnik zu finden. Dieselmotoren und Motoren, die für Automobil-Kraftstoff zugelassen sind haben z. T. die Nase vorn. Dabei spielt die Hybrid-Technologie eine besondere Rolle. So entwickelt z.B. das italienische Unternehmen P2M Diesel-Hybrid-Antriebe, die auf Automobil-Dieselmotoren der neuesten Generation basieren. Für den Flugbetrieb optimiert, verringern diese den Kraftstoffverbrauch wesentlich, sie sind leiser, erzeugen weniger Schadstoffe und erfüllen sogar die strengen EURO-5-Standards für Kraftfahrzeuge. Diamond plant, in Zusammenarbeit mit Siemens die zweimotorige DA40 mit Elektrohybrid-Antrieben auszustatten. Updates, Upgrades, **Neuentwicklungen** und Visionen – im Segment der **UL/LSA -Flugzeuge** war erwartungsgemäß richtig Bewegung. Günstige Unterhaltskosten, eine relativ einfach zu erlangende Pilotenlizenz und hohe Sicherheit durch das serienmäßig eingebaute Fallschirmrettungssystem machen die ultraleichten Flugzeuge weiterhin attraktiv. Gyrocopter

und die zu erwartende neue Ultraleicht-Heli-Klasse verstärken diesen Boom.

Moderne Werkstoffe und Fertigungsverfahren führen in Verbindung mit aerodynamisch ausgefeiltem Design zu immer mehr Flugleistung und Sicherheit. Wie sonst in keinem anderen Segment der Allgemeinen Luftfahrt generiert diese Klasse eine Vielfalt von z.T. völlig gegensätzlichen Konstruktionen. Vom gemütlichen, mit Gewebe bespannten Feierabendflieger bis hin zum superschnellen CFK-Boliden – die 400km/h-Marke ist bereits anvisiert – war alles vertreten. Das UL-Highlight der AERO lieferte Swiss Excellence Airplanes mit der „Risen“. Das von Alberto Porto aerodynamisch durchgestylte UL mit Einziehfahrwerk und V-Leitwerk erreicht ca. 300 km/h Reise – für einen 100-PS-Side-by-Side-Zweisitzer eine enorme Leistung. Die Verwendung von Vollcarbon und besten Komponenten machen es allerdings eher zu einem Luxusobjekt.

Der derzeitige Stand der Elektroflugtechnik stand im Fokus der

Oben links:
Eine der vielen großzügig präsentierten Superorchideen. Zur Leistungssteigerung die „Ohren lang zu ziehen“ ist in der Schule inzwischen out – der „JS1“ von Jonker Sailplanes verhilft es aber zu einer Spannweite von 21m und einer Gleitzahl von 1:60.

Oben rechts:
Der „D 150-01-MAS 150 HP medium altitude Turbo-Diesel“ von P2M macht z.B. diese Speed Canard effizienter und umweltfreundlicher.

TOST
Flugzeuggerätebau

Produktneuheiten

Tost Bremshydraulik

Entwickelt und produziert von Tost

Penta Scheibenbremsrad

2-Kolben-Bremszange BZT2

3-Kolben-Bremszange

Hydraulische Bremsgriffe

Parkventile

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





Oben links: Eines der AERO-Highlights: das Top-UL „Risen“ aus der Schweiz



Oben rechts: Für einen leisen elektrischen Start und mehr Sicherheit im Flug wird der Aero-Hybrid einfach auf den vorhandenen Motor montiert.

Unten links: Green Tech Aircraft aus Belgien präsentierte mit dem „ypselon/gt“ die Vision einer neuen Klasse von Elektro-Sportflugzeugen.

Unten rechts: Zur Senkung der Lärmbelastung in Flugplatznähe startet der „e-Genius“ mit Batteriestrom. Erst in großer Flughöhe wird das am Flügel montierte Hybrid-Modul zugeschaltet.

„e-flight-expo“ im Foyer West, wenngleich die Thematik aber auch viele Flugzeuge und Exponate in anderen Messehallen tangierte.

Flugzeuge mit Elektroantrieb waren vor einigen Jahren noch belächelte oder allenfalls bestaunte Zukunftsvisionen. Mittlerweile ist diese Antriebstechnik bei vielen Herstellern auf umgerüsteten Flugzeugen in der Erprobung, und einige, speziell für den Elektroantrieb konstruierte Muster haben es bereits bis zur Serienreife geschafft. Der Zweisitzer „Alpha Electro“ wird seit Anfang des Jahres bei Pipistrel gebaut. Mit seinem flüsterleisen Antrieb und Betriebszeiten von einer Stunde plus 30 min Reserve ist er in erster Linie für die Flugschulung konzipiert.

Die Chinesen überraschten mit der Liaoning Ruixiang RX1E die ATSM- und TDA-zertifiziert ist. Der zweisitzige Hochdecker mit Dreibeinwerk hatte 2014 seinen Erstflug. Inzwischen fliegen in China schon 8 Exemplare, und für weitere 28 liegen Bestellungen vor. Die Flugzeit der RX1E und vergleichbarer Elektroflugzeuge, die ihre Energie ausschließlich aus

Akkus generieren, beträgt z.Zt. durchschnittlich > 1 Std., Tendenz 1,5 Stunden, plus Reserve.

Obwohl neue Entwicklungen in der Akkutechnik die Reichweite der Elektroflugzeuge immer mehr ansteigen lassen, wird der reine Batteriebetrieb nur für einige Anwendungen interessant sein. Bessere Leistungen lassen sich derzeit eindeutig durch **hybrid-elektrische Antriebe** erzielen. Der bewährte zweisitzige E-Genius erreicht in dieser Variante eine Reichweite von > 1000 km.

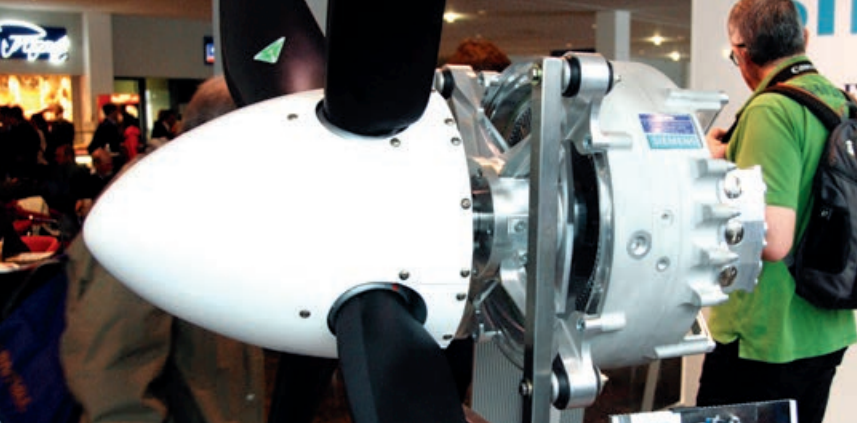
Mit dem **Electric Aircraft Propulsion System** hat Siemens einen Volltreffer gelandet. Es spart über 25% Kraftstoff und senkt die Schadstoff- und Lärmemission signifikant. Der speziell für Flugzeuge neu entwickelte Elektromotor eröffnet mit einem Gewicht-Leistungs-Verhältnis von 5 kW/kg völlig neue Dimensionen. Damit ist es möglich, hybridelektrische Flugzeuge mit vier oder mehr Sitzplätzen zu bauen. Der Einsatz von Hybrid-Elektroantrieben in regionalen Verkehrsflugzeugen mit 50 bis 100 Passagieren ist für die Siemens-Ingenieure keine Zukunftsvision, sondern als mittelfristig realisierbar eingestuft.

Etwas kleiner dimensioniert, aber deshalb nicht weniger interessant sind die vielen **anderen elektrischen Antriebskonzepte**.

Als Ergänzung zu den bisherigen Startarten eröffnet sich nun für Hängegleiter und Gleitschirmflieger die Startart „Elektro“. AutoGyro hatte zur AERO als Blick in die Zukunft einen Cavalon-Gyrocopters „special edition“ mit Elektromotor ausgerüstet. Der Aero-Hybrid von AXTER Aerospace kann einfach an einen Verbrennungsmotor montiert werden und ermöglicht „electric take-off – cruise with fuel“. Er sorgt für einen leisen elektrischen Start, für kurzfristige Leistungssteigerung im Flug, und bei Ausfall des Verbrennungsmotors ist, je nach Akkuladung, eine sichere elektrische Landung möglich.

Trotz der hohen Zuverlässigkeit der Elektromotoren ist man bei Geiger-Engineering noch einen Schritt weiter in Richtung des fast **ausfallsicheren Antriebs** gegangen. Zwei mechanisch und elektrisch völlig getrennte Einzelmotoren arbeiten ohne jedes Getriebe auf einer Propellerwelle, sodass bei Störung eines Motorstrangs das Flugzeug seinen Rei-





seflug normal fortsetzen kann. Da nach dem Steigflug die Motorleistung auf weniger als 50% reduziert wird, kann dann ein Motor ganz abgeschaltet werden. Damit wird der im niedrigen Teillastbereich reduzierte Wirkungsgrad eines Einzelmotors vermieden und die Reichweite des Flugzeugs deutlich vergrößert.

Mit der Umstellung des Flugplatzes Friesener Warte auf regenerative Energieerzeugung und -eigenverbrauch im Herbst 2013 und der Nutzung von regenerativen Energien zum Betrieb von elektrischen Fluggeräten und des Fluggeländes ist der **CO₂-neutrale**

Flugbetrieb keine Vision mehr.

Da erscheinen das Projekt „Carplane“ und auch andere Studien zum Thema „Flugauto“ schon etwas futuristischer. Carplane kombiniert in einem Fahrzeug die Eigenschaften eines Autos mit denen eines Flugzeuges. Neben vielen anderen Vorzügen soll er in der Entfernungsnische von 200 bis 1200 km Reiseziele schneller und günstiger erreichen. Im Fahrmodus hat **Carplane** die Größe eines Geländewagens, im Flugmodus kommt es auf mit der Cessna 152 vergleichbare Ausmaße. Das Layout, das nach Aussagen von Projektleiter John Brown das für

ein Flugauto optimale Design darstellt, wurde am Institut für Strömungsmechanik an der TU Braunschweig getestet. Wenn die Behörden mitspielen, hat das Carplane bis zur nächsten AERO am 20.–23. April 2016 seinen Erstflug absolviert.

Text: Ludwig Feuchtnner

Fotos: Marliese Rondé-Feuchtnner, Ludwig Feuchtnner

Oben links:
Der Electric Aircraft
Propulsion von
Siemens leistet bei
2500 rpm 261 kW
(348 PS)

Oben rechts:
Das Flugauto
„Carplane“ war
eine von mehreren
innovativen
Mobilitätslösungen,
die der Luft- und
Raumfahrtstandort
Niedersachsen
präsentierte

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



MAGNUM SOFTPACK

MAGNUM CONTAINER



JUNKERS
Profly



www.junkers-profily.de

Hotline: +49 (0) 9221 879 312

Ganderkesee- und Bremen-Flieger: Bitte aufpassen im Bereich Whisky/Große Höhe

Segelfluggelände Große Höhe, von der A 1 aus gesehen Foto: Pia Schumbera

Wie schon im vergangenen Jahr ist die in Lemwerder heimatlos gewordene Airbus Weser-Fluggemeinschaft für diese Saison auf dem Segelfluggelände Große Höhe bei Delmenhorst zu Gast.

Damit sind auf der Großen Höhe jetzt fast zweimal so viele Segelflugzeuge und Piloten, der Flugbetrieb ist wesentlich intensiver geworden, die Zahl der Windenstarts hat sich verdoppelt.

Damit ist allerdings auch ganz deutlich die Wahrscheinlichkeit gestiegen, dass sich Motorflugzeuge und Segelflugzeuge im Bereich der Großen Höhe gefährlich nah kommen. Eine hohe „Trefferquote“ ergibt sich mit Motorflugzeugen, die

- aus Süden kommend, Ganderkesee anfliegen,
- von Ganderkesee aus nach Süden abfliegen,
- entlang der A 1 über den Pflichtmeldepunkt Whisky in die Kontrollzone Bremen einfliegen,
- entlang der A 1 über den Pflichtmeldepunkt Whisky von Bremen ausfliegen.

Im vergangenen Sommer hat es einige „Begegnungen der dritten Art“ gegeben, die man nicht mehr als unheimliche Begegnung bezeichnen kann, sondern als schlichtweg gefährliche. Da hat manchmal nur noch das Glück Schlimmeres verhindert. Im krassesten Fall waren sich ein Schleppzug und eine Piper Cadet so nahe gekommen, dass man auch mit viel Goodwill die Sache nicht

einfach auf sich beruhen lassen konnte. Wir möchten nicht schulmeisterlich wirken, aber ein paar Aspekte zu bedenken geben:

Ein Windenstart erfolgt in einem Winkel von ca. 45° von Null auf 1000–1500 ft. Es gibt damit über Segelfluggeländen keinen sicheren Bereich, der etwa im Stil eines Midfield crossing gefahrlos überflogen werden könnte. Der Einflug in ein Windenseil bleibt auch für Motorflugzeuge nicht ohne schwerwiegende Folgen. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung hat Unfallfotos, die das leider zweifelsfrei belegen. Trennen Sie sich von der Idee, dass Ihr Motorflugzeug im Ernstfall ein Windenseil durchtrennen würde. Lassen Sie sich mal ein Windenseil zeigen, dann ahnen Sie, wie ein Einflug in ein gespanntes Seil enden wird. Überfliegen Sie Segelfluggelände daher an keiner Stelle, sondern umfliegen Sie Segelfluggelände weiträumig.

Segelflugzeuge fliegen nicht nur unmittelbar über den Segelfluggeländen, sondern auch in dessen Umgebung. Bitte kontrollieren Sie im Bereich von Segelfluggeländen den Luftraum besonders sorgfältig und beachten Sie die Vorflugregel für Segelflugzeuge. Aus einem mit steiler Schräglage kreisenden Segelflugzeug kann der Luftraum immer nur für ein Kreissegment in Drehrichtung und auch das nur für wenige Sekunden beobachtet werden. Da haben Sie aus einem Motor-

flugzeug weitaus bessere Möglichkeiten, den Luftraum zu beobachten. Bitte weichen Sie Segelflugzeugen aus. Nicht nur, weil es die LuftVO so vorsieht, sondern weil es praktischen Erfordernissen gerecht wird.

Schleppzüge sind in ihren Bewegungsmöglichkeiten stark eingeschränkt. Deshalb genießen sie Vorflugrecht. Bitte weichen Sie den schwerfälligen Schleppzügen aus.

Das Segelfluggelände Große Höhe liegt nicht in der Kontrollzone Bremen. Glauben Sie nicht, dass Sie durch die Nähe der Kontrollzone „sicher“ seien und Sie nicht mit anderem Verkehr zu rechnen hätten. Selbst wenn Sie mit Bremen TWR für den Einflug in die CTR bereits in Funkkontakt stehen, gelten außerhalb und selbst innerhalb der CTR das Prinzip „Sehen und gesehen werden“ und die Bestimmungen der LuftVO.

Das Segelfluggelände Große Höhe liegt unmittelbar neben dem Pflichtmeldepunkt Whisky. Bitte sehen Sie in diesem Bereich sorgfältig nach draußen und starren Sie bitte nicht auf Ihr GPS, nur um Ihren Überflug zentimetergenau zu melden.

Bitte bedenken: Bei Ausflügen am Abend in Richtung Westen sehen Sie die Segelflugzeuge gegen die Sonne so gut wie gar nicht. Und umgekehrt: Gegen die Sonne sehen die Se-

gelflieger Sie nur sehr schlecht, wenn Sie aus Richtung Westen kommen. Heimkehrer deshalb bitte noch einmal besonders wachsam sein, wenn sie die Sonne im Rücken haben. Zum Schluss ein Tip, der in Notsituationen für Sie hilfreich sein könnte. Bemühen Sie sich, Segelfluggelände aus der Luft zu erkennen und sich ihre Lage einzuprägen, so dass Sie sie in einer Notsituation schnell finden können. Sollten Sie in die Zwangslage

einer Not-oder Sicherheitslandung kommen, sind erreichbare Segelfluggelände immer eine gute Option. Segelfluggelände, auf denen Windenstarts gemacht werden, haben Längen von 800–1000 m. Auf fast allen Segelfluggeländen landen problemlos auch E-Klasse-Schleppmaschinen, ULs oder Motorsegler. Die meisten Einmotorigen sollten dort wohl eben so sicher zu landen sein wie auf einem Landeplatz.

Sicher dürfen Sie keine komfortable Asphaltpiste erwarten, aber eine gut anflieg- bare und gut landbare ebene Rasenfläche, die oftmals sogar länger ist als mancher Motorflugplatz. Und außerhalb der Wochen- enden ist dort in der Regel kein Flugbetrieb. Segelfluggelände sollten Sie daher nicht als lästige Hindernisse sehen, sondern auch als Sicherheitsoption im Hinterkopf haben.

Ralf-Michael Hubert

Wiederbelebung des Ballonsports wünschenswert

Landesverbandspräsident Wolfgang Lintl hatte Joachim Billstein beauftragt, die Interessen unseres Verbandes bei der Gründung der Bundeskommission Ballonsport im DAeC am 13. März zu vertreten. Der Bremer ist in der Ballonsportszene kein Unbekannter und Pilot des Heißluftballons, der den Namen seines Arbeitgebers Radio Bremen trägt.

