



LuftSport

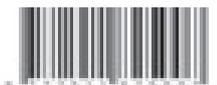
DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



DISCUS FES
auf der Wasserkuppe

MODELLFLUG
Messe ProWing

FALLSCHIRMABSPRUNG
aus dem Zeppelin



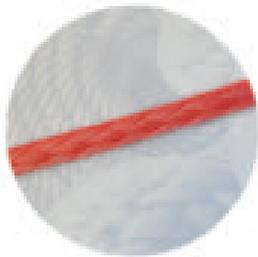
Dynatec Hoistline®



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline „orange“

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

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



Hoistline „yellow“

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

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



Hoistline „Groundline“

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

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

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

Vorseilsystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



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

Lippmann
German Roper

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

25
SHOW

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

Besuchen Sie uns
auf der AERO
Stand B5-401

„Wo bleibt das Positive?“



Liebe Leserinnen und Leser, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

Erich Kästner schrieb einmal ironisch-ratlos an sein Publikum:

*Und immer wieder schickt ihr mir Briefe,
in denen ihr, dick unterstrichen, schreibt:*

»Herr Kästner, wo bleibt das Positive?«

Ja, weiß der Teufel, wo das bleibt.

Da geht es uns nicht anders. Denn einerseits: Noch nie vorher gab es auf eine Ausgabe von LuftSport so viel Resonanz wie auf die letzte. Die Sonderveröffentlichung zum Elektroflug anlässlich der AERO fand große Anerkennung. Die Industrie greift gerne auf diese Errungenschaften zurück und nutzt den Luftsport und seine Geräte als Erprobungsträger für neue Technologien in der kommerziellen Luftfahrt. Einige Leser wünschten sich, auch in Zukunft mit Informationen aus diesem spannenden Umfeld versorgt zu werden. Dem kommen wir gerne nach und starten bereits in dieser Ausgabe mit einer ständigen Rubrik zu alternativen Antrieben (siehe Seiten 8–11).

Aber andererseits: Das zweite große Thema, das unsere Leserinnen und Leser beschäftigte, waren die Sorgen von Bernd Dziomba und Claus Gose, dass uns bald die Motorfluglehrer ausgehen könnten, weil die Regeln der EU hier zu große Hürden setzen. Deren Sorgen werden durchweg geteilt, siehe die Zuschriften in diesem Heft.

Wie passt das zusammen? Auf der einen Seite ein großes kreatives Potential, auf das die Industrie gerne zugreift – auf der anderen Seite starke Reglementierung bis hin zur Verhinderung seitens der EASA. Hier scheint im EU-Apparat noch nicht angekommen zu sein, dass Kreativität immer auch Freiheiten braucht.

Mal wieder liegt der Schlüssel in der Kommunikation: Wir sind im DAeC etwa 100.000 Luftsportler. Wir werden in der Öffentlichkeit und der Politik aber kaum wahrgenommen. Wenn überhaupt, dann eher als Lärm- und Unfallverursacher. Hat jemand in den Printmedien oder im Fernsehen davon Notiz genommen, dass Klaus Ohlmann kürzlich motorlos von Frankreich über Korsika, Sardinien und Sizilien nach Kalabrien geflogen ist? Wer weiß, dass Winglets, mit denen heute nahezu jeder Airliner ausgestattet ist, im Luftsport erfunden wurden? Und dass Segelflieger seit jeher emissionslos mit Sonnenenergie fliegen, ist auch nur uns Insidern bekannt.

Solche und ähnliche Fakten, das Positive, Schöne, Fortschrittliche, Kreative immer wieder herausstellen und andere daran teilhaben zu lassen – das dürfen wir nicht versäumen. Sonst gehen uns irgendwann nicht nur die Motorfluglehrer, sondern auch die Flugplätze, Lufträume und Piloten „zum Teufel“.

Mit den besten Wünschen und luftsportlichen Grüßen

Klaus Fey

Titelseite: WACO UEC

Foto: Edwin Borremans

Foto Editorial: Ludwig Feuchtnner



Inhalt

NEWS

Neues aus Behörden, Verbänden
und der Industrie 4

ELEKTROFLUG

Elektroflug News 8

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

Fragen zur Gültigkeit eines Luftfahrer-
scheins für Luftsportgeräteführer 12

LUFTRAUM

Luftraumsperrung
um Hamburg 6. – 9. Juli 2017 13

SICHERHEIT

SPOT – SOS-GPS-Tracker 14

SEGELFLUG

Discus 2c FES für die Fliegerschule
Wasserkuppe 16
Thomas Reiter hebt auf
der Wasserkuppe ab 17

MOTORFLUG

WACO-Oldtimer in Hessen 18

FALLSCHIRM

Fallschirmsprung aus dem Zeppelin 20

MODELLFLUG

Messe ProWing in Soest 22

SICHERHEIT

Fallschirmrettung von Flugzeugen
und Insassen 24

LANDESVERBÄNDE

Bremen 29
Hamburg 34
Niedersachsen 38
Rheinland-Pfalz 49

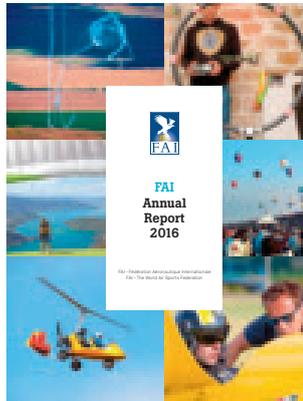
LESERBRIEF/KLEINANZEIGEN 61

IMPRESSUM 62



FAI-Jahresbericht

Der Jahresbericht 2016 der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) ist erschienen. Er gibt nicht nur einen guten Überblick über die vom Weltluftsportverband vertretenen Sportarten sowie die Mitgliedsländer und -organisationen, sondern listet auch die Ergebnisse der Weltmeisterschaften und die im Jahr 2016 verzeichneten Weltrekorde. Der Bericht ist zudem ein vorbildliches Beispiel, wie man mit guten Fotos in graphisch gelungener Aufmachung die Faszination des Luftsports vermitteln kann. Den Jahresbericht gibt es auf der FAI-Seite oder über den QR-Code zum Download



FAI Young Artists Contest

Mit diesem Bild errang Lidia Pankowska aus Polen beim Wettbewerb 2016 den 3. Platz in der Klasse 6 bis 9 Jahre



Seit 1986 schreibt die FAI jährlich einen Kunstwettbewerb für Kinder und Jugendliche von 6 bis 17 Jahren in drei Altersklassen aus. Für 2017 lautet das Motto „Flight into the Future“. Die jungen Künstlerinnen und Künstler müssen ihre Arbeiten über den nationalen Verband, in Deutschland, dem Deutschen Aero Club, so rechtzeitig einreichen, dass sie bis zum 1. April 2018 bei der FAI in Lausanne vorliegen. Alle Regeln und auch die schönen Gewinnerbilder der letzten Jahre können der Website der FAI entnommen werden.