Wolfgang Lintl hofft, dass in unserem Landesverband vielleicht wieder eine Ballonsportgruppe entstehen könnte und z.B. aus einem anfangs zarten Pflänzchen eine engagierte Gruppe erwachsen könnte, wie wir sie jahrelang in Bremen hatten.



Im August: Zur SAIL in Bremerhaven NOTAMS checken!

Eigentlich erscheint der Hinweis in dieser Ausgabe noch etwas zu früh. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe war nämlich noch nicht bekannt, ob überhaupt und, wenn ja, in welcher Form es Luftraum- beschränkungen zum Segelschiffreffen SAIL Bremerhaven vom 12.–16. August geben wird.

Deshalb nur der Tipp: Wer vorhat, sich die Auslaufparade der Großsegler aus der Luft

anzusehen, oder Bremerhaven in dieser Zeit einfach nur auf einem Überlandflug überfliegt, sollte sich zuvor über NOTAMS zu möglichen Luftraumbeschränkungen über Bremerhaven während der Veranstaltungstage informieren!

Selbst wenn es keine Luftraumbeschränkungen geben sollte, bitte bedenken, dass um den Flugplatz Bremerhaven-Luneort jetzt eine RMZ mit Funkmeldepflicht liegt!



Schon einzeln ein imposanter Anblick – hier die russische Viermastbark Sedov. Eine ganze Flotte alter Windjammer erst recht. Doch vor einem Überflug zur SAIL im August besser zuerst die NOTAMS checken. Foto: „Polyphon“

Fly-in Bremerhaven

Zu einem Fly-in nach Bremerhaven am 20. und 21. Juni lädt die Firma Air Charter Nord ein.

Für Piloten von außerhalb sollen geführte Rundflüge über Bremerhaven und zum

U-Boot-Bunker Valentin mit Informationen über eine Sammelfrequenz stattfinden.

Geführte Rundflüge sind auch im Bereich der Häfen Bremerhaven/Wilhelmshaven oder ein Gemeinschaftsausflug auf eine

der Nordseeinseln vorgesehen. Begrenzte Möglichkeiten zum Zelten für Piloten von außerhalb. Hier wird um Voranmeldung gebeten.

Informationen: www.aircharternord.de



Flottenzuwachs für UL-Gruppe im BVL

Manch nicht eingeweihter Zuschauer wird sich nachdenklich am Kopf gekratzt haben, als er in Rotenburg dieses Bild gesehen hat. Da landet eine Cessna, dem äußeren Schein nach einer 182er sehr ähnlich, aber allenfalls so groß wie eine 150er. Und wenn er genau hingesehen hat, mag ihm aufgefallen sein, dass die Strebe nicht dort ist, wo man sie bei Cessna üblicherweise findet. Was hat es also auf sich mit dieser Mini-Cessna? Ein neues Modell vielleicht? Ganz einfach: Es ist keine Cessna. Auch wenn sie äußerlich eine verblüffende Ähnlichkeit mit einer C 182 hat, sogar den Namen Skylane trägt, kommt diese Maschine nicht aus dem Cessna-Werk jenseits des Atlantiks. Gebaut ist sie als Ultraleicht von Air Lony in der Tschechischen Republik. Und: Sie ist das neue Flaggschiff der UL-Gruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt. Anfang Mai haben Erhard Gratz (81) und Günther Falk (60) die UL-Skylane vom deutschen Importeur aus Schwäbisch Hall in ihre neue Heimat Rotenburg/Wümme überführt. Dort steht sie jetzt den Pilotinnen und Piloten der 121 Personen starken UL-Gruppe zur Verfügung. „Die Skylane ist für uns ein Quantensprung“, sagt der stellvertretende Gruppenleiter Oliver Seack. Ein Verstellpropeller bringt die Maschine bei 4800 U/min auf eine Reisegeschwindigkeit von 200–220 km/h. Dafür gönnt sich der 80 PS-Rotax 15 l Super pro Stunde. Das ist eine Nummer schneller, als die Mitglieder es von ihrer bisherigen C 42 gewohnt sind. Auch im Cockpit sieht

es ein bißchen anders aus. Im Panel steckt ein elektronisches Fluginformationssystem mit 8,3“-Bildschirm. Darunter findet man keinen Zentralknüppel mehr, sondern zwei Steuerhörner. Etwas ungewohnt mögen am Anfang vielleicht die Fußspitzenbremsen sein. Wer von der „großen“ Cessna kommt, wird sich schnell damit zurechtfinden. Aber auch für Umsteiger von der C 42 erwartet Oliver Seack keine Probleme. Immerhin will der Verein die Skylane auch zur Schulung einsetzen. „Vielleicht nicht gerade für die reine Anfängerschulung, aber nach dem Alleinflug werden wir das Flugzeug in der Ausbildung einsetzen.“ In erster Linie aber werden Reiseflüge das Metier der Skylane sein. Mit einem Leergewicht von 276 kg ist da noch genug Luft drin.

Überrascht war Oliver Seack wie viele Mitglieder und Gäste die Skylane bei ihrer ersten Lan-

dung in Rotenburg begrüßten. Eine kleine Flotte war ihr sogar entgegengeflogen und hatte sie in lockerer Formation auf den letzten Kilometern zu ihrem neuen Zuhause begleitet. Gruppenleiter Thomas Frieze, der die beiden Skylane-Piloten für den Überführungsflug mit dem Auto nach Schwäbisch Hall gebracht hatte, nutzte dort am Morgen die Gelegenheit für einen Einweisungsflug. Er äußerte sich ebenfalls sehr positiv zum neuen Flugzeug: „Dieses Flugzeug ist ein Hammer! Nicht zu vergleichen mit einer C42. Sie ist innen so leise, dass man die Kopfhörer abnehmen kann und eine Verständigung ist trotzdem möglich. Und sie ist schnell! Dafür muss man sich früher auf die Landung vorbereiten und rechtzeitig die Geschwindigkeit reduzieren.“ Die Fußspitzenbremsen hält er für wenig problematisch: „Auch wenn die Bremsen sehr sensibel





Schon auf dem Überführungsflug hat die Skylane von sich überzeugt: Glückliche Gesichter bei den Überführungspiloten Erhard Gratz und Günther Falk, hier zusammen mit dem stellv. Gruppenleiter Oliver Seack und dem Schriftführer Hans-Jürgen Thom (v.l.)



Gute Nacht, bis morgen: Nach seinem Flug von Schwäbisch Hall und der Begrüßungszeremonie in Rotenburg hat sich das neue Flaggschiff eine ruhige Nacht in der BVL-Halle verdient.

ansprechen, ist es mir schnell gelungen, auf der gelben Linie zu rollen. Man braucht sie nur ganz leicht anzutippen, das bekommt man schnell heraus.“ Auch die Bedienung

des Glascockpits bereitet ihm wenig Sorgen: „Man schaltet per Taste oder dem Touchscreen zwischen den vier Standardbildschirmen hin- und her, das ist überhaupt kein Problem.“

Sein Fazit: „Das Ding ist wirklich toll und kann süchtig machen! Ich bin überzeugt, dass das Flugzeug für die Gruppe ein Erfolg wird.“

Ralf-Michael Hubert Alle Fotos: BVL

Der Tradition verpflichtet...

...startete die Flugsportgruppe Airbus Bremen das jährliche Fliegerlager in Wyk auf der nordfriesischen Insel Föhr. Fünf Maschinen der Flugsportgruppe nahmen vom 30.04. - 03.05.15 am Fliegerlager teil.

Neben dem fröhlichen Beisammensein wurde natürlich auch geflogen, in die nähere und weitere Umgebung, z.T. bis weit nach Dänemark hinein.

Die abschließende Beurteilung aller Teilnehmer zum Fliegerlager, auch der zwei Jüngsten, war: Auf ein Neues im kommenden Jahr 2016.

Gerd Hüls



Wir gratulieren:



Maren Niederhausen (SPL)
zur bestandenen Prüfung
Segelfluggruppe Bremen,
am 09.04.2015 in Tarmstedt
Foto Maren Niederhausen



Hans-Joachim Blohme (PPL-A)
zur bestandenen Prüfung
Flugsportgruppe Airbus Bremen
am 13.03.2014 in Weser-Wümme
Foto Hans-Joachim Blohme



Sebastian Simon
zum ersten Alleinflug
Segelfluggruppe Bremen
am 01.05.2015 in Tarmstedt auf ASK 21
Foto Sebastian Simon

Klix 2015 – 23rd International Gliding Cup

Die Hamburger Flagge weht bei bestem Wetter über der Lausitz

Ja genau, ich nutze gerade den Bericht vom Vorjahr als Vorlage für den diesjährigen Bericht – warum auch nicht? Der Wettbewerb in Klix Ende April, dieses Jahr vom 30.04.-09.05., ist mit den Jahren zum willkommenen „Pflichttermin“ geworden. Die gute Organisation, eine überschaubare Entfernung zu Hamburg und die guten Segelflugbedingungen in der Lausitz machen uns die Entscheidung jedes Jahr leicht.

Die sieben Piloten des HVL traten dieses Mal in vier der fünf verschiedenen Wettbewerbsklassen an:

Standardklasse:

Armin Proksch	Ls-8t	„DA“
Olaf Brückner	Ls-4	„C1“

15-m-Klasse (Rennklasse):

Henning Boysen	Ls-3	„BI“
Heiko Hering	Glasflügel 304	„04“

Clubklasse:

Dagmar Krysciak	Standard Libelle	„FG“
-----------------	------------------	------

18-m-Klasse (Offene Klasse)

Peer Konitzer	Discus-2ct	„1H“
Martin Gasthuber	ASW-17	„EL“

Lediglich in der Doppelsitzerklasse waren dieses Jahr keine HVL-Piloten vertreten.

Wie schon in den vergangenen Jahren war Klaus Warnke mit seinem Ventus-2cxm „KW“ als Wetterflieger am Start, um die Wettbewerbsleitung mit wertvollen Informationen zu unterstützen.

Der diesjährige Termin lag eine Woche später als sonst, sodass das Lausitzer „Hexenbrennen“ quasi die Auftaktveranstaltung

darstellte. Einige Teilnehmer waren schon am Vortag angereist und konnten so schöne Trainingsflüge mit bis zu 500 km Distanz durchführen.

Tag 1: Gleich nach dem Eröffnungsbriefing geht es los mit den ersten Wertungsflügen in allen Klassen. → Die 1H verfehlt nur knapp den Tagessieg in der 18-m-Klasse.

Tag 2: Wieder gibt es schöne große Aufgaben für alle 5 Klassen. Ganz vorne die Rennklasse mit 511km. → Die FG muss leider außenlanden, aber dies bleibt die einzige Außenlandung unserer Piloten während des gesamten Wettbewerbes.

Tag 3: Der Meteorologe sieht ein Wetterfenster, in das die Wettbewerbsleitung AAT-Aufgaben für „das kurze Geflügel“, die Renn-, Club- und Standardklasse, zirkelt. → Die 18-m-Klasse geht Eis essen!

Tag 4: Das Wetter ist nicht homogen gut, aber es ist fliegbar. Alle Klassen fliegen AATs. Die 18-m-Klasse „erforscht“ 4 Stunden lang den ostdeutschen und polnischen Luftraum.

Tag 5: Aufgrund der Wetterprognose wird der Tag für alle Klassen neutralisiert.

Tag 6: Siehe Tag 5. Die Wetteraussichten für die nächsten Tage sind gut, so ist auch der zweite Tag ohne Flugwetter problemlos zu ertragen.

Tag 7: Es wird wieder geflogen. Mal wieder AATs. Kräftige, große Schauer prägen den Tag, und die Renn- und die Clubklasse können deshalb nicht mehr starten, da es am Flugplatz zu regnen beginnt. → C1 und DA sind die Helden des Tages; die beiden absol-

vieren als Einzige die gestellte Aufgabe in der Standardklasse. Leider kommt aufgrund der vielen Außenlandungen keine Wertung zustande. Den begehrten Klix-Kalender gibt es aber trotzdem für beide.

Alle Klassen haben jetzt 4 gültige Wertungstage.

Tag 8: Für alle fünf Klassen werden Racing Tasks ausgeschrieben. Erneut können alle Teilnehmer vom HVL die Aufgaben bewältigen.

Tag 9: Der Wettbewerbsmeteorologe identifiziert zwar erneut ein fliegbares Wetterfenster, das aber zu klein ist, um es für den Wettbewerb zu nutzen. → Der Tag wird neutralisiert, und somit stehen die Endergebnisse fest.



Ready to go



„Charlie 1“



Grid

Endergebnisse:

Std: C1 Platz 8, DA Platz 13
 Club: FG Platz 31
 15m: BI Platz 4, 04 Platz 6
 18m: 1H Platz 3, EL Platz 31

Wir haben wieder viel gelernt. Zum Beispiel, dass man keinen Tagessieg braucht, um am Ende vorne mit dabei zu sein. Für die 1H reichten am Ende so die Plätze 2, 4, 13, 7 und 14 für den dritten Gesamtplatz. Fünf Wertungstage für alle und ein schöner

Trainingstag sind ein solider Start in die Wettbewerbssaison 2015. Auch dieses Mal: Dank an alle Helfer, die uns dieses unkomplizierte Wettbewerbsfliegen Jahr für Jahr ermöglichen.

Text und Fotos: Peer Konitzer

Die drei Jugend-Förderpreise für den Segelflug im Luftsportverband Hamburg

Förderpreise für junge Flugsportler haben in Hamburg eine lange Tradition.

Im Jahr 1958 stiftete der Hamburger Flugpionier Wilhelm Krumsiek den „Krumsiek-Wanderpreis“ für den beim jährlich ausgeschriebenen DMSt-Wettbewerb erfolgreichsten Hamburger Nachwuchsflyer. Der Krumsiek-Preis wird seit nunmehr 56 Jahren verliehen, und auf dem Pokal sind die Namen vieler Hamburger Streckenpiloten eingraviert. Der Preis ist verbunden mit einem Geldbetrag und wird jährlich neu vergeben. Im Jahre 2009 erfolgte zur Ermittlung der Preisvergabe eine Änderung; neben den DMSt-Punkten wird jetzt auch das soziale Engagement in die Bewertung mit einbezogen. Der Krumsiek-Preis wird im Rahmen der DMSt-Preisverleihung – mittlerweile in dritter Generation – von den Enkeln Joachim und Manfred Krumsiek überreicht.

Ein weiterer Preis ist der DMSt-Jugendpreis, ausgeschrieben vom Luftsportverband Hamburg für die zusammen drei punkthöchsten DMSt-Flüge, die von einer Jugendlichen oder einem Jugendlichen aus den Hamburger Vereinen geflogen wurden. Das Preisgeld wird von den Vereinen HAC, HVL und SFC Fischbek aufgebracht. Überreicht wird der Preis vom Landessegelflug-Referenten im Rahmen der DMSt-Preisverleihung.

Der dritte Jugend-Förderpreis im Luftsportverband Hamburg ist der Heinz-Huth-Preis,



Benedict Bahmann erhält den Krumsiek-Preis 2014, überreicht von Joachim Krumsiek

der vom HAC Boberg zum Gedenken an den mehrmaligen Segelflugweltmeister Heinz Huth ausgeschrieben wird. Verliehen wird der Preis innerhalb des Vereins an die/den Jugendliche/n mit dem punkthöchsten DMSt-Flug von Boberg aus.

Alle drei Jugendpreise verstehen sich als Anreiz und als Förderung des Segelflugs. Schaut man auf die Preisträger der Vergangenheit zurück, konnten viele von ihnen große Segelflug- und Wettbewerbserfolge bis hin zu Weltmeistertiteln erlangen.

Die folgende Kurzübersicht enthält die wichtigsten Informationen zu den Jugend-Förderpreisen und soll Ansporn für die Flugplanung und die Bewerbung für diese Preise sein. Für alle Jugend-Förderpreise gilt eine Altersgrenze von 25 Jahren, und die Flüge müssen einzsig geflogen werden.



DMSt-Jugendpreis 2014 für Jana Lehmann, überreicht von Segelflugreferent Sebastian Huhmann

Krumsiek-Preis

- Teilnehmer aus jedem Hamburger Verein mit dem punkthöchsten DMSt-Flug und einer Empfehlung aufgrund sozialen Engagements im Verein
- Startplatz des Fluges muss ein zum Luftsportverband Hamburg gehörender Flugplatz sein
- Für jeden der Kandidaten gibt der jeweilige Jugendleiter des Heimatvereins ein Statement über dessen Einsatz, die Übernahme von Verantwortung, das soziale Engagement im Verein etc. ab
- Die Bestimmung des Preisträgers aus den Bewerbern pro Verein erfolgt durch die Brüder Joachim und Manfred Krumsiek gemeinsam mit dem Landesreferenten für Segelflug
- Der Preis besteht aus einem Wanderpokal und einem Preisbecher für den Gewinner

- Das Preisgeld beträgt 1.000,- Euro; bei mehreren Gewinnern wird die Summe aufgeteilt
- Die Übergabe des Preises erfolgt bei der DMSt-Preisverleihung
- Preisträger 2014 war Benedict Bahmann vom HAC

DMSt-Jugendpreis des Luftsportverbandes Hamburg

- Für die Jugendliche oder den Jugendlichen mit den drei zusammen punkthöchsten DMSt-Flügen der Saison
- Gewertet wird der 1. Platz aus der Hamburger DMSt-Juniorenwertung, zusammen aus Club- und Standardklasse
- Preisgeld: 500,- Euro

- Übergabe des Preises bei der DMSt-Preisverleihung
- Preisträgerin 2014: Jana Lehmann, HVL

Heinz-Huth-Preis (nur HAC Boberg)

- Für den punkthöchsten DMSt-Flug eines Jugendlichen mit Startplatz Boberg
- Großer historischer Wanderpokal
- Preisgeld: ein Viertel der DMSt-Punktzahl des Fluges als Geldbetrag in Euro
- Der Preisträger wird auf dem „Thermikdankfest“ zum Saisonende genannt. Die Verleihung erfolgt beim alljährlichen HAC-Neujahrsempfang
- Preisträger 2014: Benedict Bahmann, HAC



Julian Wiggers bei der Vorbereitung für einen DMSt-Flug

Bei weiteren Fragen stehen der Luftsportverband Hamburg und die Jugendleiter der Vereine gerne zur Verfügung und wünschen allen Teilnehmern viel Erfolg.