DAEC

www.daec.de



Von Samson ist neuer Generalsekretär des DAeC

Hubertus von Samson-Himmelstjerna ist der neue Generalsekretär des DAeC. Am 18. April hat der 46-Jährige die Führung der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig übernommen.

Der Diplom-Kaufmann war 17 Jahre lang in verschiedenen Managementpositionen in der Medienwirtschaft tätig. Zuletzt verantwortete er als Führungskraft den Bereich „Lizenzen und Vertrieb“ der „VG Media GmbH“, der Rechteverwertungsgesellschaft der privaten Fernseh- und Radiosendeunternehmen sowie Presseverleger in Deutschland und Europa.

Mit dem Luftsport ist von Samson seit vielen Jahren eng verbunden, als Pilot ist er in den verschiedensten Disziplinen aktiv – vorrangig als Segelflieger und Drachenflieger.

Als Generalsekretär des DAeC wolle er sich mit seinen vielfältigen Erfahrungen und mit aller Kraft dafür einsetzen, „die Rahmenbedingungen des Luftsports derart mitzugestalten, dass es aktuellen und zukünftigen Luftsportlern und Luftsportlerinnen möglich

bleibt, in den beflügelnden Genuss des tatsächlichen Fliegens zu kommen – mit all seinen spür- und erlebbaren Momenten“.

„Ich freue mich darauf, die anstehenden Herausforderungen gemeinsam mit dem Vorstand, den Bundeskommissionen, den Mitgliedsverbänden sowie den Mitarbeitern der Bundesgeschäftsstelle mutig anzupacken und im Sinne der DAeC-Statuten den Luftsport mit all seinen Facetten auf nationaler und internationaler Ebene voranzubringen.“

Von Samsons Vorgänger Udo Beran hat den DAeC zum 31. Januar 2017 auf eigenen Wunsch verlassen. Der Vorstand dankt ihm für sein Engagement und wünscht ihm für seine künftigen Aufgaben viel Erfolg.



EU-Fördermittel für 8,33-kHz- Funkgeräte

Anfang des Jahres hatte der DAeC bei der EU den Antrag für die Förderung von bordseitigen 8,33-kHz-Flugfunkgeräten und Bodenstationen für die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland gestellt. Zurzeit werden alle eingegangenen Anträge geprüft. Nicht vor

Ende Juli ist mit der verbindlichen Unterzeichnung der Förderverträge zwischen Antragsteller und EU zu rechnen. Wie es weitergeht, kann hier nachgelesen werden:



DAEC

www.daec.de



Klaus Rogge ist Vorsitzender der Bundeskommission Motorflug

Der heute 64-Jährige ist kein unbeschriebenes Blatt in Verbandsarbeit und Fliegerei: Hinter ihm liegen mehr als 25 Jahre ehrenamtliche Tätigkeit als Motorflugreferent des Luftsportverbandes Hamburg und als Fluglehrer in verschiedenen Vereinen. Ebenso lange hat Rogge im Qualitätsmanagement von Airbus in Hamburg gearbeitet. Mittlerweile verdient er sein Geld als Diplom-Luftfahrtsachverständiger. Seinen PPL-A hat Rogge, der auch eine Ultraleicht-Lizenz besitzt, vor mehr als 30 Jahren erworben. Seither konnte er 2000 Flugstunden als PIC ansammeln. Für den DAeC

war er bereits einige Jahre als leitender Sprachprüfer im Einsatz. Zu seinem Ziel als Vorsitzender der Bundeskommission Motorflug sagt Rogge, er wolle „das schöne Erlebnis des Motorfliegens Interessierten weiterhin zugänglich machen – und den Scheininhabern erhalten“.



LUFTSPORTJUGEND



Schick Deinen Flieger in den Himmel

Die Luftsportjugend macht sich seit geraumer Zeit gezielt Gedanken über die Nachwuchsgewinnung in allen Luftsportarten. Es erscheint notwendig, das bisherige Spartendenken zu überwinden und für eine neue Welle der Nachwuchsgewinnung Multiplikatoren anzusprechen, Synergien zu nutzen und Hemmschwellen abzubauen. Beim klassischen „Tag der offenen Tür“, bei Messepräsentationen oder Schul-events braucht jeder Verein ein attraktives Beiprogramm für Kinder. Hier soll gezielt mit Modellen gearbeitet werden.

Die Luftsportjugend hat hierfür ein Konzept entwickelt und stellt Material für die Aktionen zur Verfügung. Alles weitere kann man auf

<http://www.luftsportjugend.com/> nachlesen oder über untenstehenden QR-Code erreichen.



Projekt „Frei“

Dein erster Flug, dein erster Sprung oder deine erste Fahrt alleine? Nutze Deine Chance und gewinne bis zu 150 €! Teilnahmeberechtigt ist jedes jugendliche Mitglied des DAeC bis zum 27. Geburtstag. Lass uns an deinem Erlebnis teilhaben und schicke uns unter www.luftsportjugend.com/Frei einen Kurzbericht über das Erlebnis mit Foto. Wurde dein Bericht in Presse, Funk oder Internet bereits veröffentlicht? Dann erhöhst du deine Siegchance deutlich!

Du kannst eine Förderung für deine zukünftige Fliegerei gewinnen.

1. Preis 150 €, 2. Preis 100 €, 3. Preis 50,00 €.

Eine Jury aus namhaften Luftsportlern bewertet die Beiträge, die bis zum 30.11. eintreffen, und bestimmt so die Gewinner. Die Bekanntgabe der Sieger erfolgt in einem angemessenen Rahmen.



TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:
Flugzeigräder und Bremsen
Neue, leichte Radserien: Penta und Triä
Flugzeugreifen/-schläuche
Sicherheitskupplungen
Schleppseileinziehwinden
Start-/Schleppausrüstung

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





AOPA Safety Letter „Gefährliche Begegnungen“

Gefährliche Begegnungen zwischen Luftfahrzeugen, früher Beinahezusammenstöße (Near Misses), heute Luftfahrzeugannäherungen (Aircraft Proximity) genannt, kommen bei der hohen Dichte des Luftverkehrs über Deutschland immer wieder mal vor. Ihre Anzahl ist zum Glück gering, und nur selten kommt es zu einem wirklichen Kollisionsrisiko oder gar zu einem Zusammenstoß zweier Luftfahrzeuge, wie vor einigen Jahren im Norden von Frankfurt geschehen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), zuständig für die Sammlung aller Meldungen über Luftfahrzeugannäherungen im deutschen Luftraum, sowie die so genannte Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG), zuständig für die Auswertung der einzelnen Vorfälle, haben gerade den Bericht über die gemelde-

ten Luftfahrzeugannäherungen für das Jahr 2016 vorgelegt. Ein Anlass, sich diesen Bericht etwas näher anzuschauen und sich Gedanken zu machen, wie gefährliche Begegnungen, insbesondere zwischen Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt und Airlinern, vermieden werden können.



1. Vollversammlung der EMFU

Am 20. und 21.5.2017 fand die 1. Vollversammlung der European Model Flying Union in Wesel am Niederrhein statt. Anwesend waren 16 Teilnehmer aus 12 Ländern. Insgesamt sind jetzt die folgenden 14 europäischen Luftsport- bzw. Modellflugverbände Mitglied der EMFU: Österreich (ÖAeC), Belgien (LBA-BML), Dänemark (MDK), Finnland (FAA), Frankreich (FFAM), Grossbritannien (LMA), Grossbritannien (BMFA), Deutschland (DAeC), Luxemburg (FAL), Niederlande (FLRC), Niederlande (KNVvL), Norwegen (NASF), Schweiz (SMV), Schweden (SMFF)

Damit ist der größte europäische Modellflugverband mit ca. 128000 Modellfliegern jetzt vollständig handlungsfähig.

Die komplette Pressemitteilung inkl. des Arbeitsprogramms für die nähere Zukunft kann hier nachgelesen werden:

Frank Tofahrn, General Secretary EMFU



Informationen zur neuen „Drohnen-Verordnung“.

Seit dem 6. April 2017 ist die „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“ in Kraft. Das BMVI hat hierzu einen Flyer erstellt, der die Regeln übersichtlich in Textform und einem Schaubild zusammenfasst. Dieser Flyer kann auf der Seite des BMVI oder über den untenstehenden QR-Code heruntergeladen werden. Wer den Verordnungstext im Wortlaut nachlesen möchte, findet ihn im Bundesgesetzblatt.



UL-Segelflug

Im vergangenen Jahr trafen sich die UL-Segelflieger auf dem wunderschönen Fluggelände von Jürgen Schütte auf dem Dolmar bei Meinigen. Neben den fliegerischen Aktivitäten fand dort die Jahreshauptversammlung des Deutschen Ultraleicht-Segelflugverband (DULSV) statt, zu der auch Vertreter des Verbands zur Förderung motorisierter leichter Luftsportgeräte (VMLL) angereist waren. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde beschlossen, dass sich die beiden Verbände mit der neuen Bezeichnung „Deutscher Verband der leichten Luftsportgeräte“, kurz DVLL, zusammenschließen, um so als größere Zweckgemeinschaft



mehr Einfluss auf die behördlichen Belange bzw. mehr Wirkung in der Öffentlichkeitsdarstellung zu erreichen. In diesem Jahr findet das jährliche Treffen der UL-Segelflieger in der KW 33 wieder auf dem Domberg statt. Für Interessenten, die ihren UL-Segelflugschein erwerben wollen, ist die KW 32 vorgesehen. Interessenten für beide Veranstaltungen melden sich bitte unter folgenden E-Mails an: i.wild@lsrvp.de oder m.petry@lsrvp.de. Harro Renth

Allgemeine News

Fünfsitzer DA50-V von Diamond Aircraft

Diamonds Prototyp des Fünfsitzers DA50-V war auf der AERO eine der großen Neuerungen. Die aus CFK (carbonfaserverstärktem Kunststoff) gebaute DA50-V wird von einem 260 PS starken Jet-fuel-Motor von SAFRAN/SMA angetrieben, was verblüffte, weil Austro Engines, die Tochter von Diamond Aircraft, selbst Dieselmotoren herstellt. Die DA50-V verbraucht nur 25,8 Liter (6,8 US gal) in der Stunde bei 50% Leistung und hat eine Dienstgipfelhöhe von 6.096 m (20.000 Fuß). Mit der breiten, sehr komfortablen und luxuriösen Kabine, einem extrem niedrigen Treibstoffverbrauch und einem serienmäßigen Garmin G1000 NXi mit GFC700-Autopilot werden mit der DA50-V sowohl Privatpiloten, Flugtrainingsorganisationen als auch Charterfirmen angesprochen. Der Fünfsitzer wird in drei verschiedenen Varianten erhältlich sein: der



4-sitzigen DA50-V (230 PS), der 5-sitzigen DA50-V (260 PS) und der 7-sitzigen DA50-VII. Die DA50-VII wird mit einem Jet-fuel-Kolbenmotor, einem Avgas-Motor oder später auch mit einem Turboprop-Motor sowie mit einem einziehbaren Fahrwerk erhältlich sein. Zertifizierung und Beginn der Serienproduktion des vier- und fünfsitzigen Modells sind für 2018 geplant. Der Siebensitzer soll folgen.

Head-up-Display für Kleinflugzeuge

Pico-Engineering (www.pass.pico-engineering.de), ein Start-up-Unternehmen aus Hannover, präsentierte erstmals auf der AERO 2017 ein auf dem Panel versenkbares Vollfarb-Head-up-Display. Dabei hat der Pilot sowohl den Luftraum als auch Flugdaten und Warnmeldungen stets im Blick. Die Darstellung ist gestochen scharf und auch im Gegenlicht und bei starker Sonneneinstrahlung gut ablesbar. Die Daten werden von dem eigenen EFIS-System, das als 7er- oder auch 10-Zoll-Version erhältlich sein wird, über einen CAN-Bus abgeleitet. Aufgrund des Bus-Systems sollen aber auch Adaptionen von an-



deren bereits bekannten EFIS-Systemen möglich sein. PASS, wie sich das System nennt, hat 5,7 Zoll und ist teiltransparent. Die maximale Helligkeit beträgt 2 000 cd/m², die Betriebsspannung 12 bis 28 Volt. Die Serienfertigung soll im Herbst dieses Jahres beginnen, ein Preis steht noch nicht fest.