Text und Fotos: Harald Krischer

Flugplatzfest in Neu Gülze am 27. Juni 2015



Segelfliegen einfach erklärt

Nachdem unser etwas improvisiertes Jubiläumsfest im letzten Jahr so überraschend gut geklappt hatte, wollen wir wieder ein kleines Fest der Allgemeinen Luftfahrt feiern.

Dank der bewährten Zusammenarbeit mit Nachbarn, Gemeinde und Freiwilliger Feuerwehr und nicht zuletzt anderen Luftsportlern und Vereinen, die uns auch dieses Jahr Unterstützung zugesagt haben, können wir

den Menschen aus der Region verschiedene Luftsportarten präsentieren.

Neben Segel-, Motor und Gleitschirmflugvorführungen wird es ein breites Schnupper- und Rundflugangebot bis hin zu Mitflügen in einer Antonow AN-2 geben, denn in der Luft ist ja es immer noch am besten nachzuvollziehen, warum wir alle fliegen. Aber auch allen, die am Boden bleiben,



Ein Flugplatzfest für die ganze Familie

wollen wir mit Erklärungen und Flugzeugen zum Anfassen die Fliegerei näherbringen. Und natürlich freuen wir uns auch aufs Feiern und Fachsimpeln mit Fliegern aller Art. Vom morgendlichen Flieger-Aufbauen bis zum Lagerfeuer mit Open End und bei Kaffee & Kuchen und Bier & Grillen, wir freuen uns auf euch, guckt einfach mal längs!

Eure Akaflieg Hamburg

Text und Fotos: Akaflieg Hamburg

Klaus Tesch zum 80. Geburtstag



Am 5.5.2015 wurde Klaus Tesch 80 Jahre alt. Wir – die Mitglieder und der Vorstand des Hamburger Aero Club Boberg – gratulieren unserem Ehrenmitglied Klaus ganz herzlich. Als Mitglied der ersten Stunde – Eintritt am 1.11.1952, also vor fast 63 Jahren – hatte Klaus maßgeblichen Anteil am Aufbau des H.A.C Boberg e.V.

Und das ganz konkret. Flugzeuge, Winden, Lepos, Werkstatt und Vereinshaus wurden mit Ideenreichtum und unter großem zeitlichen und körperlichen Einsatz selbst gebaut.

Klaus' Erfindergeist und seine handwerklichen Fähigkeiten waren dabei unverzichtbar und wurden immer wieder herausgefordert. Bis in die jüngste Vergangenheit hinein verdanken wir Klaus hervorragende Ideen und beispielgebende Beiträge zum Segelflug. Ein Ergebnis dieser Arbeiten – unser Kunststoffseil-Windensystem – dokumentieren wir auf unserer Homepage (<http://www.hac-boberg.de/winde.php>). Vereine in ganz Deutschland haben sich an Klaus gewandt, um von seinen Erfahrungen mit dem Kunststoffseilsystem

zu lernen, und er hat andere gern an seinem Wissen teilhaben lassen. Von den dadurch entstandenen Kontakten profitiert der H.A.C. Boberg bis heute.

Fliegerisch herausragend ist bis heute sein Klassenrekord „Gerade Zielstrecke“, den Klaus mit seinem motorlosen Flug über 1.051 km von Boberg nach Ancenis in Frankreich vor über 43 Jahren, am 25. April 1972, mit seiner LS 1 c aufstellte. Für diesen weltweit einer der ersten Flüge über 1000 km erhielt Klaus das FAI-1000er-Diplom mit der Nummer fünf.

Als Wettbewerbspilot und Streckenflieger war er erfolgreich; als langjähriger Fluglehrer gab er seine Kenntnisse an den Nachwuchs

weiter. Regelmäßig förderte Klaus hoffnungsvolle und ambitionierte Jugendliche, die er auch auf seinem Flugzeug fliegen ließ. Im Gegenzug erfreuten ihn vonseiten der Jugendlichen besonders technisches Verständnis, Einsatzbereitschaft und sorgfältiger Umgang mit dem Gerät.

Mittlerweile hat Klaus sich alters- und gesundheitsbedingt aus der aktiven Fliegerei und der operativen Instandhaltungsarbeit im Verein weitgehend zurückgezogen. Wie wir alle, beobachtet auch er noch sehr genau die Entwicklung im heutigen Vereinsleben und die Veränderungen in der Haltung vieler heutiger Mitglieder. Sein – von ihm selbst

gelebter – Anspruch an Einsatzbereitschaft und Miteinander im Vereinsleben und an die Sicherheit in der Werkstatt und auf dem Flugplatz ist für uns stets Vorbild und Herausforderung zugleich. Seine Beobachtungen und seine Mahnungen sind für uns aufschlussreich und wichtig, seine Bereitschaft, Wissen an die nachfolgende Generation weiterzugeben, nachahmenswertes Beispiel. Lieber Klaus, die Mitglieder und der Vorstand des H.A.C. Boberg e.V. wünschen dir alles Gute, Gesundheit und noch viele schöne Stunden mit deiner Familie und mit uns allen in Boberg.

*Hartwig Grothkopp,
1. Vorsitzender, H.A.C. Boberg e.V.*

Wir gratulieren:



**Torge Koenig HVL Boberg
zum ersten Alleinflug**

am 01.05.2015 mit Fluglehrer Peter Albus
in Boberg



**Maximilian Bartels SFC Fischbek
zum ersten Alleinflug**

am 06.04.2015
in Boberg



**Jarik Koenig HVL Boberg
zum SPL**

am 12.04.2015
bei Prüfer Dr. Hendrik Geilsdorf
in Boberg

Lars Husmann HAC Boberg zum ersten Alleinflug am 16.04.2015 in Boberg
Felix Passon HAC Boberg zum ersten Alleinflug am 19.04.2015 in Boberg
Sebastian Clermont HAC Boberg zum ersten Alleinflug am 01.05.2015 in Boberg
Simon Maximilian Drapal HAC Boberg zum ersten Alleinflug am 02.05.2015 in Boberg

Termine

Termine 2015

27.06.2015	Flugplatzfest Segelflugplatz Neu Gülze ab 11:00 Uhr Flugvorführungen, Rundflüge, Speis und Trank, Tombola Abends Lagerfeuer und Scheunenfest mit DJ
25.07–09.08.2015	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Zell-Haidberg (Bayern)
22./23.08.2015	19. und letzte Runde der Segelflug-Bundesliga 2015
05.09.2015	65-Jahr-Feier Aero Club Hamburg e.V., ab 10:00 Uhr freies Fliegen, auch für Gastflieger
19.09.2015	Hamburger „Schleudergang 2015“ beim Niendorfer Flugsportclub e.V. ab 10 Uhr
17.10.2015	Thermikdankfest Clubhaus HAC Boberg
08.11.2015	Seniorenkaffee HAC Boberg, 15:00 Uhr
22.11.2015	DMSt-Siegerehrung und Krumsiek-Preisverleihung, 15:00 Uhr im HAC-Clubhaus

Liebes Mitglied, lieber Leser!

Immer wieder berichten wir in unserer Zeitung, auf Versammlungen und Veranstaltungen von Jubiläen und Ehrungen unserer Mitglieder. Gerade im Luftsport, als Teil der allgemeinen Luftfahrt, sind die gesetzlichen Anforderungen besonders hoch.

Ob im Vorstand eines Vereins, als Fluglehrer und Techniker, als Organisator und Helfer bei Veranstaltungen und bei all den vielen anderen notwendigen Arbeiten ist der ehrenamtli-

che Einsatz gefragt. Eine besondere Aufgabe ist die Gewinnung neuer Mitglieder und das Heranführen der Jugendlichen an unseren Sport. Nicht jeder sieht für sich die Möglichkeit sich für andere zu engagieren und Aufgaben für die Gemeinschaft zu übernehmen.

Daher gilt unser Dank all denen, die auf vielfältige Art den Luftsport mit all seinen Sparten fördern und unterstützen.

*Euer Landesverband Niedersachsen e.V.
Renate Neimanis*



Gemeinsam-Preis für Adolf Laub (Luftsport-Verein Gifhorn e. V.)



Die Preisträger des diesjährigen Gemeinsam-Preises mit Vizekanzler Sigmar Gabriel, Chefredakteur der Braunschweiger Zeitung Armin Maus, dem evangelischen Landesbischof Christoph Meyns sowie der Braunschweiger Dompredigerin Cornelia Götz (alle hi. Reihe, v. l.)



Bild mit Adolf in der Mitte: Chefredakteur der Braunschweiger Zeitung Armin Maus, Preisträger Adolf Laub, Dompredigerin Cornelia Götz (v. l.)

Das Abstimmen hat sich gelohnt: Unser Mitglied Adolf Laub hat bei der Verleihung des Gemeinsam-Preises, einer Kooperation zwischen Braunschweiger Dom und Braunschweiger Zeitung zur Würdigung des Ehrenamts, den Sonderpreis der Jury 2015 verliehen bekommen. Damit wird sein nunmehr 27-jähriges Engagement für den Modellflugsport und hier insbesondere die intensive Jugendarbeit gewürdigt. Die Festveranstaltung fand vor 800 Gästen

am 18.05.2015 im Braunschweiger Dom statt. Die Festrede hielt Vizekanzler Siegmund Gabriel. Neben der eigentlichen, spezifischen Ehrenamtsarbeit würdigte Gabriel vor allem die menschliche Komponente des gemeinsamen Miteinanders, die unsere Gesellschaft lebenswerter macht. Die Laudatio für Adolf Laub wurde von Frank Witter, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Financial Services AG gehalten. Er hob vor allem den sozialen Aspekt des Arbeitens in einer Gruppe und

die erfolgreiche Bewältigung des klassischen Modellflugzeugbaus als Triebfeder von Adolfs Engagement hervor. Wie sagt Adolf immer: „Lernen durch Tun, so lernen die Kinder und Jugendlichen am besten.“

Text: Martin Wermes, Bilder: Richard Wolfer

Der Landesverband gratuliert Adolf Laub und dem Luftsport-Verein Gifhorn e. V. zu dieser außergewöhnlichen Ehrung.

R. N.

Meisterehren für Joel Heidelberg



Joel Heidelberg und Mathias Laurien mit Wolf-Dietrich Dolzinski

14 Jahre jung errang Joel Heidelberg den Siegeltitel als Niedersächsischer Jugendmeister in der Modellflugklasse F1 H.

Den 2. und 3. Platz belegten Matthias Laurien und Philip Knotz.

Sie wurden für ihre gute sportliche Leistung am 11.04. auf der Modellflugtagung des LVN geehrt.

Alle drei sind Mitglieder im LSV Gifhorn und werden von Adolf Laub und seinen Mitstreitern betreut.

Der Wettbewerb geht über 2 Jahre und wird an 6 Wertungstagen geflogen, jeweils 3 Tage auf dem Flugplatz in Springe, geleitet von Jürgen Wilke und 3 Tage in Uetze, geleitet von Erich Ullrich.

Für den Wettbewerb 2015/2016 wünschen wir den Teilnehmern viel Erfolg.

Text: R.N.

Bild: Jens Heidelberg

Bezirksmeisterschaften Weser-Ems (BZM) und Manfred Krebs Gedächtnisfliegen (MKF) 2015 am Flugplatz Nordhorn-Lingen (Ein Wettbewerb aus der Sicht des Sportleiters)

Nun sind schon ein paar Tage vergangen, die Aufräumarbeiten sind fast beendet und ich bin so langsam wieder ausgeschlafen.

In regelmäßigem Turnus richten inzwischen 9 Vereine jährlich in der Himmelfahrtswoche die **Bezirksmeisterschaften Weser-Ems (BZM)** aus. Früher als Quali-Wettbewerb für die Niedersachsen wird seit mehr als 10 Jahren aus Spaß geflogen.

Eingebettet von Donnerstag bis Sonntag findet das **MKF als Nachwuchswettbewerb** statt.

Da unser Platz für viele attraktiv ist, wir räumlich kaum eingeschränkt und die Stimmung und Verpflegung legendär sind, waren wir schon davon ausgegangen, dass nicht wenige Teilnehmer und auch „Externe“ kommen würden. Als die Anmeldezahlen aber deutlich über die sonst üblichen 40 Meldungen gingen, haben wir dann doch bei 50 Teilnehmern die Reißleine gezogen. Wer schon einmal an den Vorbereitungen



und der Durchführung eines Wettbewerbes teilgenommen hat, weiß wie viel Arbeit auch schon im Vorfeld geleistet werden muss. Die Planungen waren seit Herbst letzten Jahres im Gange, Ausschreibung fertigen, DFS und

Militärs, Wendepunkte, Ersatzwinde, Sanitärcontainer, Internet, Verpflegung, Pokale, Campingplatz, Strom etc.

Die letzten beiden Wochenenden wurden dann nochmal hektisch, um die Infrastruk-

tur aufzustellen, Abrüsten, Internet testen, Rasen mähen, Aufgaben testen, Küche vorbereiten usw.

Freitag 08.05.: Anreise und Eröffnungsbriefing für 23 Teilnehmer der BZM

Unser 1. Vors. Thomas von der Linde stellte erst einmal „sein“ Team vor und bedankte sich brav bei den Sponsoren. Nachdem Harry als „WBL“ dann das Wichtigste zu Infrastruktur und Ablauf gesagt hatte, übernahm ich den längsten Part: Flugplatz, Sicherheit, sportlicher Ablauf und Wetterausblick.

Abendessen: „Wir Grillen“

Samstag 09.05.: 10:00 Uhr Briefing

Schon morgens war klar, dass nur ein kleines Wetterfenster evtl. am Nachmittag möglich ist, daher wurde die Gemischte Klasse (Index >107) bereits neutralisiert. Für die Clubklasse hatte ich den Klassiker Rheine-Haselünne (102 km) auf dem Zettel gehabt, aber auch hier konnten wir um 12:30 Uhr beim 2. Briefing abbrechen und den Tag für einen Systemcheck nutzen.

Abendessen: Spaghetti Bolognese

Sonntag 10.05.: 10:00 Uhr Briefing/ Startbereitschaft 11:30 Uhr

Für heute sieht es gut aus. Um 07:30 Uhr treffe ich mich mit Zamek, unserem Chef IT und Auswerter, in unserem Wettbewerbsbüro (einem Wohnwagen mit rotem Herz - wer hat das eigentlich für uns gemacht?). Der Kaffee ist fertig und wir checken das Wetter und planen die Aufgaben: Racing task! Clubklasse 250 km Vechta-Herford.

Gemischte 388 km erst Ahlhorn, dann ins Weserbergland zum Köterberg hinter Pyrmont. Ich mache mir ein wenig Sorgen wegen der Warmluft aus Westen, die im Nachmittagsverlauf die Bedingungen verschlechtern soll. Live-Tracking läuft in der Halle: auf dem Beamer Gemischte und auf dem Riesenfernseher Club!

Meine Sorge ist unbegründet, da die meisten sich schon auf dem zweiten Schenkel verbasteln und landen bzw. den Motor nehmen. Heinz Geert schafft mit seiner ASH 25 immerhin 322 km. Nur Swen Wollschläger schafft nach langem Kampf die Aufgabe mit einem 78er Schnitt. Aus der Clubklasse kommen zumindest 4 Piloten zurück nach Nordhorn, insgesamt 11 Piloten fliegen eine Strecke die über 200 km liegt.



Abendessen: Schweinebraten mit Speckböhnchen (lecker)

Montag 11.05.: 10:00 Briefing / Startbereitschaft 12:30 Uhr

07:30 Uhr Kaffee und Wetter. Frischer Wind aus Südwest. Ich habe schöne Aufgaben, das Publikum lächelt mitleidig, warum!? Für beide Klassen: AAT: Achmer Varrelbusch 99,1 km - 279,2 km (182,7 km) 2,5 Std. Keine leichten Bedingungen, da der Wind auf dem letzten Schenkel dafür sorgte, dass viele Piloten einen langen Hals bekommen. Johanna Alberding verfolgen wir auf dem Tracker und können zusehen, wie sie westlich Lingen in der Nähe vom Golfplatz außenlandet. Unser ExPräsi Arno ist von zu Hause zum Acker und hat ihr erstmal ein schönes Bier überreicht. Immerhin sind in der Clubklasse die Hälfte rumgekommen. In der Gemischten sind 3 mit Geschwindigkeitswertung wieder da. Swen hat seinen 1. Platz verteidigt.