Remos jetzt unter dem Dach von Stemme

Die durch ihre Hochleistungsmotorsegler bekannte Firma Stemme in Straußberg bei Berlin ist seit April 2017 mit dem in Pasewalk ansässigen Ecolight- und LSA-Hersteller Remos AG fusioniert worden. Stemme ließ schon in der Vergangenheit Teile für die Typen S10, S12 und ECARIS ES 15 fertigen. Remos hat die Typen GXiS und GXNXT im Portfolio. Beide Unternehmen haben zusammen bis jetzt 700 Flugzeuge ausgeliefert.

Die Fertigungskapazitäten sollen in Pasewalk noch weiter ausgebaut werden. Die Stemme AG wurde 1984 gegründet, die Remos AG entstand Anfang der neunziger Jahre aus einem bayerischen Unternehmen. In Zukunft tritt Remos unter dem Dach von Stemme auf.

H.P.

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

FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.



Flugfunk 8,33 kHz



Besuchen Sie uns auf der AERO
Halle A5 - Stand 521

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

VTOL Lilium Jet fliegt ohne aerodynamische Ruder

Bild: Lilium Aviation



Foto: Lilium Aviation

Der Prototyp des noch unbemannten Lufttaxis „Lilium“ ist bereits geflogen, wie man auf einem Video sehen kann. Doch bereits in zwei Jahren soll der Fünfsitzer auch bemannt fliegen. Die Idee kam von Start-up-Mitgründer Daniel Wiegand aus München, der zuvor in der Industrie beschäftigt war. Schon bei „Jugend forscht“ holte er sich den ersten Preis, an der Technischen Universität München schrieb er seine Diplomarbeit im Fachbereich Flugantriebe. „Als ich das erste Mal von meiner Idee mit dem senkrecht startenden Elektro-Jet erzählte“, so Firmengründer Daniel Wiegand, „erntete ich Erstaunen, aber auch wohlwollende Skepsis.“ Seine Vision erinnerte sehr an Actionfilme, in denen Filmhelden mit einem Jet durch Häuserschluchten düsen. Doch beirren ließ sich Wiegand nicht. „Der Bedarf ist da. Ich war von Anfang an überzeugt, dass sich in wenigen Jahren ein signifikanter Teil der Mobilität in der Luft abspielen wird.“

Projektziel des 31-jährigen Ingenieurs war vor zwei Jahren, ein elektrisches Flugobjekt zu entwickeln, das auf kleinstem Raum senkrecht starten und landen kann. In Sebastian Born (Maschinenbau), Patrick Nathen (Aerodynamiker) und Matthias Meiner (Mechatroniker) fand er drei Mitstreiter, die das Zukunftsprojekt inzwischen begeistert mitgestalten. 2015 gründeten sie das Unternehmen Lilium Aviation. Alle drei sind Doktoranden.

Was aber ist Lilium genau? Von oben oder unten gesehen ist Lilium ein Canardflügler mit 10 Meter Spannweite. Der Antrieb liegt im Hauptflügel (24 Fans) und im Canardflügel (12 Fans). Beim Prototypen hat der vordere Teil noch keinen echten Canardflügel, der auch aerodynamischen Auftrieb liefern würde. Er besteht nur aus einer am Rumpfvorderteil drehbaren Fan-Gondel, in der sich die 12 Fans befinden. Das soll allerdings in der Serienversion anders werden. Die Motoren sind mit den Fans jeweils zu Gruppen zusammengefasst, die zwischen den Hub- und Marschphasen um je 90 Grad geschwenkt werden. Ähnlich wie bei Spielzeug-Drohnen erfolgt ihre elektrische Ansteuerung durch eine Lageregelung, die senkrechte Starts und Landungen ermöglicht. Insgesamt beträgt ihre Leistung 320 kW (Serienversion).

Gegenüber den drohnenähnlichen Senkrechtstartern hat Lilium einen entscheidenden Vorteil: Mit der Fähigkeit des aerodynamischen Flugs im Reisebereich verbraucht er bis zu 90 % weniger Energie.

Ein spezieller Schutz des Betriebszustandes (Lilium's Flight Envelope Protection System) verhindert aber auch, dass der Pilot Manöver fliegt, die über die aerodynamischen oder strukturellen Grenzen des Flugzeugs hinausgehen würden. Im Reiseflug, so sind die Berechnungen, soll Lilium bis zu 300 km/h schnell werden. Die Faneinheiten stehen dann oberhalb des Profils mit der Ansaugöffnung Richtung Flugrichtung. Durch das Ansaugen des Fahrtwindes entsteht in den

vorderen zwei Dritteln des Flügels eine laminare Strömung. Lilium besitzt keinerlei aerodynamische Ruder!

Das Leichtflugzeug wird rein elektrisch betrieben; die Energie soll aus Batterien kommen. Um möglichst leicht zu sein, wird Lilium vollkommen aus CFK gefertigt. Die Mehrfach-Motorenanordnung hat mehrere Vorteile. Da sind einmal die preiswerteren kleinen Motoren, dann ihre Redundanz selbst bei Ausfall von drei nebeneinanderliegenden Antrieben und ihre Laufruhe und niedrige Lärmemission. Für den Fall der Fälle wird der Lilium mit einem Fallschirm-Gesamtrettungssystem ausgestattet, wie man es von ULs und anderen Motorflugzeugen her kennt.

Der Jungfernflug des Lilium-Jets fand im April am Werkflugplatz Grob bei Mindelheim statt. Lilium Aviation möchte aber bis auf die Erfolgsmeldung vorerst nichts weiter dazu mitteilen. Der jetzige Prototyp dient ausschließlich zum Nachweis der Fliegbarkeit in allen Flugphasen. Jetzt macht sich das Team an die nächste Stufe: den bemannten Fünfsitzer. 2019 soll er fliegen.

Hinter dem Unternehmen steckt inzwischen millionenschweres Kapital. Im vergangenen Jahr stießen Niklas Zennström, der Gründer der Kapital-Investment-Gesellschaft Atomico, Skype, Kazaa, Joost, Joltid und Frank Thelen, Gründer von e42, sowie Christian Reber und Alexander Asseily hinzu, die in zweistelliger Millionenhöhe den Fortgang des Unternehmens sichern. Momentan arbeiten 40 Mitarbeiter an dem Projekt, doch bis Ende des Jahres könnten es schon 80 sein.