Abendessen: Geschnitztes mit Spätzle

Dienstag 12.05.: 10:00 Briefing / Startbereitschaft 14:00 Uhr

07:30 Uhr Kaffee und Wetter. Wellende Kaltfront.

Vor ein paar Jahren in Bohmte war das ein Schimpfwort. Die Front sorgte damals dafür, dass ich eine Woche lang den Hänger nicht aufmachen musste. Aber in Nordhorn-Lingen ist alles anders. 2. Briefing auf 12:00 Uhr gelegt. AAT: Borken - Legden 111,9 km - 250 km (169,1 km) 1,5 Std und die Startbereitschaft auf 14:00 Uhr gelegt in der Hoffnung, dass die Rückseite eine Stun-

de früher kommt. Naja, es sind zwar einige der Clubklasse mehrmals gestartet, 3 Flieger sind auch oben geblieben, aber der Rest hat gemeutert! Ich habe die Klasse nicht neutralisiert, aber die 3 Kämpfer konnten alleine keine Wertung aufmachen. Für die Gemischte war es zu spät, so dass wir um 16:30 Uhr neutralisiert haben, obwohl die Wetteroptik immer besser wurde.

Abendessen: Schnitzel mit Rosmarinkartoffeln

Mittwoch 13.05.: 10:00 Uhr Briefing / Startbereitschaft 11:30 Uhr

Da die Flugzeuge in den Klassen leistungsmäßig doch sehr unterschiedlich sind und ich die einen nicht unterfordern, den anderen aber die Chance geben wollte auch mal wieder nach Hause zu kommen, habe ich für alle die gleiche AAT Aufgabe ausgeschrieben. Wobei! Borken - Rheda - Dorsten, Mindeststrecke: 260 km - 458,5 km (347 km) 3 Std. Ist ja auch kein Pappenstiel mit ner KA 6 oder einem Zugvogel! Was soll ich sagen: Clubklasse 11 von 13 zurück, die KA 6 fliegt 292 km und in der Gemischten fliegt der Altmeister „Heini“ Quint auf seiner ASH 31 einen 110er Schnitt. In der Gemischten Gesamt führt Swen noch immer souverän. In der Club Gesamt hat sich Jürgen Hehemann vor Philipp Roder gesetzt. Sven Brüning vom FSC Hannover fliegt sein erstes 300er! Glückwunsch. Im Laufe des Tages sind die 28 Teilnehmer MKF angereist um 20:00 Uhr ist Eröffnungsbriefing.

Abendessen: „Wir Grillen“

Donnerstag 14.05.: 10:00 Uhr Briefing / Startbereitschaft 12:00 Uhr

Rückseitig der Kaltfront ist es dicht bewölkt und einige sehen mich an wie einen Teletubbie, als ich sage, dass es nachmittags von Süden vollkommen blau wird. AAT für alle: Borken - Nordhorn - Achmer 127,2 km - 383,2 km (246,9 km) 2 Std. Einige der Gemischten wollen mich auf 2,5 Std handeln, 2 Std wären zu kurz. Wir müssen aber erst mal sehen wann es los geht und wie wir die 51 Flugzeuge abschießen. Bei der Aufgabe muss man aufpassen, da es dicht an der niederländischen Grenze vorbei geht. Nicht nur wenige Kameraden handeln sich heute eine virtuelle Außenlandung ein. Andre Thoben schafft auf „LVN“ vor Swen den Tagessieg. Olli Springer nimmt sich übrigens seine 2,5 Std. Mein Zwerg Nevio und ich haben heute auch ganz schön mitgefiebert, da meine Frau Elli mit der Nordhorner ASK 21 mitgefliegen ist, es war spannend! Platz 1: MKF Club: Matze Thöle/MKF Gemischt Keno Döden mit 10 km/h Vorsprung.

Abendessen: Kassler mit Kartoffelpühh

Freitag 15.05.: 10:00 Briefing / Startbereitschaft 12:00 Uhr

„Die kalte Sophie“ bestimmt das Wetter. Einige hatten Eis auf dem Zelt. Ich gehe von einem guten Tag aus und jede der vier Klassen bekommt eine eigene AAT. Heute ruhig mal sportlich, da davon auszugehen ist, dass am Samstag nicht geflogen wird. BZM Club 258 km - 452 km (3,5 Std) / BZM Gemischt 227 km - 408 km (3,5 Std). MKF Club 141 km - 335 km (3 Std) / MKF Gemischt 141 km - 335 km (2,5 Std). Pünktlich 12:00 Uhr wurde gestartet und das gesamte Feld war nach 1:39 Std in der Luft! Da darf man gerne mal ein Lob an unsere Start- und Windmannschaften aussprechen.

Während die BZM Gemischte heute um Münster herumfliegen muss, fliegen die anderen Klassen erst nach Süden und dann einen Schlenker in den Osten. Beim Live Tracking ist der Teufel los. Das Wetter ist schön und alle Rückholer und Helfer sind an der Zielinie (eigentlich Zielkreis) versammelt und fiebern mit. Es macht unheimlich Spaß die spannenden Anflüge zu verfolgen. Marcus mit seiner Hornet DX schafft es sicher im Zielkreis zu landen, was wir live verfolgen können.

BZM Gemischt: Swen Wollschläger ist in der Gesamtwertung uneinholbar, ein 2. Platz am heutigen Tag reicht für den Gesamtsieg. Heini's 2. Tagessieg bringt ihm noch Platz 3. 2. Platz Gesamt: Andre Thoben „LVN“. BZM Club: Andreas Friedel bestätigt mit einem 1000 Pkt seine Klasse auf der KA 6 und kommt mit diesem Flug noch auf den 3. Platz in der Gesamtwertung. (Gerüchte sagen, dass einige Piloten schon überlegen ihren neumodischen Kram zu verkaufen). Christof Büttner schiebt sich mit einer konstant guten Leistung am letzten Tag noch an Jürgen Hehemann vorbei auf Platz 1. Jürgen muss sich mit Platz 2 zufrieden geben.

MKF Gemischt: Keno's 2. Platz am heutigen Tag reicht für Platz 1 Gesamt. Platz 2 Gesamt erringt Moritz Seifert. Der 3. Platz geht nach Achmer, Julien Baumann. MKF Club: Da Mike Nierste am ersten Tag einen Fehler bei der letzten Wende machte, reichte der heutige Tagessieg nicht aufs Treppchen. Matthias „Matze“ Thöle schaffte mit einem 1. und einem 2. Platz den Gesamtsieg. Mario Armitter aus Bückeburg schaffte mit konstantem Fliegen Platz 2 Gesamt. Christian Harms-Zumbrägel kam auf den 3. Platz.

Abendessen: Gulasch mit Nudeln

Samstag 16.05.: 10:00 Briefing / Keine Startbereitschaft / Keine nutzbare Thermik

Der Sportleiter kommt mit einer Flasche Jever zum Briefing :-). Da das Wetter schon vorher eindeutig nicht fliegbar vorhergesagt war, wurde am Freitagabend schon von vielen für die Abschlussparty trainiert! Es wurde umgehend neutralisiert und die Teams nutzten die Zeit bis zur Siegerehrung am Abend, um endlich mal in das umfangreiche Informationsmaterial der Städte Lingen und Nordhorn zu schauen. Einige machten einen Ausflug in die Niederlande (diesmal am Boden).

Um 17:30 Uhr wurden die Sieger geehrt und im Anschluss wurde mit dem reichhaltigen Buffet die Grundlage für die Abschlussparty gelegt, bei der viele auch wieder ein enormes Durchhaltevermögen gezeigt haben.

Zusammenfassung:

Eine anstrengende und aufregende Zeit liegt hinter uns. Es hat unheimlich viel Spaß gemacht mit einer super Truppe diesen Wettbewerb geplant und durchgeführt zu haben. Wirklich jeder vom LSV Lingen, aber auch die Helfer vom LSRG Nordhorn haben alles gegeben, um diese Veranstaltung zu einem vollen Erfolg zu machen. Wir hatten natürlich auch Glück mit dem Wetter, so dass fast immer eine machbare Aufgabe ausgeschrieben werden konnte. Das Wichtigste für mich als Sportleiter aber war, dass wir eine sichere Veranstaltung hatten, alle Piloten diszipliniert, sportlich fair, kameradschaftlich und professionell waren.

Christoph Talle

Grafen-Sage und Trainer-Rekord

Streckenflugehrgang in Hoya ein voller Erfolg

Tausende von Kilometern und ein neuer Rekord: Bemerkenswerte 21 Teilnehmer versammelten sich zum einwöchigen Kompakt-Streckenflugehrgang auf dem Segel-

flugplatz in Hoya, die Bestmarke von zehn Trainern nahmen ihre „Schäfchen“ mit auf die Reise durch den Norden der Republik. „Für uns ein neuer Meilenstein und eine

Mammutaufgabe. Die Trainerausbildung in den vergangenen zwei Jahren zahlte sich aus, wir konnten jedem Teilnehmer gerecht werden“ zog Landestrainer Hartmut Schlüter

(Burgdorf) nach sieben ereignisreichen Tagen ein höchst positives Fazit.

Das Pilotenfeld hätte unterschiedlicher kaum ausfallen können. Auf der einen Seite die Talente aus dem Land zwischen Harz und Nordsee, Marlon Lönnecker (Bad Pyrmont) etwa, oder Lajos Fohlmeister (Akaflieg Braunschweig), intensiv bereiteten sie sich auf kommende Wettbewerbe und Auswahl-Lehrgänge vor. An der Seite wettkampferprobter Trainer, teils noch im Wettkampf stehender Coaches, des Verdeners Norbert Dellinger beispielsweise, der in der 18-Meter-Klasse für die Deutschen Meisterschaften qualifiziert ist, tourten sie über Heide und Altmark. „Hat sich auf jeden Fall gelohnt“ sagte Simon Bacher (AIRBUS-HFB Fluggemeinschaft) nach Lehrgangsabschluss. Auf der anderen Seite die Freizeitflieger im Alter von 35 bis 64 Jahren, die einfach nur ihre Streckenflugfähigkeiten verbessern wollten und künftig ein paar Punkte mehr auf ihrem Konto zu sammeln hoffen. Zu zweit oder sogar einzeln flogen sie jeweils in Trainerbegleitung über malerische Landschaften. Die Palette reichte bis zum Doppelsitzer. Wer möchte nicht vom unglaublichen Erfahrungsschatz eines Dieter Schleef (Celle) profitieren, der geduldig hinten in der DG 500 Platz nahm?

Dabei herrschten nicht mal die allerbesten Wetterbedingungen. „Höhentrog“ und „Abschirmung“ hießen die meistgebrauchten Begriffe beim morgendlichen Briefing. Machte nix. Geflogen wurde dennoch. Und zwischendurch gern mal geplauscht. Alt-Landestrainer Gaidis Neimanis konnte sich bei seiner traditionellen Stippvisite am 1. Mai jedenfalls über mangelnde Gesprächspartner am Windenstart nicht beklagen. Nahezu jeder Teilnehmer kehrte mindestens einmal auf den Platz zurück, ehe es doch noch auf Strecke ging.

Zur echten Herausforderung für die Trainer entwickelte sich erneut die breit gestreute Flugzeugpalette. Alles war vertreten, vom Discus über die LS7 bis zum Astir. Und fehlen durfte natürlich auch die gute und immer noch sehr verbreitete Ka 6 nicht, die nicht nur „über Land“ ein zuverlässiger Partner war, sondern auch den Ziellandewettbewerb dominierte. Der Celler Stephan



Rohr gewann den vom Verband gestifteten ersten Preis.

Und selbst an dem einzigen neutralisierten Tag musste den Teilnehmern nicht langweilig sein. Dass bei der Außenlandung „Braun vor Grün“ geht, hatte Hartmut Schlüter schon in seinem Kern-Unterricht dargestellt, was aber beispielsweise noch zu beachten ist, darauf ging Nils Richter (Burgdorf) ein. Er dokumentierte unter anderem mit eindrucksvollen Filmsequenzen was passiert, wenn zu spät nach Landeflächen gesucht wird oder warum es gar nicht lustig ist, wenn ein Anhängerreifen auf der Autobahn den Geist aufgibt. Jörg Eichhorn (Celle) stellte etwa die Deutsche Meisterschaft im Streckenflug (DMSt) in den Vordergrund seiner Ausführungen, den offiziellen Wettbewerb des Deutschen Aero-Club.

Zur richtigen Mammutaufgabe entwickelte sich die Rekord-Teilnahme auch für den ausrichtenden Segelflugverein Hoya. Ob Windenfahrer, Start-Team, abwechslungsreiches Abendessen, vielschichtiges Frühstück – an alles hatten sie dort gedacht, wo die Weser einen Bogen macht. Und Vereinsvorsitzende Ursula Voß brachte sogar noch einen Wunsch des Bürgermeisters Detlef Meyer unter. Die Hoyaer Grafen hatten der einst einer Sage zufolge viel verloren, erst wichtige Insignien ihrer Macht, dann auch

noch ihr Leben. Ob die Segelflieger nicht auf der Suche nach Schwert, Salamander-Fahne und Ring helfen könnten? Konnten sie. Wer in weißen Wolkenfetzen mächtige Thermik-Ströme ausmacht, der weiß auch hier Rat. Und so gab das Team mit Trainerin Hedwig Schrader (Bad Salzdetfurth), Wilhelm Jansen (Rotenburg) und Jürgen Daube (Braunschweig), der unsere Nachforschungen noch in Form eines Gedichtes festschrieb, dem staunenden Stadtoberhaupt bei dessen Stippvisite alle drei Insignien zurück.

Schau’n mer mal, was dem nächsten Bürgermeister so alles einfällt. Gefordert wäre jener aus Delmenhorst. Denn so viel steht fest: Angesichts des Erfolges wird es auf jeden Fall einen vierten Kompakt-Kurs geben. Die Trainer Andreas und Achim Gesierich, der auch gleichzeitig Vorsitzender des Delmenhorster Luftsportvereins ist, erklärten sich bereit, den Lehrgang in der letzten Aprilwoche des kommenden Jahres auf der Großen Höhe stattfinden zu lassen.

Noch vorher wird zu Beginn der Sommerferien ein weiterer Streckenfluglehrgang des Landesverbandes in Aue-Hattorf stattfinden, der auch schon fast ausgebucht ist.

Heinrich Kracke

Ein Jubiläum der besonderen Art zum 80. Geburtstag



Manch ein Pilot träumt davon, irgendwann mal auf 60 Jahre fliegerische Aktivitäten zurückblicken zu können und trotz des 80. Geburtstages so fit und agil zu sein, um weiterhin dem schönsten Hobby der Welt frönen zu können. Unserem Vereins- und Ehrenmitglied Hans Kruse ist es vergönnt, dieses Privileg mit

und sicher auch durch seine Frau Bärbel erreicht zu haben.

Schon 1955 erhielt Hans seinen Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer und erflog, beflügelt durch seine mit eigener Hand erbauten Flugzeuge, für den LSV Lingen e. V. fast ganz Europa.

Das Interesse am Segelflug und sein handwerkliches Können und Geschick machten ihn schon früh zu einem Spezialisten und Wissensträger rund um jede Art von Luftfahrzeugen. Anfänglich waren es die Holz-, dann die Gemischt- und nun die GFK/CFK-Bauweisen von Flugzeugen, die unser Hans bis heute baut, repariert und pflegt.

Für seine unzähligen Flugschüler und für alle Fluginteressierte stellt er dankenswerterweise sein Wissen und seine Erfahrung zur Verfügung und fesselt jeden durch seine ruhige, freundliche und gewitzte Art, Sachen und Dinge zu zeigen oder zu erklären.

Durch seine ehrenamtlichen Tätigkeiten, ob im Verein, als Leiter der Werkstattleiterkurse im LVN oder als „Grundpfeiler“ der Jugendbildungsstätte Theodor Wuppermann auf Juist, ist er vielen Fliegern und Nichtfliegern als Ehrenmann und Vorbild bekannt.

Wir wünschen dir und deiner Familie (und uns) lieber Hans, dass wir diesen Text in 10 Jahren mit nur kleinen Veränderungen erneut veröffentlichen können.

Deine Vereinskollegen

Auch der Landesverband gratuliert ganz herzlich zum runden Geburtstag und bedankt sich für viele Jahre ehrenamtlicher Tätigkeit als Lehrgangsleiter der Technischen Lehrgänge. So hat Hans Kruse hauptsächlich dazu beigetragen, dass in den Werkstätten der Vereine viele Werkstattleiter dafür sorgen, dass das Luftfahrtgerät immer einsatzbereit ist.

R. N.

Herbert Lindloff – Ehrenmitglied im Luftsportclub Langenhagen e. V.



Auf seiner diesjährigen Mitgliederversammlung wählte der auf dem Flugplatz Celle-Arloh (EDVC) beheimatete Luftsportclub Langenhagen e. V. sein langjähriges förderndes Mitglied Herbert Lindloff zum neuen Ehrenmitglied und in den Ehrenrat des Vereins.

Herbert, „Baujahr 1936“, begann Ende der 1950er Jahre beim LSV Springe mit dem Segelfliegen. Von dieser erlebnisreichen Zeit, die allen Beteiligten auch viel Improvisationstalent abverlangte, erzählt er noch heute begeistert. Ein Verkehrsunfall Ende der 60er unterbrach Herberts Fliegerleben, da er zunächst nicht mehr tauglich geschrieben wurde.