Lilium Aviation setzte bei seinen Überlegungen auch voll auf den autonomen individuellen Luftverkehr, den besonders auch Unternehmen wie Uber bereits von anderen Luftfahrtunternehmen untersuchen lassen (siehe Pipistrel). Die Idee dabei ist, in Streckenbereichen von bis zu 70 km Personen aus und zu den Stadtzentren durch die Luft zu transportieren, und das etwa fünf Mal schneller als mit dem Auto.

Nutzer eines solchen Systems bedienen sich nur einer App, indem sie den Zielort eingeben. Mit einem bodengestützten System erfolgt die Flugwegberechnung unter Berücksichtigung anderer Flugbewegungen sowie die Umfliegung von Luftfahrthindernissen. Es wird aber durchaus auch an Versionen gedacht, die einen individuellen Betrieb möglich machen. Angeblich soll dann eine Zweisitzer-Version als LSA mit einem normalen Motorflug- oder sogar mit einem UL-Schein fliegbar sein.

Der Traum von Firmengründer Daniel Wiegand: in fünf statt 55 Minuten von Manhattan zum New Yorker Flughafen JFK kommen. Auf dem Weg dorthin haben er und sein Team mit dem Erstflug am 20.04.2017 eine wichtige Hürde genommen. Auf YouTube hatten innerhalb einer Woche mehr als 2 Millionen Nutzer das Video verfolgt! (www.lilium.com)

Comco steht jetzt auch unter Spannung

Auch die Comco Ikarus hat in Zusammenarbeit mit Geiger Engineering in den letzten zwei Jahren an einer Elektroversion gearbeitet. Ausgangsmuster war eine C42CS. Das Flugzeug erhält einen redundant ausgelegten Elektromotor mit 50 kW Dauerleistung und 60 kW Startleistung. Die Energieversorgung stammt aus 6 Lithiumpacks zu je 15 kg. Insgesamt wiegt die Elektroversion des Fliegers somit nicht mehr als die bisherigen Maschinen und kann dadurch legal zweisitzig betrieben werden, was gerade für Flugschulen und Vereine wichtig ist. Die Flugzeit beträgt 90 Minuten, sodass problemlos eine Stunde geschult werden kann, inklusive 30 min Reserve. Ein großer Vorteil des Systems ist die relativ einfache Nachrüstbarkeit. Es soll daher nicht nur für Neuflugzeuge angeboten werden, sondern auch als Nachrüstsatz eine wirkliche Alternative zum Verbrennungsmotor darstellen. Geplant ist, das gesamte System aus Motor, Elektronik, Akkus und Adapter für den bisherigen Motorträger in der Preisklasse eines herkömmlichen Ersatztriebwerks anbieten zu können. Die Akkusätze sind zudem ohne Werkzeug wechselbar, sodass ein Akkusatz am Boden geladen werden kann, während mit dem anderen



Foto: H. Penner

geschult wird. Bodenzeiten werden dadurch effektiv minimiert, und die Wirtschaftlichkeit wird erhöht. Die Ladezeit für 80 % Akkuleistung entspricht dabei fast genau der Flugzeit, was fast fliegende Wechsel am Boden ermöglicht. Das System wurde als Prototyp erstmals auf der AERO 2017 präsentiert, die Flugerprobung soll in diesen Wochen beginnen.

Ecuador beginnt Flugerprobung

Der norwegische Designer Tomas Brødreskift hat mit der großen Resonanz für sein Amphibium auf der AERO nicht gerechnet. Vom ersten Messtags an war sein Stand dicht belagert. „Ohne die AERO“, so Brødreskift, „hätten wir nicht so schnell und so viele Kontakte bekommen. Doch jetzt beginnt die ebenso spannende Phase der Flugerprobung. Erst kurz vor der AERO haben wir mit Unterstützung von Engiro, die auch den Motor geliefert haben, erste Motorenprobenläufe unternommen.“ Der 100-kW-E-Motor soll das Amphibium auf maximal 130 Knoten bringen. Gespeist wird er von einem Lithium-Ionen-Batteriesatz. Das LuftSport-Magazin wird seine Leser weiter auf dem Laufenden halten.



Foto: Messe Friedrichshafen

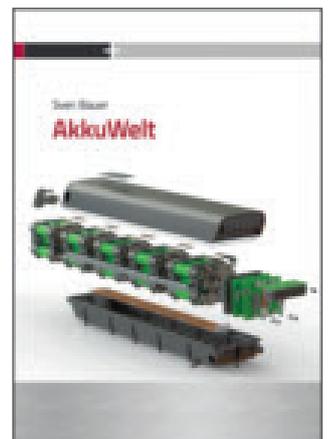
Buchspreehung AkkuWelt

In der Vergangenheit konzentrierten sich die Bestrebungen im Luftfahrtbereich auf neue leichte Antriebe und leichtere Zellen, um den Schwergewichten, den Batterien, mehr Masse zugestehen zu können; batterie-seits ist hier ja wenig Einfluss möglich.

Einer der ganz großen Experten auf diesem Gebiet ist Sven Bauer, der Autor des Buches AkkuWelt. Sven Bauer ist Geschäftsführer der Unternehmensgruppe BMZ (Batterien-Montage-Zentrum GmbH). Auf 224 Seiten gibt er Einblick in die zum Teil noch unbekanntere Batterie-Technik. Die Entwicklung elektrochemischer Energiespeicher wird von einer hohen Innovationsdynamik geprägt. So gibt es bei der Lithium-Batterie-Technologie fast alle sechs Monate einen Kapazitäts- und etwa einmal im Jahr einen spürbaren Technologiesprung. Des Weiteren kann davon ausgegangen werden, dass sich in den nächsten Jahren zahlreiche neue Märkte, insbesondere auch in der Luftfahrt, entwickeln werden, auf denen die Lithium-Batterie-Technologie erfolgreich sein wird. Das Potenzial für diese Technologie ist also erheblich. Auf dem Stand der aktuellen Technik vermittelt dieses Fachbuch Basiswissen zur Batterie-Technologie

und bietet einen Überblick über die Entwicklung, den Bau und die Anwendung von Batterien. Außerdem werden potenzielle und zukünftige Entwicklungstendenzen aufgezeigt.

Bauers leicht verständliche Ausarbeitung, illustriert mit vielen Zeichnungen und Fotos, macht ein Abschätzen zukünftiger Elektroflugzeug-Entwicklungen nicht nur für Ingenieure und Konstrukteure kalkulierbarer, sondern füllt auch viele Wissenslücken für jeden Technik- und Flugsportinteressierten. Sven Bauer: AkkuWelt; Vogel Business Media; 1. Auflage März 2017; ISBN-10: 383433409X, ISBN-13: 978-3834334091; Gebundene Ausgabe: 224 Seiten, Format 17,7 x 24,6 cm; Preis: 49,80 €



Stratosphären-Flugzeug SolarStratos geflogen

Der lang angekündigte Erstflug des SolarStratos von Calin Gologan fand am 5. Mai auf dem schweizerischen Flugplatz Payerne statt; Pilot war Damian Hischier. Hischier erreichte mit dem elektrisch angetriebenen Flugzeug eine Höhe von 300 Metern. Allerdings dauerte der Flug nur 7 Minuten. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden nun analysiert, damit weitere Tests folgen und Flüge von längerer Dauer und in größerer Höhe geplant werden können. Die Rohzelle des Flugzeugs aus CFK wurde bei einer Firma in der Nähe von Landsberg hergestellt, der Antriebsmotor ist eine Entwicklung des Münchner Unternehmens Acentiss. „Das Flugzeug“, so Raphaël Domjan, Initiator und Gründer der Firma SolarStratos, „ist so ausgelegt, dass es auf einer Höhe von 25 000 Metern fliegen kann.“ Mit ihm soll die Tür zur elektro-solaren Luftfahrt in großen Höhen



Foto: Solarstratos

aufgestoßen werden. Es besitzt allerdings keine Druckkabine.

Copyright © 2017 J. Revillard / Rezo.ch / SolarStratos

Erster elektrischer Segelflugschlepp mit Extra 330LE

Kunstflugzeuge werden eher selten als Schleppflugzeug eingesetzt, doch um ihre Steigfähigkeit zu beweisen, ließ Siemens kurzerhand eine Schleppvorrichtung in das Heck der Extra 330LE einbauen, auch, um zu demonstrieren, dass ein Segelflugzeug am Haken einem kräftigen Elektromotor keine Mühe macht. Mit seiner Extra 330LE, die mit einem 260-kW-Elektromotor von Siemens ausgerüstet ist, konnte Konstrukteur und Pilot Walter Extra Ende März am Flugplatz Dinslaken eine LS8-neo in nur 76 Sekunden auf 600 Meter Höhe schleppen. Theoretisch betrachtet, könnte so eine elektrisch betriebene Schleppmaschine mit einer garantierten Batterieleistung von einer Stunde 47 Flugzeugschlepps ausführen! Dies möchten die beiden Schweizer Hersteller mit ihrem eAero und dem Votec Evolaris demnächst ebenfalls unter Beweis stellen. Die Extra 330LE wird von Siemens nur als Technologieträger gesehen. Elek-



Copyright: Jean-Marie Urlacher

trische Antriebe sind skalierbar – auf Basis des Rekord-Motors wollen Siemens und Airbus hybrid-elektrische Regionalflyer entwickeln.

Verdammt – das Auto kann fliegen!

Die Transformation des Aeromobils vom Auto zum Fluggerät nimmt weniger als drei Minuten in Anspruch. Die Startrollstrecke ist mit 397 m berechnet (Startstrecke über 15 m Hindernis 595 m). Die maximale Fluggeschwindigkeit soll 259 km/h betragen, die Minimalgeschwindigkeit 112 km/h. Mit dem 90-Liter-Tank käme man auf 750 km Reichweite. Am Boden wird der 8,8-m-Flügel nach hinten gefaltet, so reduziert sich die Gesamtbreite des Boden-/Luftfahrzeugs auf 2,2 m und eine Länge unter 6 m. In 10 Sekunden soll das Aeromobil von 0 auf 100 km/h kommen und maximal 160 km/h schnell werden. Airbags und ein BRS-Fallschirmrettungssystem seien Standard. Die Zulassung erfolgt nach CS-23 Part 23 sowie den allgemeinen Straßenstandards.

Bereits 1994 machte der slowakische Designer Štefan Klein seine ersten Entwürfe für ein Flugauto. 2013 unternahm er mit einer verbesserten Version selbst erste Flüge. Angetrieben von einem Rotax 912 mit 100 PS war damit ein 600-kg-LSA geplant. Bei einem der ersten Tests mit der verbesserten Version 3.0 war Štefan Klein gezwungen, das Rettungssystem auszulösen. Er landete unbeschadet und trieb seine Idee weiter. Im April dieses Jahres stellte er



Bild: Firmenzeichnung

auf einer Messe in Monaco sein Modell 4.0 vor. Zuvor hatte er in Juraj Vaculik einen Financier gefunden, der mit 3 Millionen Euro die AeroMobil S.R.O gründete. Das CFK-Aeromobil 4.0 wird nun eine Hybridlösung mit einem 2-Liter-Turbo-Boxermotor mit 300 PS sein, der über einen Generator die elektrischen Fahrmotoren entweder für das Fahren auf der Straße versorgt oder den Heckpropeller direkt antreibt. Die maximale Abflugmasse soll 960 kg betragen. Ab 2020 soll das Aeromobil zu einem Stückpreis von 1,3 Millionen Euro auf den Markt gebracht werden, bis dahin hofft man, die Zulassung erhalten zu haben.

Jetzt wagt sich Pipistrel auch an Senkrechtstarter (VTOL)

Pipistrel, einer der Elektroflug-Pioniere, wagt sich über eine strategische Partnerschaft mit dem amerikanischen Dienstleister Uber jetzt auch an senkrecht startende und landende Luftfahrzeuge für den Personen- und Lastentransport.