Umso schöner ist es für ihn und uns alle, dass Herbert, der nunmehr in Celle wohnte, eines

Tages wieder auf den Flugplatz fand, den er bereits aus seiner Springer Zeit kannte: Celle-Arloh in der Südheide.

Aus unserem Vereinsbetrieb ist Herbert nicht wegzudenken. Er kümmert sich unermüdlich um den einwandfreien Zustand der Vereinsliegenschaften und die Wartung unserer Fahrzeuge. Als Lepo-Fahrer ist er schlicht eine Legende (unser Seilrückholer trägt seinen Namen). Wenn es manch anderem schon lange zu heiß, zu kalt oder zu sonst was ist, Herbert macht weiter und verbreitet dabei stets eine mitreißend gute Laune.

Herbert, vielen Dank für alles – und bleibe uns bitte noch lange erhalten!

Gabriela Kneipp

Wir gratulieren:

**David Wübbe
zum ersten Alleinflug**

David Wübbe von der AIRBUS-HFB Flug-
gemeinschaft e. V.



Niedersachsenrallye 2015

DAeC-Motorflieger aller Landesverbände sind herzlich willkommen, an der 42. Niedersachsenrallye mit 53. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft am 11. Juli teilzunehmen (Ausweichtermin 12. Juli). In der vorigen Ausgabe des Magazins „Luftsport“ wurde ja bereits auf sie hingewiesen. Die Rallye führt vom Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel (EDWI) zum Flugplatz Karlshöfen (EDWK) zu einer Ziellandung mit Touch-and-Go und dann wieder zurück nach Wilhelmshaven. Die Motorfluggruppe Wilhelmshaven-Friesland e. V. als Ausrichter ist schon eifrig bei der

Planung und Vorbereitung der Wettbewerbsstrecke und all der anderen Dinge, die zu organisieren sind, und das für die Zwischenlandung gemeinsam mit unseren Fliegerfreunden in Karlshöfen.

Ausgewiesener Anmeldeschluss ist der 5. Juni, doch angesichts der recht kurzen Zeit zwischen dem Erscheinen der vorliegenden Ausgabe des „Luftsports“ ist eine Teilnahme bei Anmeldung ein paar Tage danach voraussichtlich auch noch möglich. Einfach die Ausschreibung unter www.daec-lvn.de

– Motorflug – Termine herunterladen, das Anmelde/Nennformular ausfüllen, scannen und per E-Mail an den Ausrichter senden (Adresse siehe Ausschreibung). Wir freuen uns auf viele Besatzungen und eine schöne Niedersachsenrallye nahe der Waterkant.

Bis bald in Wilhelmshaven und Karlshöfen!

*Dietmar Hepper
Referent Rallyes und Wettbewerbe,
Motorflugkommission*

Termine 2015

Technische Ausbildungslehrgänge

12.10. – 23.10.2015	Werkstattleiter-Lehrgang für Luftfahrzeuge in Holz- und Gemischtbauweise (WL1)
Flugplatz Hodenhagen	Meldeschuß: 14.09.2015

24./25.10. 2015 und 31.10./01.11.2015	Zellenwart-Lehrgang und Basiseinweisung
--	---

Flugplatz Hodenhagen	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. Meldeschuß: 26.09.2015
----------------------	--

Technische Ausbildungslehrgänge

26.10. – 30.10.2015	Motorseglerwart-Lehrgang für 2- und 4-Taktmotore Module: GM, FM, M1, Z1 und Z2 (nur Wartung)
Flugplatz Hodenhagen	Meldeschuß: 28.09.2015
02.11. – 13.11.2015	Werkstattleiter-Lehrgang für Luftfahrzeuge in Faserverbund-Werkstoff-Bauweise (WL2)
Flugplatz Hodenhagen	Meldeschuß: 05.10.2015
09.11. – 13.11.2015	Fallschirmwart-Lehrgang Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf) max. Teilnehmerzahl: 8 Meldeschuß: 12.10.2015

Segelflug

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

Segelfluglehrerausbildung 2015

04.09. – 19.09.2015	Ausbildungslehrgang mit abschließender Prüfung	Segelfluggelände „Großes Moor“ Ehlershausen
---------------------	---	--

Luftsportjugend

28.08. – 30.08.2015	Landesjugendvergleichsfliegen 2015	Flugtechnischer Verein Metzingen 2001 e.V. „Flugplatz Berliner Heide“
---------------------	------------------------------------	--

Motorflug

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.
29.07. – 02.08.2015 14.11.2015	15. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung Niedersächsischer Motorfliegertag	Neuer Flugplatz: Bad Wörishofen Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

Verband

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

Fliegende Feuermelder

Auch in diesem Jahr bittet unser Präsident Ernst Eymann alle Luftsportler darum, während trockener Wetterperioden und beim Überfliegen von Wäldern höchste Aufmerksamkeit walten zu lassen. In den vergangenen Jahren konnten durch aufmerksame Piloten bereits einige Waldbrände frühzeitig entdeckt und so größere Brände verhindert werden.

Bei Sichtung eines Brandes sollte die Feuerwehr unverzüglich über den nächstgelegenen Flugplatz alarmiert werden, wenn möglich mit den GPS-Koordinaten des Brandherdes.



Foto: Ernst Eymann

Neuwahl der Modellflugkommission

Der bisherige Modellflugreferent hatte am 26.03.2015, zwei Tage vor der einberufenen jährlichen Mitgliederversammlung, sein Amt niedergelegt. Da in der Kürze nicht alle Vereine darüber informiert werden konnten, wurde die Versammlung zu einer Aussprache über die aktuelle Lage genutzt.

Ernst Eymann, der Präsident des Luftsportverbandes, machte die Neubildung der Kommission zur „Chefsache“. Er betonte, dass es hinsichtlich der Probleme mit der Zulassung neuer Modellfluggelände, der intensiven Nutzung der Windenergie in Rheinland-Pfalz und der Förderung der sportlichen Aspekte im Modellflug wichtig sei, wieder eine starke und handlungsfähige Modellflugkommission zu bekommen. Um den zukünftigen Aufgaben gerecht werden zu können, sollte die gesamte Modellflugkommission neu gewählt und mit neuen Strukturen versehen werden.

Bei der auf den 09.05.2015 festgelegten „Außerordentlichen Hauptversammlung Referat Modellflug“ waren 14 der insgesamt 20 im LSVRP organisierten Vereine durch z.T. mehrere Mitglieder vertreten.

Da bis dato immer noch keine ausführlichen Berichte zur Tätigkeit der alten MFK für 2014 vorlagen, stellte jeder Verein seine Aktivitäten und Probleme selbst vor. Demnach haben fast alle Vereine Nachwuchsorgen, und es wird allorts mit engagierter Jugendarbeit und Info-Veranstaltungen versucht, die Altersstruktur zu verbessern. Viele Vereine sind von Platzschließungen und Umweltauflagen betroffen. Als weitere Tendenz im Vereinsleben zeigte sich, dass wegen strengerer Genehmigungsaufgaben und schwindenden Engagements der Mit-



Die Vollversammlung...

glieder viele Vereine auf Flugveranstaltungen verzichten. Eine Ausrichtung von oder Teilnahme an sportlichen Wettbewerben ist nur vereinzelt gegeben.

Interessant waren die praktischen Erfahrungen einzelner Vereine bei Problemen mit dem Fluggelände. Aus der Arbeit an dieser Problematik ergibt sich der Rat, die kommunalen Mitteilungen und Protokolle der Gemeinderatssitzungen regelmäßig auf evtl. geplante bauliche Veränderungen im näheren Umfeld der jeweiligen Modellflugplätze zu hinterfragen. In einer Gemeinde wurde z. B. der Standort und die Höhe der geplanten Windräder durch Gasballone simuliert, mit dem Erfolg, dass die Gemeindevorteiler das Bauvorhaben ablehnten.

Diese und weitere Beiträge überzeugten die Teilnehmer von der Wichtigkeit des Erfahrungsaustauschs unter den Modellflugvereinen und eines engeren Kontakts zur Modellflugkommission. Die neu gestaltete Website des Luftsportverbandes soll in Zukunft stärker für eine aktuelle Kommunikation im Bereich Modellflug genutzt werden. Außerdem kann und sollte jeder Modellflieger oder Verein das LuftSport-Magazin für eigene Berichte nutzen.



...hat gewählt: v.l.n.r. Gerhard Rapp, Ludwig Feuchtnr, Ernst Eymann, Eberhard Heiduk, Peter Glasner, Eva Riedel, Marc Zartmann

Für die anschließende Neuwahl der Modellflugkommission wurde Gerhard Rapp, Präsidiumsmitglied und Justiziar des LSVRP, als Wahlleiter bestimmt.

Nach der Entlastung der alten MFK wurde zunächst Eberhard Heiduk zum 1. Vorsitzenden der MFK gewählt. Er setzte sich mit 13 zu 11 Stimmen bei 4 Enthaltungen gegen Peter Glasner durch. Im weiteren Verlauf wurde Marc Zartmann zum stellvertretenden Vorsitzenden, Eva Riedel zur Referentin für Jugendarbeit und Ludwig Feuchtnr zum Fachreferenten F4 – Vorbildgetreue Flugzeugmodelle gewählt.

Das Referat „Umweltfragen und Betreuung in Platzangelegenheiten“ wird von Eberhard Heiduk mit betreut. Die Referate „Modellflugsport“, „Öffentlichkeitsarbeit“ sowie weitere Fachreferate in der Arbeitsgruppe Modellflugsport konnten nicht besetzt werden und sind noch vakant. Bei ca. 1000 im LSVRP organisierten Modellfliegern sollten sich aber auch für diese Ämter geeignete Freiwillige finden.

Text: Ludwig Feuchtnr

Fotos: Ludwig Feuchtnr, Reiner Welker

Fluglehrerlehrgang 2015 beim Luftsportverband RLP

In der Zeit vom 11.04–24.04.2015 fand der Praxisteil dieses Lehrgangs auf dem Domberg in Bad Sobernheim statt. Bereits im Januar dieses Jahres hatten wir uns zu einem Wochenende getroffen, um uns die pädagogischen Grundlagen anzueignen.

Die Veranstaltung war ein voller Erfolg: 14 Tage gutes Wetter, 886 Segelflugstarts und 27 neue Fluglehrer! Unser besonderer Dank gilt dabei Carl-Otto und seinem Team. Sie haben uns einen wirklich interessanten Lehrgang mit sehr geselligen abendlichen Treffen geboten. Bravo Zulu – toll gemacht!

Die Teilnehmerschaft war bunt gewürfelt aus den unterschiedlichen Bundesländern: aus Schleswig-Holstein, Hessen, Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und – natürlich – Rheinland-Pfalz.

Am 11. April trafen wir uns zur praktischen Ausbildung. Dabei wurde auf die bereits im Januar vermittelten pädagogischen Kenntnisse – unter der Leitung von Bernd Hauptert – zurückgegriffen. Nach dem Bezug der Zimmer traf man sich zu einem gemütlichen Beisammensein im Dorfkrug, und am nächsten Morgen wurde dann mit dem insgesamt straffen Programm begonnen:

Nach Platzeinweisung durch Carl Otto Wesel (Geschäftsführer des LSVRP) und den ersten Vorsitzenden des Flugsportvereins Bad Sobernheim, Bruno Rhein, konnten die



ersten Orientierungsflüge unternommen werden. Dank eines durch die Fluglehrer-Anwärter ausgeklügelten Systems war der Flugbetrieb stramm organisiert, um so die erforderlichen Mindeststartzahlen der 27 Teilnehmer sicherzustellen. Den Flugbetrieb stemmten die Lehrgangsteilnehmer selber und erreichten schon am ersten Lehrgangstag 136 Ausbildungsstarts. Im Einsatz waren zehn Ausbilder, drei ASK 21 und eine ASK 13. Durch die unterschiedlichen Ausbilder haben wir verschiedene Ausbilder-Charaktere kennengelernt, die uns sehr gut auf unsere zukünftigen Flugschüler vorbereiteten. Während dieser praktischen Ausbildung wurden alle Übungen, wie z.B. Trudeln mit der ASK 13, Anflüge aus unbekannter Position oder Startunterbrechungen, geflogen. Und die ganze Zeit hatten wir ein Hammerwetter. Nur auf ausgiebige Thermikflüge mussten wir leider verzichten, um den Zeitplan einhalten zu können.

Nach erfolgreichem Flugbetrieb ging es dann am Abend zum gemeinsamen Abendessen in den Dorfkrug nach Oberstreit, wo es reichlich gutes Essen für die hungrigen Fliegermäuler gab.

Das Abendprogramm war meistens mit Theorieeinheiten und der Ausarbeitung von Lehrproben der Anwärter gefüllt. Die Themen waren weit gefächert. So ging es z.B. um das Wellefliegen in den Alpen, um Grundlagen der Aerodynamik, um Sauerstoffmangel beim Fliegen und um die Vorbereitung auf den Streckenflug.

Umrahmt wurde der Lehrgang durch Grillabende vom lokalen Luftsportverein, einen Besuch im Freilichtmuseum sowie eine Weinprobe. Nach zwei erfolgreichen Wochen starten die 27 Jung-Fluglehrer nun in ihre neue fliegerische Flug-Laufbahn.

Happy Landings!

Jule Göpel

Fluglehrerlehrgang 2016

Auch für 2016 plant der LSVRP einen solchen Lehrgang. Im Januar 2 Theorie-Wochenenden „Lernen und Lehren“, weitere

2 Wochen für den fliegerischen Teil nach Ostern. Genaue Termine und Details folgen, sobald sie feststehen. Interessenten

sollten sich aber schon jetzt bei der Geschäftsstelle des LSVRP melden.

Fluglehrer-Ausbildung Ultraleicht

Class-Rating Instructor (CRI) für Motorflug

Im Dezember 2014 stand fest, dass wegen der sehr großen Anzahl von Segelfluglehrer-Anwärtern ein eigener Lehrgang für die Lehrerausbildung Ultraleicht angesetzt werden musste. Der Landesverband veranstaltet die

se Ausbildung seit Jahren als Vollausbildung in Theorie und Praxis für Ultraleichtflieger mit oder ohne eine weitere Lehrberechtigung.

Was sich in den Vorjahren als gemischter

Lehrer-Lehrgang mit entsprechendem Ausbildungspersonal und im Versorgungsbetrieb mit Unterkunft und Verpflegung gut abwickeln ließ, musste nunmehr neu überdacht werden, denn die Anzahl an Bewerber

bern für den Ultraleicht-Lehrgang hielt sich in Grenzen. Da seit Einführung der JAR-FCL und erst recht nach Einführung der EASA-FCL aus Kostengründen kein PPL(A)-Lehrer mehr ausgebildet werden konnte, nahm der Landesverband die Möglichkeit der Ausbildung eines „class rating instructors“ in Angriff. In bewährter Manier wurde die 1178/2011 mit ihren GMs und AMCs gelesen und ein eigenes Ausbildungshandbuch CRI geschrieben und dem Luftamt Hahn zur Zulassung vorgelegt. Da es sich beim CRI um einen Erst-Lehrgang handelte, wollte der Landesverband auch keine große Reklame betreiben und nahm nur 5 Bewerber an, um erst den endgültigen Arbeits- und Leistungsumfang – auch mit neuen Ausbildern – zu testen.

Am 1. Mai startete dann der gemischte Lehrgang von Ultraleicht-Anwärtern mit den CRI-Bewerbern, wobei allerdings die UL-Flieger bereits im Januar 2015 zur Vorbereitung im Fach Lehren und Lernen ein Wochenende in Bad Sobernheim verbracht hatten. Die Ein-



Die Prüfungsfragen kommen

richtungen des Landesverbandes – Unterkunft, Verpflegung, Hallenraum und Unterrichtsräume alles vor Ort – gestatteten dann auch einen sehr harmonischen Ablauf, auch wenn sich jeder Ausbildungstag dann doch bis 22 Uhr hinzog. Ein straffer abgestimmter Theorie- und Praxisplan garantierte einen reibungslosen Ablauf, der zusätzlich

durch das gute Flugwetter unterstützt wurde. Am 8. Mai fand mit Prüfern vom Luftamt Hahn und dem Luftsportgeräte-Büro die Abschlussprüfung statt, die von allen Kandidaten bestanden wurde. Das Lob der Teilnehmer an den Landesverband für die gute Ausbildung und Betreuung nahm der Verband als Dankeschön gerne an.

Idar-Obersteiner Piloten besuchten die „Wiege des Segelflugs“

Bei bestem Flugwetter besuchten am Sonntag, dem 10.05., sechs Piloten des Aero-Clubs Idar-Oberstein e.V. die Wasserkuppe in der Rhön/Hessen, überregional als Wiege des Segelflugs bekannt. Bereits im Jahre 1910 machten auf diesem Berg Studenten der Akaflieg Darmstadt Flugversuche, bei denen sie bemannte Segelflugzeuge mit Hilfe eines Gummiseils Richtung Himmel zogen. Bereits wenige Jahre später wurde genau an diesem Ort die erste Segelflugschule der Welt gegründet, die heute noch existiert. Wegen des dortigen Naturschutzgebietes, der vielen Touristen und der Besonderheiten vor Ort sind nur wenige Gastflugzeuge pro Tag zugelassen, weshalb die Tour im Vorfeld genauestens geplant wurde.