Uber ist ein amerikanisches Dienstleistungsunternehmen mit Sitz in San Francisco. Es bietet in vielen Städten der Welt Online-Vermittlungsdienste zur Personenbeförderung an. Der Wert des Unternehmens wird auf 50 Milliarden Dollar geschätzt, seine Geschäftspraktiken sind allerdings umstritten. Uber ist inzwischen in Berlin, Hamburg, München, Frankfurt am Main, Wien und Zürich tätig. Seit letztem Jahr zeigt man sich auch am Luftverkehr in Städten interessiert mit dem Argument, dass die Straßen vollgestopft mit Autos und teuer im Unterhalt seien und man deshalb in die Luft ausweichen müsse. Uber rechnet vor, dass die entsprechenden Beförderungskosten pro Passagier und Kilometer mit der Zeit mit denen heutiger Fahrdienste vergleichbar sein könnten.

Nun hat das Unternehmen einen Partnerschafts-Vertrag mit dem



Bild: Uber

Flugzeugbauer Pipistrel unterzeichnet, um einen großflächigen Einsatz von Elektro-VTOLs (Vertical Take-Off and Landing vehicles) zu ermöglichen und seine Aufgabe zu erfüllen, einen sicheren und zuverlässigen Transportdienst für jedermann anzubieten. Das Ziel dieser Partnerschaft ist es, den Nutzern ein komplettes Beförderungssystem-Netzwerk zur Verfügung zu stellen. und Pipistrel soll hierfür bis 2020 zunächst einen ersten senkrecht startenden Prototypen entwickeln und bereitstellen.

Kitty Hawk Flyer

Ein Einfachstfluggerät mit Senkrechtstarttechnik und fliegbar in der 120-kg-Klasse. Das wär's doch! Genau das wurde im April in den USA präsentiert. Der Kitty Hawk Flyer ist ein copterähnliches Fluggerät, das ähnlich wie ein Segway, allerdings sitzend, bedient werden kann. Bis zu 40 km/h schnell soll der Flyer werden. Nach den ersten Tests über Wasser demonstrierte der Pilot Cimeron Morrissey einen zum Teil sehr wendigen Schwebeflug. Ziel ist es, noch bis Jahresende das rund 100 kg leichte Fluggerät in einer stark verbesserten Version auf den US-Markt zu bringen. Kitty Hawk Flyer wäre dann wie ein normales Sportgerät über amerikanischem Gewässer lizenzfrei fliegbar! Die Flugzeit dürfte jedoch vorerst auf maximal 15 Minuten begrenzt sein – eine Sache der Batterien! Der Prototyp ist eine Rahmenkonstruktion mit acht Motorauslegern, in deren Mitte sich unter dem Sitz die Batterien und die Steuerungselektronik befinden. Statt eines Fahrwerks besitzt der Flyer zwei einfache Schwimmer.



Foto: Firmenfoto

Die Lageregelung erfolgt automatisch, und das Fluggerät kann nicht überzogen werden.

Kitty Hawk ist ein Tochterunternehmen der von Google-Mitbegründer Larry Page mitgegründeten und finanzierten Firma Zee Aero, die nach zukünftigen Mobilitätslösungen unter den Sammelbegriffen „Personal Aircraft“ und „Air Taxis“ sucht. Eine Zulassung in Deutschland unter der eingeführten 120-kg-Klasse dürfte jedoch sehr schwierig sein.

Traveler Hybrid

Urs Villiger, in der Schweiz zu Hause, arbeitet an Flugzeugprojekten eigentlich nur aus Spaß. Als passionierter Segel- und Motorflieger verdiente er seine Franken als Teilhaber einer Bau- und Immobilienfirma. 2012 finanzierte er eine Art Kunststoff-Cessna, den Traveler. Nun setzt er eins drauf: Inspiriert durch den 200-kW-EVOLARIS-E-Motor will er den Traveler Hybrid schon im kommenden Jahr auf der AERO vorstellen. Die neuen Formen für den Rumpf sind bereits abformbereit. Die Besonderheit: Der Elektromotor befindet sich im Leitwerksträger. In einer Ausbauvariante soll die sehr großzügige Kabine des Viersitzers als „extended range“ einen Motor-Generator erhalten, der die 210-kg-Batterie mit 40 kW/h unterstützt und das Flugzeug so auf bis zu 110 km Reichweite bringen soll. Doch erst will Villiger, der in der Werkstatt von MSW Aviation selbst mit Hand anlegt, eine reine Batterieversion mit 80 kW/h in die Luft bringen. Steven Dürki von EVOLARIS hat bereits eine Kleinserie (3 Stück)



Bild: H. Penner

dieses Motors in seinem Team gebaut und getestet und möchte mit einem dieser Motoren in seiner Kunstflugmaschine „Evolaris“ schon im Herbst in die Luft kommen.

Texte: H.P.

Fragen zur Gültigkeit eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer



Mit der Verlängerung der UL-Lizenzen werden diese seit einiger Zeit unbefristet erteilt. Mehr als 7000 sind bereits vom Luftsportgeräte-Büro umgestellt worden. Die restlichen 5000 erwarten wir in den nächsten zwei, drei Jahren. Die Verlängerung und Umstellung erfolgt kurz vor Ablauf der UL-Lizenz mit einem einfachen Formular, ohne einen Nachweis von geflogenen Stunden und Starts. Der UL-Pilot bestätigt lediglich seinen gemeldeten Hauptwohnsitz und dass er sich mit den Regelungen zur Gültigkeit seiner Lizenz vertraut gemacht hat. Letzteres soll hiermit noch einmal aufgefrischt werden: Man spricht hier von der Ausübung der Rechte aus einem Luftfahrerschein und geregelt ist dies im deutschen Luftverkehrsrecht, in der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV).

Ein Pilot darf den Flug mit einem UL nur antreten, wenn er in den letzten zwei Jahren ausreichend Flüge und Flugzeit hatte. Genauer gesagt, fordert der Gesetzgeber mindestens 12 Starts und gleich viele Landungen sowie einen Übungsflug in Begleitung eines UL-Fluglehrers. Als Gesamtflugzeit der letzten zwei Jahre müssen mindestens 12 Stunden zu Buche stehen. Bis auf den besagten Übungsflug mit einem Ultraleichtflugzeug können Flugstunden auch auf Reisemotorseglern oder einmotorigen Landflugzeugen geflogen sein.

Hat man die Stunden nicht, so können diese als verantwortlicher Luftsportgeräteführer mit einem UL-Fluglehrer oder unter dessen Aufsicht nachgeholt werden. Der Übungsflug muss sich mindestens über eine durchgehende Stunde erstrecken und darf nicht zum Kaffeetrinken oder Ähnlichem unterbrochen werden.