Von Idar-Oberstein ging es entlang der Nahe nach Bingen und dann vorbei an der Skyline von Frankfurt durch den Taunus in die Rhön bis kurz hinter Fulda. Nach etwas mehr als einer Flugstunde setzten die zwei vereinseigenen Ultraleichtflugzeuge und der Motorsegler



Piloten des Aero-Club Idar-Oberstein am Fliegerdenkmal auf der Wasserkuppe

zum Landeanflug auf den geschichtsträchtigen Flugplatz an. Nachdem die Flugzeuge geparkt waren, ging's nach einer kleinen Stärkung zu einer Wanderung über das 950 m hohe und weiträumige Areal, das einen fantastischen Panoramablick bis weit nach



V.l.n.r.: W. Feil, G. Schick, W. Brust, H. Haffa und Ch. Feil. Foto: Th. Prümm

Thüringen und Bayern bietet. Vorbei an der Wetterstation des Deutschen Wetterdienstes und der ehemaligen Radarkuppel führte die Route zum Fliegerdenkmal und zum Deutschen Segelflugmuseum, bevor der Heimflug nach Idar-Oberstein angetreten wurde. Bei allen Teilnehmern wird dieser Ausflug sicherlich noch lange in guter Erinnerung bleiben.

Bitte vormerken: Jubiläumsflugtag des Aero-Clubs am 12./13. September 2015 auf dem Verkehrslandeplatz Idar-Oberstein.

Stephanie Philippi

2. Generationswechsel beim FSV „Glück Auf“ Ailertchen



Am 18.4.2015 übergab der langjährige Ausbildungsleiter für Motorflug Lutz Möckel sein Amt an Alexandros Milanowski. Am 26.4. und am 7.6. 2015 findet ab 15.00 Uhr in der Fliegerklausur eine Infoveranstaltung statt für interessierte Personen, die eine Ausbildung im Motorflug absolvieren wollen.

Info: Alex Milanowski, Tel 0170/7248902 oder 02663/7404



Oster-Warm-up 2015

Vom 2. bis 6. April fand das diesjährige Oster-Warm-up der Luftsportjugend RLP in Lachen-Speyerdorf statt. Insgesamt 21 Piloten waren dabei und wollten sich entweder in Sachen Streckenflug weiterbilden, sich fit machen für die Saison oder sie standen als Trainer zur Verfügung. Aber jetzt mal von Anfang an ...

Früher waren es störrische Esel, die einem das Reisen schwermachten. Heute sind es Autos. Und wenn das geliebte Gefährt nicht mehr so richtig will, dann kommt man leider zu spät und verpasst den ersten fliegbaren Tag. Schnell kam nach Fabians und meiner Ankunft am Freitagabend aber raus, dass die Bedingungen wohl doch nicht ganz so „prall“ waren, wie wir auf der Fahrt befürchtet hatten. Nach dem Abbau der Flieger ging es an den Grill, es wurde gemeinsam gegessen und über die Flüge des Tages gefachsimpelt.

Der Samstag war leider durchgehend von Regen geprägt, und so blieben alle am Bo-



den. Dennoch wurde der Tag genutzt, um ein wenig Theorie zu diskutieren. Dabei ging es um den Teamflug und die unterschiedlichen Taktiken und Techniken bei verschiedenen Wetterlagen. Abends kochten wir dann

gemeinsam Chili con Carne, was am nächsten Tag wohl für einige Hammerbärte im (!) Cockpit sorgte!

Sonntags hieß es schon beim Briefing, dass es ein guter Tag werden sollte. Also wurden

schnell alle Flieger aufgerüstet und an den Start gestellt. Während der Starts schauerte es leider rund um den Flugplatz, was den Anfang etwas erschwerte. Irgendwann hatten sich dann aber mehr oder weniger alle in ihren Gruppen eingefunden und konnten abfliegen. Der Tag verlief alles in allem gut

und stellte sich abends als der bis dahin beste des Jahres heraus. Insgesamt wurden am Ostersonntag von Lachen aus über 7400 km erflogen, darunter auch etliche 500er! Der Montag war leider wieder sehr durchwachsen, und so beschlossen wir, das Lager damit zu beenden. Insgesamt war es für alle

ein sehr lehrreiches Warm-up, bei dem auch neue Kontakte geknüpft werden konnten. Vielen Dank an alle Trainer und an die Organisatoren aus Lachen für die nette Bewirtung und Kalles Wetterservice!

Niklas Dietz (AC Idar-Oberstein)

Ankündigung Jugendvergleichsfliegen

Das rheinland-pfälzische Jugendvergleichsfliegen 2015 findet vom 21.–23. August in Wershofen statt! Anmeldung und Infos unter: <http://jvf-rp-2015.jimdo.com/>

Frauen

Hallo, liebe Streckenflugpilotinnen!

Der Landesverband Rheinland-Pfalz bietet, wie auch im letzten Jahr, in den Sommerferien vom 03.08.–07.08. ein Streckenflugtraining auf dem Segelfluggelände Nastätten an. Dieses Training ist ein Angebot für Frauen, die Spaß am Streckenfliegen haben, egal, ob sie am Anfang stehen und bereits Streckenflugerfahrung haben oder nicht. Anreise ist am 02.08. gegen Abend. Der erste Trainingstag

ist am 03.08., der letzte Tag, an dem geflogen werden soll, ist der 07.08. Am Fluggelände ist Camping – es fallen Campinggebühren an – möglich.

Gestartet wird nach Möglichkeit im F-Schlepp, aber auch Windenstart ist möglich. Die Anzahl der Teilnehmerinnen ist begrenzt. Die Gebühren richten sich nach Startart und Anzahl der Starts, die Kosten für die Trainer übernimmt der Landesverband.



Informationen bei Sabine Theis,
Tel. 06772-2437
Anmeldungen bitte an die Geschäftsstelle des
Luftsportverbandes bzw. an
frauen@lsvrp.de

Aktionen der Segelfluggruppe Wershofen

Nach der langen Winterpause gingen die Segelflieger der Segelfluggruppe Wershofen (SFG) Ende März wieder an den Start. Zuerst noch verhalten, da es vor Ostern kräftig stürmte, dann aber kam die Sonne und mit ihr die Thermik. An den Osterfeiertagen und in der Woche danach wurde kräftig trainiert, alte Fähigkeiten reaktiviert und Neues dazugelernt. Erste Streckenflüge mit bis zu 600 km wurden durchgeführt und Punkte für die Einzel-, Mannschafts- und Vereinsmeisterschaft gesammelt. Der vergangene Samstag bot hervorragendes Thermikwetter, und so konnten einige Segelflieger große Strecken zurücklegen. Stellvertretend für alle seien hier Gerd Krautwig (590 km), Thomas Hoffmann (466 km) und Norbert Peter (370 km) genannt.



Start zum Eifeler Regional-Cup

Da die Monate April, Mai und Juni erfahrungsgemäß die meisten guten Flugtage bieten, finden auch einige Aktionen in dieser Zeit statt. Am 2. Mai veranstaltete die SFG ihren ersten

von zwei geplanten Rundflugtagen. Für das leibliche Wohl war bestens gesorgt: Im „EL Guancho“ gab es Kaffee und Kuchen oder spanische Tapas.

Der 13. Eifeler Regional-Cup mit drei Wertungstagen!



Der undankbare 4. Platz ging an das ASK 13 / ASK 21-Team. Hier Rainer Schneck und Norbert Reuter



Die strahlenden Sieger: v.l.n.r. Peter Dickoff, Christian Grau, Wolfgang Zeyen, Tom Hoffmann, Bernhard Scholl, Wolfgang Hofmeister-Dunkel

Drei Wertungstage, das gab es in der Geschichte des Eifeler Regional-Cups (ERC) bisher eher selten. Dieses Jahr hatten sich 8 Teams angemeldet. Leider waren neben dem Ausrichterverein der SFG Wershofen nur 3 weitere Vereine mit am Start, und zwar der AC Koblenz, der LSV Stolberg und der DASC Traben-Trarbach. Trotzdem konnten unter relativ schwierigen Bedingungen auch sehr schöne Strecken erflogen werden.

Was ist das Besondere am Eifeler Regional-Cup? In der Tradition der Vergleichsfliegen zwischen Eifeler Vereinen in den 60er-Jahren geht es bei diesem etwas anderen Wettbewerb, der den Streckenflug in den Vereinen fördern will, vor allem um eines: die gemein-

same Leistung des Teams, das aus erfahrenen Piloten und Streckenflug-Neulingen gebildet wird. Wer also erfolgreich sein will, sollte sehen, dass auch sein Teamkollege möglichst gut abschneidet und ihm mit Rat und Tat beiseite stehen. Weil nicht die Geschwindigkeit über die gesamte Strecke gewertet wird, sondern nur die Höchstgeschwindigkeit in einem Zeitfenster von 2,5 Stunden zählt, spielt es keine Rolle, wie groß die Strecke ist, die von den einzelnen Piloten geflogen wird. Die Regeln lehnen sich an die der OLC-Bundesliga an.

Erfahrungsaustausch nicht Leistung, Kontakte knüpfen zwischen den Vereinen statt Konkurrenz – das sind die vorrangigen Ziele dieses Wettbewerbs.

Hier die Sieger des 13. Eifeler Regional-Cups 2015:

1. Wolfgang Zeyen, SFG Wershofen, mit Libelle, und Tom Hoffmann, SFG Wershofen, mit Discus CS
2. Christian Grau, SFG Wershofen, mit DG 300 WL, und Peter Dickhoff, SFG Wershofen, mit DG 300 WL
3. Wolfgang Hofmeister-Dunkel, SFG Wershofen, mit DG 800, und Bernhard Scholl, LSV Stolberg, mit LS 3a

Wir hoffen, dass der ERC 2016 wieder so gut besucht wird und auch Petrus uns wieder so gut gesonnen ist!

Weitere Infos: www.regionalcup.jimdo.com

Valentin-Taifun-Treffen in Bad Neuenahr

Am 18. und 19. Juni 2015 findet am Flugplatz Bengener Heide (EDRA) ein Treffen für Besitzer des Motorseglers Valentin Taifun statt. Sollte das Wetter passen, werden etwa 20 Exemplare dieses außergewöhnlichen Reisemotorseglers erwartet. Mit dabei auch der Musterbetreuer, der LTB Korff aus Mainbullau, und ein Vertreter der Firma Limbach aus Königswinter, mit dessen Motoren das Flugzeug ausgerüstet wurde. Sollten die Vorhersagen schlechtes Wetter für dieses Wochenende ankündigen, wird das Treffen kurzfristig

auf das darauffolgende Wochenende, 25./26. Juli, verlegt.

Die Valentin-Taifun wurde zwischen 1981 bis 1990 in 136 Exemplaren gebaut. Im Gegensatz zu ihren damaligen Konkurrenten G 109, Dimona und SF 36 verfügt die Taifun über ein Einziehfahrwerk und Wölbklappen, was sie zu einem sehr flotten Reiseflugzeug macht.

Wer eine Taifun besitzt und noch keine Einladung bzw. Vorankündigung bekommen hat, kann sich wendenman:

redaktion@luftsportmagazin.de



Von der Taifun wurden auch einige Exemplare ins Ausland und nach Übersee verkauft. Hier ein Exemplar am Bromont Quebec Airport.

Foto: Wikipedia/El Grafo

Streckenflug-Trainingslager des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz

Das Streckenflug-Trainingslager 2015 findet vom 25. Juli bis 01. August auf dem Flugplatz Bad Sobernheim-Domberg statt. Das Trainingslager dient der fliegerischen Fortbildung mit Streckenflugtheorie und Flugpraxis. Flugplatz Bad Sobernheim-Domberg

Allgemein:

Trainiert wird in kleinen Teams mit jeweils einem Trainer. Die Aufgaben und Ziele werden vor jedem Flug im Team abgesprochen und ihre Umsetzung nach dem Flug analysiert. Die maximale Teilnehmerzahl ist auf 15 Piloten beschränkt. Die Piloten müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- gültige Segelflugglizenz und Medical
- gültige F-Schlepp-Berechtigung
- Mindest-Streckenflugerfahrung von 100 km (in einem Flug)

Die Lehrgangsgebühr beträgt 130 € je Teilnehmer, für Junioren gilt die ermäßigte Gebühr von 70 €.

F-Schlepp-Gebühren, Unterkunft, Camping und Verpflegung werden gesondert berechnet. F-Schlepp ca. 25 € (auf 600 m)

Camping 12,50 € pro Teilnehmer inkl. Frühstück

Unterkünfte im Verband im EZ/DZ inkl. Frühstück von 20 bis 31 € pro Nacht

Flugplatzdaten:

Koordinaten/Coordinates of the airfield

49 47,45 N/07 39,95 O

Flugplatzhöhe/Elevation

810 ft / 235 m

Piste/RWY

04/21 Gras 800 m

Frequenz/FREQ

118.925

Weitere Informationen zum Flugplatz unter: www.lsvrp.de

Wohnen und Essen:

Am Flugplatz bestehen Campingmöglichkeiten, sanitäre Anlagen sind im Verbandszentrum frei zugänglich. Man kann am gemeinsamen Frühstück teilnehmen, für die restliche Verpflegung ist selbst zu sorgen. In Platznähe gibt es ein sehr gutes Dorf-Restaurant sowie mehrere weitere Gaststätten im Stadtgebiet.

In der näheren Umgebung gibt es auch verschiedene Gästezimmer und Pensionen.

Haftung:

Der Teilnehmer erklärt mit der Abgabe der Meldung, dass er – außer in Fällen von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit – auf alle Schadensersatzansprüche gegenüber dem Veranstalter und dem Ausrichter sowie deren Organen und Erfüllungsgehilfen verzichtet. Dieser Verzicht gilt nicht so weit und in der Höhe, als die Ersatzpflichtigen durch eine Versicherung gedeckt sind.

Der Teilnehmer erklärt ferner für sich und seine Mannschaft, dass er die Vorschriften der Ausschreibung in allen Punkten anerkennt. Soweit der Teilnehmer mit einem in fremdem Eigentum stehenden Flugzeug am Wettbewerb teilnimmt, erklärt der Eigentümer des Flugzeuges, dass er mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an seinem Flugzeug einverstanden ist. Bei Minderjährigen ist die zusätzliche Unterschrift des gesetzlichen Vertreters erforderlich.

Anmeldung:

Anmeldungen bitte bis zum 1. Juli 2015 an Helen Grob über die Homepage des Landesverbandes www.lsvrp.de und dort unter „Termine“ bei „Schule für Flieger“.

30 Jahre Dannstadter Vergleichsfliegen



Als am 1. Mai 1986 das erste Dannstadter Vergleichsfliegen stattfand, hätten sich Hans Schöffler und Gerhard Guhmann, die beiden Väter dieser Veranstaltung, nie träumen lassen, dass es so lange Bestand haben würde, sodass wir heute das 30-jährige Jubiläum feiern können.

Die beiden brachten damals den Stein ins Rollen und fanden über die Jahre viele Mit-

streiter aus den beiden Vereinen SSV-Ludwigshafen und SG Giulini, die diesen schönen Wettbewerb in ihrem Sinne fortsetzten. Beim Wettbewerb selbst, obwohl sehr professionell organisiert, geht es zwanglos und kameradschaftlich zu.

Anfänger, ob jung oder alt, werden behutsam in das Wettbewerbsgeschehen eingeführt, und die „Profis“ geben gerne Tipps und helfen weiter.

Und wenn dann einer mit einer Ka 6 den Tagessieg in der Clubklasse einfährt, wird er beim morgendlichen Briefing euphorisch gefeiert.

So ist es vor allem die familiäre Atmosphäre, die die Teilnehmer beeindruckt – der stets herzliche Empfang, das große Hallo beim Wiedersehen mit „alten“ Bekannten, das kameradschaftliche Willkommenheißen von Neulingen.

Und – nicht gering zu schätzen! – man wird kulinarisch auf's Feinste verwöhnt.

Was hier mit viel Engagement und persönlichem Einsatz auf die Beine gestellt wird, verdient höchstes Lob:

In Dannstadt ist man Gast bei Freunden

Heribert Pütz

Die diesjährigen Sieger sind:

Clubklasse

1. Bert Henn	Std. Libelle
2. Team Ullrich	Discus b
3. Team Piepenburg/Leinert	LS4

Gemischte Klasse

1. Uwe Wahlig	LS 3
2. „Flo“ Theisinger	ASG 29
3. Bernd Schwelm	ASH 31

Rheinland-Pfalz-Tag vom 26. bis 28. Juni in Ramstein-Miesenbach



Liebe rheinland-pfälzische Luftsportler,

Am letzten Juni-Wochenende, vom 26.–28.6., wird in Ramstein das diesjährige Landesfest „Rheinland-Pfalz-Tag“ stattfinden. Neben einer Vielzahl interaktiver Angebote werden von den drei großen rheinland-pfälzischen Radiosendern in den Abendstunden auf drei Bühnen diverse musikalische Highlights geboten.

Tagsüber kann eine abwechslungsreiche Ausstellung im und um den Ortskern von Ramstein besucht werden. Neben Polizei und Zoll mit einer riesigen Ausstellungsfläche zeigen Bundeswehr, U.S. Army und Air Force, was sie zu bieten haben.

Nicht zu vergessen DRK und Feuerwehr sowie eine Fülle weiterer Aussteller mit den Themen Spiel, Sport und Freizeit.

Unter der letztgenannten Rubrik werdet ihr auch den Stand des Luftsportverbandes RP in Zusammenarbeit mit dem LSV Essweiler finden. Geplant sind die Ausstellung eines Segelflugzeugs, eines ULs, etlicher Modelle sowie eines Lilienthal-Gleiters im Maßstab 1:2. Dabei sollen sich die etwa 150.000 erwarteten Besucher über unseren Sport informieren können und anhand einer RP-Luftsportkarte erfahren, wo sich in ihrer Nähe der nächstgelegene Flugplatz befindet.

Idealerweise soll hierbei auch kommuniziert werden, was bei euch so los ist, da es auch Leute von weiter her an diesen Tagen nach Ramstein zieht. Damit wir das hinkriegen, brauchen wir eure Unterstützung, und zwar zunächst in informeller Form. Eine Idee war, die einzelnen Flugtage, Schnupperkurse, Vereinsfeste etc. bei dieser Gelegenheit be-

kannt zu machen; darüber hinaus bietet die Veranstaltung auch euch und eurem Verein die Möglichkeit zur Präsentation. Um den Stand über die drei Tage (Freitagnachmittag bis Sonntagabend) betreiben zu können, werden insgesamt etwa 20 Leute gebraucht. Eine Schicht bestünde aus etwa vier bis fünf Helferinnen und Helfern und ginge etwa vier bis fünf Stunden. Für Verpflegung wäre seitens des Landesverbandes gesorgt. Ab 20 Uhr wird das Gelände rund um Spiel, Sport und Freizeit abgeriegelt, und es kann zum gemütlichen Teil übergegangen werden (RPR1, bigFM, SWR- Bühne). Schlafplätze sind in Ramstein ebenfalls vorhanden, das komplette Gelände ist tagsüber ohne Eintritt für jedermann begehbar.

*Mit freundlichen Grüßen,
Orga Team RP-Tag*

Helfer willkommen - Veranstaltungen melden!

Das gesamte Programm findet ihr unter:
<http://rlp-tag.stk.rlp.de/programm/>

oder auch:

<http://www.ramstein-2015.de/>

Sollte euch das Programm zusagen und ihr selbst oder eure Jugendgruppe beabsichtigt, dem RP-Tag einen Besuch abzustatten, würden wir uns über eure temporäre Unterstützung am Stand sehr freuen.

Hierzu bitten wir euch, bis Montag, 15. Juni uns auf jeden Fall noch ausstehende Termine (Flugplatzfest, Drachenfest, Fly-in etc.) mitzuteilen und evtl. Rückmeldung bzgl. der Möglichkeiten eurer personellen Unterstützung zu geben.

Rückmeldungen bitte an:
bert@lsj-rp.de

Neue Homepage des Landesverbandes

Präsidium, Sportfachreferenten und Sachgebietsreferenten haben sich am 23. Mai in Sobernheim zusammengesetzt, um die neue Homepage des Landesverbandes weiter zu optimieren, die Webmaster Uwe Melzer zusammen mit seinem Kollegen Oliver Schobert erstellt hat. Leider war dieser Termin nicht optimal, da er zeitgleich mit dem Dannstadter Vergleichsfliegen stattfand und die Segelflieger somit einen anderen wichtigen Termin hatten.

Mit dabei waren Präsident Ernst Eymann, Geschäftsführer Carl Otto Weßel, sein Nachfolger Peter Hammann, Motorflugreferent

Manuel Hoferlin, für die SeKo David Wintringer, Technikreferent Hans-Udo Hellrigel, Umweltreferent Karl Lichtenberger, UL-Segelflug-Referent Klaus Burkhard und Pressereferentin Anette Weidner, die zu dem Treffen eingeladen hatte.

Zwar wird es noch ein paar Änderungen geben, aber das neue Gesicht der Seite kann sich schon mal sehen lassen.

www.lsvrp.de



Wir gratulieren:



Losgelöst mal drei!

Mit Bravour absolvierten innerhalb der letzten Woche gleich drei Flugschüler des DASC Traben-Trarbach ihre drei Alleinflüge. **Judith Teichmann, Sven Pierovits und Georg Leimbrock** durften zum ersten Mal die Schönheit der Moselschleife ohne Fluglehrer im Cockpit genießen. Damit ist die erste Herausforderung der umfassenden Ausbildung zur Pilotenlizenz gemeistert. Besiegelt wurde dies mit dem obligatorischen „Hinternversohlen“, gemildert durch viel Anerkennung von den Clubkameraden.

Gratulation

Wir gratulieren Bruno Rhein, dem 1. Vorsitzenden des Flugsportvereins Sobernheim und Umgebung, **zum 60. Geburtstag**. Ernst Eymann überbrachte die Glückwünsche des Landesverbandes. Angemessener Rahmen für einen Fliegergeburtstag: die Halle des Verbandszentrums.



Termine 2015

siehe LuftSport Ausgabe Februar/März und www.lsvrp.de

Veranstaltungskalender

Um die vielen Veranstaltungen der Vereine in unserem Land einem breiteren Publikum, den Nachbarvereinen und allen Luftsportlern zugänglich zu machen, plant der Landesverband einen interaktiven Terminkalender auf seiner Homepage integriert. Hier können alle Flugplatzfeste, Tage der Offenen Tür, Fly-In's, Drachen- und Spielfeste, etc. eingetragen werden.

Unabhängig von diesem Online-Kalender weisen wir auch gerne an dieser Stelle auf Eure Veranstaltungen hin.

Hinweise bitte an: presse@lsvrp.de

Aus der Welt des Luftsports – Neues aus der FAI

Internationaler Modellflugsport mit Drohnen

CIAM-Vollversammlung 2015

Am 24./25. April tagte die internationale Modellflugkommission CIAM am Sitz der FAI, Lausanne. Zuerst kamen Unterausschüsse in Technical Meetings zusammen; von dieser Arbeit hängt ab, wie schnell am 2. Tag 90 Seiten Tagesordnung abgehakt werden. Danach wurden die Gewinner der CIAM-Diplome und -Auszeichnungen gewählt (kein Antrag aus Deutschland) und die World-Cup-Sieger geehrt – da gab es sieben Medaillen für uns, darunter Gold in der Junior- und Silber in der Gesamtwertung der Magnetsegler F1E, beide für Christian Winker.

„Drone Model Aircraft“

Drohnen waren diesmal Thema des „Open Forum“ zum Abschluss von Tag eins. Hintergrund war das Ergebnis einer Arbeitsgruppe in Gestalt eines umfänglichen Regelwerks für Wettbewerbe mit mehr oder weniger automatisch gesteuerten Flugmodellen. Bruno Delor – Präsident des französischen Modellflugverbands FFAM, seit 2014 1. CIAM-Vizepräsident – hatte die Gruppe geleitet. Als Name schlug er „Drone Model Aircraft“ vor, um

Verwechslungen mit anderen Flugsystemen innerhalb der FAI und mit kommerziellen und militärischen Systemen außerhalb der FAI zu vermeiden. Das Regelwerk ist provisorisch; es wird auch zunächst keinen Unterausschuss geben. Erst sollen sich Aktivitäten entwickeln, wie sie insbesondere vom US-Delegierten Bob Brown von den nationalen Verbänden verlangt wurden: „Wer sich dem Thema nicht öffnet, ist in fünf Jahren weg vom Fenster.“

Anträge aus Deutschland

Unter den fast 200 Anträgen, die am 2. Tag behandelt wurden, waren auch etliche aus Deutschland. So wollten die Freiflieger des DAeC die ausufernde Komplexität der drei WM-Klassen F1A,B,C bremsen (solche Modelle kosten inzwischen mehrere 1000 € pro Stück, bei einer durchschnittlichen Einsatzdauer von wenigen Jahren, manchmal wenigen Starts). Wenn schon erwartungsgemäß das dem Plenum vorgeschaltete „Technical Meeting“ die Vereinfachungen ablehnte, dort sitzen die Nutzer der aktuellen Modelle, hätte man auf einer Abstim-



mung im Plenum bestehen müssen. Immerhin gelang es, „Folder“ und „Flapper“ für alle anderen Freifluggklassen auszuschließen.

38 nationale Verbände hatten Vertreter geschickt.

World Air Games in Dubai

Breiten Raum nahmen die bevorstehenden World Air Games der FAI in Dubai vom 1. bis 12. Dezember ein. Die CIAM wird mit F2D (Fesselflug-Fuchsjagd), F3C (Heli-Kunstflug), F3D (Pylon Racing) und F3P (Indoor-Kunstflug) dabei sein. Die Piloten sind bereits eingeladen, sie müssen nur den Flug nach Dubai selbst tragen. Wie viele der Bureau-Mitglieder (also des CIAM-Vorstandes) in die Aufgaben vor Ort eingebunden und damit von der WAG-Organisation untergebracht werden, muss sich noch zeigen. Jedenfalls wird das Bureau Anfang Dezember in Dubai tagen; ein anderer Termin wäre nicht mit dem CIAM-Kalender vereinbar.

Gerhard Wöbbeking

FAI-Jahresbericht 2014

Ende März ist der Jahresbericht der FAI für das Jahr 2014 erschienen. Auf 84 Seiten verschafft er einen guten Überblick über die Sportarten, Aufgaben, Mitglieder, Kommissionen und Aktivitäten des Weltluftsportverbandes. Der Bericht kann als PDF heruntergeladen oder online angesehen werden.



World Air Games 2015

In einer symbolischen Geste wurde die Flamme der FAI World Air Games Dubai 2015 am 28.05. in Lausanne entfacht und der Emirates Aerosports Federation (EAF) übergeben. Die Veranstaltung ist Auftakt einer Welttournee, die den Spielen weltweit Aufmerksamkeit verschaffen wird. Im Dezember werden die Wettkämpfe in zwölf Disziplinen in Dubai ausgetragen.

FAI-Umweltkommission

Mehr über die Arbeit der Kommission steht in der ersten Ausgabe eines speziellen Umwelt-Newsletters; zu finden im Downloadbereich

<http://www.fai.org/downloads>

FAI-Wettbewerb für junge Künstler

Seit 1986 schreibt die FAI jährlich einen Wettbewerb aus, bei dem sich Kinder und Jugendliche aus aller Welt künstlerisch mit luftsportlichen Motiven beschäftigen. In diesem Jahr galt es, ein Plakat zu den World Air Games zu gestalten. Preisträger und ihre Arbeiten im News-Bereich der FAI

<http://www.fai.org/news>





Vorstellung der Schleicher ASG 32 EL

Oben:
Die ASG 32 EL
im geschmückten
Hangar 1 der
Fliegerschule
Wasserkuppe

Die Fliegerschule Wasserkuppe stellte mit Segelflugzeughersteller Alexander Schleicher im dortigen Luftsportzentrum die brandneue ASG 32 EL vor. Wie stark das Projekt auch Politik und Wirtschaft interessiert, belegte die Anwesenheit mehrerer Gäste aus diesen Bereichen. So war der Landesvorsitzende der hessischen SPD sowie stellvertretende Bundesvorsitzende der SPD Thorsten Schäfer-Gümbel in die Rhön gekommen, ebenso wie sein Landtagskollege Markus Meysner von der CDU.

Umweltfreundlich, zukunftsweisend und einfach zu bedienen – so wur-

de die ASG 32 EL in Hangar 1 des Luftsportzentrums vorgestellt. Bei fehlender oder abflauerender Thermik ermöglicht sie der Besatzung, ihren Flugweg noch 100 Kilometer fortzusetzen. Bei 25 KW Leistung erbringen die Batterien eine 20-minütige Laufzeit des E-Motors; dopsitzig steigt das Flugzeug dabei mit 1,3 m/s.

„Mit der ASG 32 EL werden neue Maßstäbe in Leistung und Ökologie gesetzt“, stellte Schulleiter Harald Jörges das neue Schleicher-Produkt vor. Für ihn, so Jörges, sei dieses Flugzeug nicht nur auf der Wasserkuppe, sondern weltweit richtungsweisend. Die Wasserkuppe sei nicht

nur Geburtsstätte des Segelfluges, sondern von hier aus gingen immer wieder neue Impulse für die Entwicklung der Luftfahrt insgesamt aus. Jörges sieht in der ASG 32 EL den Aufbruch in ein neues Energiezeitalter. Er könne sich gut vorstellen, dass man auf der Wasserkuppe und in der Fliegerschule in nicht allzu ferner Zukunft ganz ohne fossile Energie auskommen werde. Als Präsident der „Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe“ (GFS) freute sich Landrat Bernd Woide, das Spitzenprodukt aus Poppenhausen im Luftsportzentrum vorstellen zu dürfen. Er sei glücklich, so Woide, solche

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



Hochtechnologie-Unternehmen wie Alexander Schleicher im Landkreis zu haben. Grußworte überbrachten weiterhin Regierungspräsident Dr. Walter Lübcke, sowie die Bürgermeister Steffen Korell (Gersfeld) und Manfred Helfrich (Poppenhausen). Geschäftsführer Ulrich Kremer stellte die ASG 32 EL vor. Für ihn passt der E-Antrieb am besten zum Segelflug. Derzeit liefere Schleicher 80 Prozent der Flugzeuge mit Motor oder Hilfsantrieb aus. „Man will entspannt nach Hause fliegen“, beschrieb Kremer die aktuellen Kundenwünsche. Diplom-Ingenieur Michael Greiner stellte mit einer informativen Bildpräsentation den Werdegang der Konstruktion dar und verglich die einzelnen Hilfsantriebe. „Für den Elektromotor spricht die einfache Bedienung, wobei dieser nach acht Sekunden zuverlässig schnurrt, und mit nur ca. 15 Meter Höhenverlust bringt dies einen echten Sicherheitsvorteil gegenüber gängigen Turbos“, konstatierte Greiner und lobte die Mitarbeit von Paul Anklam, der wesentlich am Elektrokonzept mitwirkte. Ein großer Vorteil des E-Motorantriebs liege, laut Greiner, darin, dass dieser auch in der Höhe seine volle Leistung bringe und ihm nicht, wie fossil angetriebenen Motoren, die Luft ausgehe – ein gewichtiges Argument für den Einsatz eines Elektromotors. Und während ein Verbrennungsmotor über ca. 200 Einzelteile und Baugruppen

verfüge und bei hoher Beanspruchung eine regelmäßige Wartung erfordere, glänze der Elektroantrieb mit null Verschleiß und vibrationsfreiem Lauf, eine total sanfte Beanspruchung von Motor und Flugzeug. Ein praktisch schadstofffreier Betrieb und geräuschloser Antrieb in einer diesbezüglich immer sensibler werdenden Umwelt sprächen klar für sich und belegten, dass alle Komponenten und das Antriebsaggregat ausgiebig getestet worden seien. Derzeit erfolge noch die Abstimmung von Batterie und Stromrichter, weiterhin liefen EMV-Tests und die Bodenerprobung in Vorbereitung zum Erstflug. Die vorläufige Verkehrszulassung liege bereits vor. Greiner verwies auch auf die Förderer und Mitwirkenden des Projekts, darunter das Land Hessen, das Mittel aus dem LOEWE-Programm für Forschungs- und Entwicklungsprojekte bereithielt. Während das Basisflugzeug bei Schleicher entwickelt wurde, wurde für die Entwicklung des Elektroantriebs mit einem mittelständischen Unternehmen ein Konsortium gebildet, das sich auf anspruchsvolle Batterielösungen spezialisiert hat. Ebenso waren die Universität Kassel und die Duale Hochschule Baden-Württemberg Mosbach beteiligt. „Demnächst stehen erste Versuchsflüge mit der ASG 32 EL an“, so die abschließende Botschaft aus dem Hause Schleicher.

Text und Fotos Lothar Schwark



Ganz links:
In Hangar 1 des Luftsportzentrums wird die ASG 32 EL vorgestellt.
Von links: Landrat Bernd Woide, Regierungspräsident Dr. Walter Lübcke, MdL Thorsten Schäfer-Gümbel, Schulleiter Harald Jörges, MdL Markus Meysner. **Ganz vorne Mitte:** Dipl.-Ing. Michael Greiner



Oben: Die ASG 32 EL verfügt über 20 m Spannweite und Winglets. Zur leichteren Montage ist der Flügel viergeteilt

Mitte: Akkus und Antrieb finden im gleichen Motorraum Platz wie bei der ASG 32 MI

Unten: Bewährter, geräumiger Rumpf mit Klapphauben



irlshop

Luftfahrtkarten – Avionik – Pflege – Rettungsfallschirme
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

irlshop Luftfahrtzubehör 71336 Waiblingen Benningerstr. 38 Tel. +49.7151.24512 kontakt@irl-shop.de

Besuchen Sie unseren online-shop
www.irl-shop.de



Anfliegen im Altenbachtal

Oben:
Eine bunte
Mischung von
Oldtimern am Win-
denstart. Startklar:
Kranich III aus
Oberschleißheim

Unten:
Sie3, Ka2, Ka8,
Spatzen und
Bergfalke

Am Ostufer des Mains und am Rande des Spessarts liegt Obernau, inzwischen Ortsteil von Aschaffenburg. Der Segelflugplatz am kleinen Altenbach ist die Heimat des Flugsport-Clubs „Möve-1951“ Obernau/Main. Zum 2. Oldtimer-Anfliegen waren am ersten Maiwochenende die deutschen Mitglieder des Vintage Glider Clubs eingeladen. So viel vorab: ein durchweg gelungenes Treffen bei einem gast- und familienfreundlichen Verein. Und zumindest an einem Tag spielte auch das Wetter mit.

Der Vintage Glider Club, weltgrößte Vereinigung von Freunden fliegender Oldtimersegelflugzeuge, hat in Deutschland etwa 250 Mitglieder und ist damit neben den Briten die größte Gruppe innerhalb des Clubs. Nachdem bereits seit einigen Jahren im September ein Abfliegen stattfindet – von der sogenannten Süd-Mafia unter Leitung von Gere Tischler organisiert –, kam aus Obernau die Idee eines Anfliegens. Zum zweiten Mal hatten die Obernauer unter Leitung von Hermine und Klaus Schickling nun dieses Anfliegen organisiert. So gesellten sich zum normalen Vereinsflugbetrieb am ersten Maiwochenende 16 Teilnehmer mit 9 Oldtimerflugzeugen. Im Anhänger hatten sie je zwei L-Spatzen, Bergfalken und Ka 6CR, eine SF 26a, einen Kranich III und eine Sie 3.

Segelflugplatz pur

Eine knapp 1000 Meter lange, rela-

tiv schmale Wiese, eine Halle mit Werkstatt und Clubraum, dazu ein kleiner Campingplatz. In der Halle eine bunte Mischung von Segelflugzeugen und eine Winde. Was braucht ein Segelflugverein mehr? Keine Motorflugzeuge und ULs, lediglich ein 100-PS-Falke zum Schleppen und eine Grob G 109 B für die Ausbildung von TMG-Piloten und Reiseflüge. Besonders bei Startrichtung Ost entsteht ein Flugbetrieb „zum Anfassen und Miterleben“ für Aktive, Ehemalige, Gäste, Familien und Anwohner.

Gute Nachbarschaft

Die Orte Obernau und Sulzbach liegen zum Greifen nah, der Lini-
bus hält gleich hinter der Halle. Eine gute Nachbarschaft ist deshalb unabdingbar. Der Verein ist sich dessen sehr bewusst und pflegt seit Jahren aktiv den Kontakt zur Bevölkerung. Die jährlichen Flugplatzfeste sind höchst populär und



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

AKTION

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

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

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



locken Tausende Besucher auf den kleinen Platz. Und dann gibt es da die legendären Brathähnchen mit Pommes ... für Senioren montags zum Sonderpreis. Um dieses nachbarschaftsförderliche Event bewältigen zu können, ist jedes Mitglied zu einem Tag „Festdienst“ verpflichtet.

Oldtimer gehören dazu

Der Flugzeugpark ist zeitgemäß und überaus vielseitig ausgestattet. Auf dem Doppelsitzer-Urgestein K2b haben Generationen von Obernauern das Fliegen erlernt. Weitere Doppelsitzer sind ASK13, Grob Twin 3 und eine DG1000. Ka8, Ka 6 und LS 8 stehen als Einsitzer zur Verfügung. Segelflug-Oldtimer gehören beim FSC Möve unbedingt dazu. Die eigenen Holzflieger werden gehegt und gepflegt und sehen blendend aus. Neben den vereinseigenen Flugzeugen sind am Flugplatz weitere Oldtimer, wie Slingsby T21, Slingsby Prefect, DFS Habicht und Hütter 28, stationiert und bilden weitere Attraktionen für Vereinsmitglieder, Gäste und Passagiere.

Drei-Generationen-Projekte

Der DFS Habicht der Familie Zahn ist inzwischen in der Fliegerwelt bestens bekannt. Christoph Zahn aus der Enkelgeneration präsentiert

ihn bei vielen Veranstaltungen im wunderschönen Kunstflug. Der Habicht entstand Ende der 1990er-Jahre als Drei-Generationen-Familienprojekt. Christophs Großvater Walter und Vater Clemens, beide begeisterte Modellflieger und begnadete Handwerker, hatten die Idee, ein manntragendes Flugzeug zu bauen, und die Wahl fiel auf den DFS Habicht von Hans Jacobs, von dem nur ein einziges Modell den Krieg überlebt hat und sich nun im Museum in Paris befindet. Ein Nachbau von Josef Kurz stand damals noch im Museum auf der Wasserkuppe, fliegt aber inzwischen wieder. Nach drei Jahren und 5000 (!) Stunden Arbeit fand der Erstflug des Habichts der Familie Zahn im Jahr 2001 statt. Inzwischen stehen knapp 600 Starts und 300 Flugstunden im Bordbuch dieses außergewöhnlichen Flugzeuges.

Hütter 28

Und noch ein weiteres Drei-Generationen-Projekt konnten wir in Obernau bewundern. Hier hatte der 86-jährige Helmut Kullmann, der in seinem langen Fliegerleben bereits einige Flugzeuge gebaut hat, die Idee, ein Segelflugzeug zu bauen. Seine Wahl fiel auf die Hütter 28, eine Konstruktion des Österreichers Walter Hütter, die ihren Erstflug im



Jahr 1936 hatte. In 2 ½ Jahren baute Helmut Kullmann das Flugzeug „von null“ nach Plan auf. Herausgekommen ist ein Meisterstück handwerklicher Holzkunst. Mit 106 kg Leermasse gehört es zur Klasse der Ultraleichtsegelflugzeuge und wird auch als solches zugelassen. Beim VGC-Anfliegen erprobte Enkel Fridolin Sturm das Flugzeug ausgiebig in der Thermik. Fridolin studiert in Stuttgart Flugzeugbau, gute Voraussetzung, die Flugzeugbautradition der Familie und der Obernauer fortzuführen.

Am Samstag, dem 1. Mai, spielte auch das Wetter mit, und sowohl Obernauer als auch die angereisten Gäste konnten schöne Thermikflüge in der reizvollen Umgebung absolvieren. Die VGC-Mitglieder bedanken sich für ein ereignisreiches und angenehmes Wochenende bei einem gastfreundlichen Verein und kommen gerne wieder. KF

Oben links: Besuch eines Exoten: Stark Turbulent D1-R (mehr auf LuftSportmagazin.de)

Oben rechts: Klaus Kullmann, 2. Vorsitzender in Obernau, Erbauer Helmut Kullman und Sohn bzw. Enkel Fridolin Sturm Darunter: Handwerkskunst in Holz – Cockpit der Hütter 28

Unten links: DFS Habicht im Flug Foto: Britt Zahn Unten rechts: Clemens, Walter (†) und Christoph Zahn mit ihrem Habicht Foto: Familie Zahn



Wasserkuppe – lohnendes Ausflugsziel nicht nur für Segelflieger

Oben:
Gleitschirmflieger
finden an den
traditionsreichen
Hängen der Was-
serkuppe ideale
Bedingungen. Foto:
Maria Bechtel-Fey

Unten links:
Der Berg der Flieger
aus der Segelflie-
gerperspektive.
Foto: Wikipedia/
VegaAtoo

Unten rechts:
Die Geschichte des
Segelflugs erleben
Besucher des Dt.
Segelflugmuseums
mit Modellflug auf
der Wasserkuppe
überaus anschau-
lich anhand zahlrei-
cher Exponate. Foto
Tonya Schulz

Die Wasserkuppe, mit 950 m höchster Berg Hessens und bekanntlich die Geburtsstätte des Segelfluges, ist immer einen Ausflug wert. In den letzten Jahren hat sich viel getan auf der „Kuppe“. Das Militär hat den Berg verlassen, dessen Einrichtungen stehen nun in anderen Funktionen Besuchern und Fliegern zur Verfügung. Das Land Hessen, der Landkreis Fulda und die auf der Wasserkuppe ansässigen Organisationen und Einrichtungen haben viel investiert, sodass sich der Berg der Flieger heute deutlich attraktiver präsentiert, als dies noch vor einigen Jahren der Fall war.

Biosphärenreservat Rhön

Jahrhundertlang hat der Mensch die Rhön beackert und bearbeitet. Entstanden ist eine einzigartige offene Kulturlandschaft. Auch deshalb haben die Darmstädter Studenten und Gleitflugpioniere die Hänge der Wasserkuppe als ideales Fluggelände ausgemacht. 1991 wurde die Rhön von der UNESCO

als Biosphärenreservat ausgezeichnet und damit auch Modellregion. Sowohl im Rhön-Infozentrum als auch im Groenhoff-Haus gibt es umfassende Informationen und einen Laden für regionale Produkte. Auch die Flieger sind Partner und Förderer des Naturschutzes, was in einem Kooperationsvertrag von 2005 verankert ist.

Miteinander aller Luftsportler

Wie die Segelflieger schätzten seit jeher Modellflieger die unbewaldeten Hänge als ideale Orte zur Ausübung ihres Sports. Seit einigen Jahren haben auch die Gleitschirmflieger die Wasserkuppe für sich entdeckt und bevölkern heute sehr zahlreiche Hänge und Luftraum rund um die Wasserkuppe.

Segelflug betreiben auf der Wasserkuppe mehrere Vereine und die Segelflugschule Wasserkuppe. Die älteste Segelflugschule der Welt stellt heute einen modernen Flugzeugpark, bildet nicht nur aus, sondern ist inzwischen auch fliegerische

Heimat vieler Flieger, die sich das Fliegen in einem Verein – warum auch immer – nicht gönnen wollen. Erwähnenswert auch der Oldtimersegelflug Wasserkuppe, der mehrere historische Segelflugzeuge betreibt. Sehr beliebt sind dessen Kurse für Schulgleiterfliegen im Gummiseilstart.

Museum – Auf den Spuren der Segel- und Modellflugpioniere

Wie der Traum vom Fliegen wahr wurde – das erleben Besucher des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug an der Wasserkuppe. Eine faszinierende Schau historischer und moderner Fluggeräte zeigt die abenteuerlichen Anfänge der Flugsports über die leidenschaftliche Entwicklung und Forschung auf den unbewaldeten Höhen des Rhöner Bergs bis zum heutigen Stand modernster Technik.

Die imposante Ausstellung von rund 60 Originalen und Nachbauten spannt den Bogen vom „Besenstil“-Gerät bis zum Hightech-Segelflug-





Oben links:
Mit einer einzigartigen Sammlung an Modellflugzeugen, darunter echte Raritäten, begeistert das Dt. Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe seine großen und kleinen Besucher. Foto: Tonya Schulz

Oben rechts:
Schulgleiter SG 38 des OSC Wasserkuppe im Gummiseilstart am Westhang. Foto: Maria Bechtel-Fey

zeug, das Weltrekorde gebrochen hat. Auf ihrem Rundgang entdecken Gäste des Museums Raritäten wie das Flugzeug Vampyr, die Blaue Maus oder die Raketenente. Daneben werfen Besucher einen Blick in die Restaurations-Werkstatt. Ein weiterer großer Teil des Museums beherbergt zahlreiche Modellflugzeuge und zeigt die Geschichte dieser Luftsportart auf.

Wandern, Radeln, Rodeln und Geschichte

Auch für weniger am Flugsport Begeisterte gibt es rund um die Kuppe viel zu entdecken und zu erleben. Wanderungen unterschiedlicher

Längen sind ausgeschildert, Radtouren rund um die Wasserkuppe sind vor allem mit dem Mountainbike ein Erlebnis, aber auch mit dem Trekking-Rad oder Rennrad ist beispielsweise eine Tour auf dem Hoehrhön-Ring rund um Wasserkuppe, Poppenhausen, Gersfeld, Pferskopf, Abtsroda etc. eine attraktive Möglichkeit für einen Ausflug.

Während im Winter Abfahrt- und Langlaufskilauf möglich ist, kann man auch ohne Schnee mit der Sommerrodelbahn den Berg hinunterterrassen.

Nur wenige Kilometer entfernt verlief früher die innerdeutsche Grenze, ab und zu auch einmal von Piloten

abenteuerlich überquert, wie Wasserkuppen-Flieger erzählen können. Erwähnenswerter Gedenkort mit Grenzmuseum ist der Point Alpha, der eindrucksvoll an die Zeiten des Kalten Krieges erinnert.

Nicht zu vergessen das gastronomische Angebot. Die Küche der Rhön ist rustikal, lecker und bezahlbar, Kreuzberg- und andere Biere sind berühmt. Auch das Trendgetränk Bionade stammt aus der Gegend. Das Restaurant mit dem sicherlich eindrucksvollsten Blick über Wasserkuppe, Rhön und Flugbetrieb ist der „Weltensegler“ im Infozentrum der Segelflugschule.

KF

Museum

Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug (Wasserkuppe 2, 36129 Gersfeld) ist von April bis Ende Oktober von 9 bis 17 Uhr geöffnet, von November bis März von 10 bis 16.30 Uhr.

www.segelflugmuseum.de Tel. 06654 77 37

Flugschule

Fliegerschule Wasserkuppe

Wasserkuppe 1A

36129 Gersfeld

Telefon +49 (0) 6654 364

Telefax +49 (0) 6654 8192

<http://fliegerschule-wasserkuppe.de/>

Anreisen mit dem Flugzeug

Die Wasserkuppe ist ein Sonderlandeplatz (EDER). Es gilt PPR - bitte am Tag des Fluges (nicht vorher) anrufen unter

+49 (0) 6654 364. Wenn der Anflug genehmigt ist, bitte die aktuellen Luftfahrt- und Anflugkarten beachten und genau einhalten. Bedingt durch die vielfältigen Flugbewegungen und den Naturschutz ist dies zwingend erforderlich.

Oldtimersegelflug-Club

Rhönflug Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe e.V.

Postfach 17

D 36161 Poppenhausen

Tel.: +49 6654 8282

<http://osc-wasserkuppe.de/>

Innerdeutsche Geschichte: <http://pointalpha.com/>

Weitere Informationen: <http://www.rhoentourist.de>



- 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



Versand des Magazins

Immer wieder erreichen uns Nachrichten oder wir werden auf Flugplätzen oder bei Veranstaltungen darauf angesprochen, dass Leser das Magazin LuftSport nicht bekommen. Andere berichten, dass sie nach Umzug trotz bei der Post gestelltem Nachsendeantrag keine Heft mehr erhalten.

Anm. von Redaktion und Verlag

Die Mitgliederdaten werden von den Vereinen an die jeweiligen Landesverbänden übermittelt, manchmal nur einmal pro Jahr, manchmal öfter. Jeweils zum Redaktionsschluss übermitteln die Landesverbände die Adressen an den Verlag. Neue Mitglieder sollten den Schriftführer des Vereins bitten, die Adressdaten baldmöglichst dem Landesverband zu übermitteln. Bei Umzug genügt eine Meldung über ein Formular auf www.luftsportmagazin.de

Als Presseprodukt (Postvertriebsstück) wird das Heft wie verschiedene Werbesendungen trotz Nachsendeantrag nicht an die neue Adresse weitergeleitet.

Modellflug

... als Modellflieger im DAeC erhalte ich das Magazin LuftSport. Manchmal bringt Ihr Modellflugthemen, manchmal nicht. Ich würde mir mehr Artikel für Modellbauer wünschen. Auch wäre es interessant zu wissen, wo Flugtage oder Wettbewerbe stattfinden.

Th.S. per e-Mail (Name der Redaktion bekannt)

Anm. der Redaktion: Die Redaktion ist stets bemüht, alle Luftsportarten ausgewogen abzudecken. Dabei sind wir allerdings davon abhängig, was unsere ehrenamtlich tätigen Redakteure, Verbände und Kommissionen oder auch Leser uns zuliefern. Zum Modellflug erreichte uns für das aktuelle Heft nicht sehr viel. Wir möchten auf diesem Weg erneut alle Modellflieger, Modellflugvereine und Funktionäre in den Kommissionen bitten, uns geeignetes Material, Informationen, Termine, etc. zu schicken. Das Gleiche gilt auch für andere Sparten, die nicht so stark vertreten sind.

KLEINANZEIGEN

Lizensierter Plansatz für den Bau einer Lo 100. Ernsthafte Interessenten wenden sich bitte an redaktion@luftsportmagazin.de



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

Satellitentelefone Vermietung Verkauf

+49 651 12190 www.sat-telefon.de
Wetterdaten/Internet im Flugzeug

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

LuftSport Juni/Juli 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@lsrp.de, www.lsvrp.de

Verantwortliche Redakteurin Anette Weidler (AW)

Ständige freie Mitarbeiter: Gerhard Allerdissen, Maria Bechtel-Fey, Klaus Burkhard (KB), Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers (W.E.), Frank Einführer, Ludwig Feuchtnr, Evelyn Fey, Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Didier Givois, Regina Glas, Helen Grob, 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 Wöbeking.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Niklas Dietz, Ernst Eymann, Marliese Rondé-Feuchtnr, Jule Göpel, Hartwig Grothkopp, Bert Henn, Jens Heidelberg, Dietmar Hepper, Gerd Hüls, Gabriela Kneipp, Peer Konitzer, Heinrich Kracke, Helmut Kullmann, Stefanie Philippi, Th. Prümm, Heribert Pütz, Pia Schumbera, Fridolin Sturm, Christoph Talle, Sabine Theis, Reiner Welker, Britt und Christoph Zahn, 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 6. August 2015,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der
15. Juli 2015**

Dynatec Hoistline®

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline „orange“

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

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



Hoistline „yellow“

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

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



Hoistline „Groundline“

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

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

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

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 Ropes

Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0

Fax: 040 - 797 005 - 25

Info@lippmann.de

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