Vorgenanntes kann man sich sparen, wenn man eine Befähigungsüberprüfung macht. Das ist eine praktische Prüfung mit einem dafür anerkannten Prüfer. Der Prüfer fertigt zusätzlich zum Nachweis im Flugbuch ein Protokoll an. Entgegen dem normalen UL-Übungsflug mit Fluglehrer kann die Befähigungsüberprüfung auch auf Reisemotorseglern oder einmotorigen Landflugzeugen gemacht werden, wenn man diese Lizenzen ebenfalls hat.

Für die Mitnahme von Passagieren benötigt der UL-Pilot eine im Luftfahrerschein eingetragene Passagierberechtigung. Ein UL, in dem sich ein Fluggast befindet, darf er nur führen, wenn er innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Starts und Landungen mit einem UL derselben Art ausgeführt hat.

Alle Flüge sind in einem Flugbuch einzutragen und die Nachweise –vom letzten Tag der Eintragung an gerechnet – zwei Jahre aufzubewahren. Flüge, die mit einem Fluglehrer oder Prüfer nachgewiesen werden müssen, sind vom Fluglehrer oder Prüfer im Flugbuch unter Angabe der Art und Nummer seines Luftfahrerscheins zu bescheinigen.

Welche Unterlagen sind mitzuführen?

Bei der fliegerischen Tätigkeit sind das Flugbuch und der Luftfahrerschein mitzuführen. Zum Luftfahrerschein gehören hierbei ein amtlicher Lichtbildausweis und das Tauglichkeitszeugnis. Es reicht das LAPL-Medical mit den etwas längeren Laufzeiten.

Ergänzen wir der Vollständigkeit halber noch die Unterlagen des UL, die beim Betrieb mitzuführen sind:

Da wären der kleine Eintragungsschein und das Lufttüchtigkeitszeugnis. Dies ist ein und dasselbe Dokument mit Bundesadler, Vorder- und Rückseite. Als Weiteres eine Ausfertigung des letzten Nachprüfscheins und als Versicherungsnachweis eine Bestätigung der Haftpflichtversicherung für Drittschäden. Auch ist das aktuelle Flughandbuch an Bord mitzuführen, ein Bordbuch ist nicht vorgeschrieben. Allerdings verlangen wir von den Flugschulen die Führung eines Bordbuches.

LSG-B – Frank Einführer

36.000 Stunden am Himmel

172 Seiten, Format DIN A5, durchgehend farbig mit über 150 seltenen Fotos und neuen Graphiken
Das Buch kostet 12,95 Euro (incl. 7% MwSt.) plus 1 Euro Porto für den Versand als „Büchersendung“, Gesamtpreis also 13,95 Euro
Bei zwei Büchern beträgt das Porto 1,65 Euro, Gesamtpreis also 27,55 Euro

Bestellung nur über www.flyaholic.de

Die ersten 10 Besteller erhalten ein von Walter Eichhorn signiertes Exemplar!

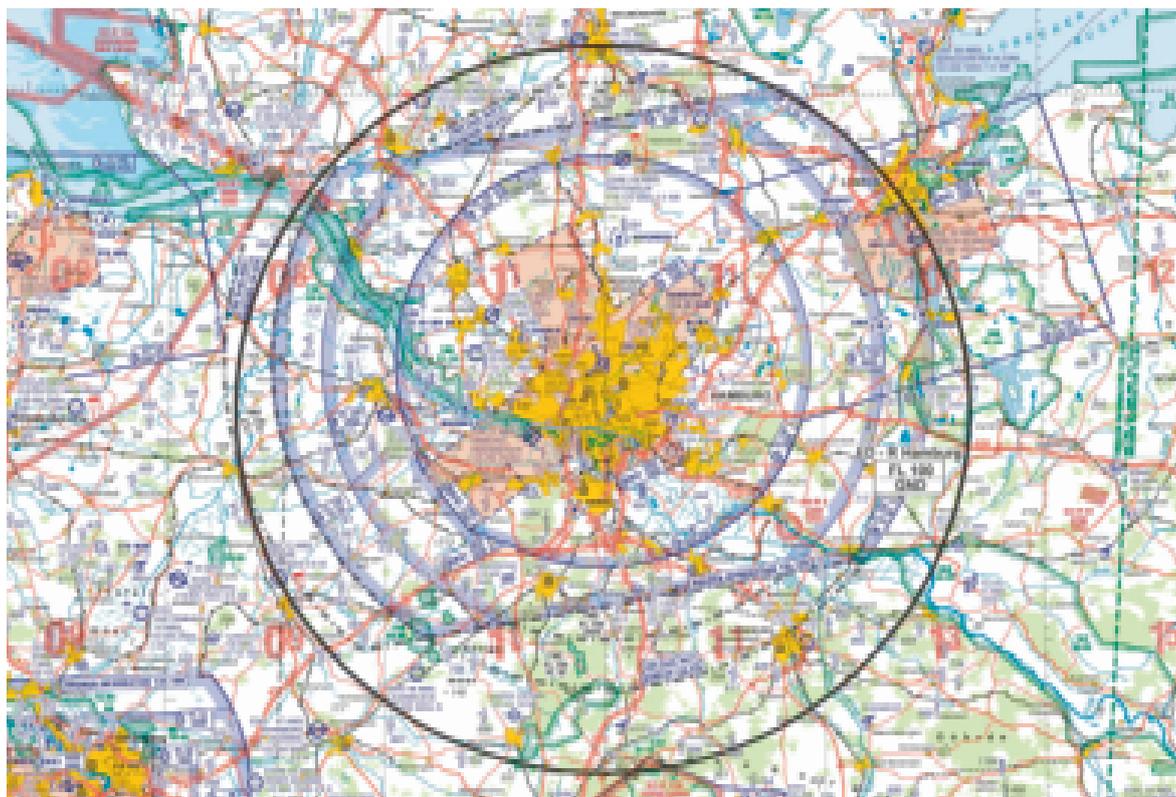


Die Geschichte von Walter und Toni Eichhorn

Sie sind eines der bekanntesten Kunstflugteams am europäischen Himmel. Walter Eichhorn wird dieses Jahr 81 Jahre alt – und er fliegt immer noch rasante Airshows mit seiner North American AT 6 und seiner Extra 330 LT. Lesen Sie die faszinierende Geschichte dieses Piloten, von der Convair 340 über die Boeing 727, Airbus A 300 B2, Douglas DC 10 -30 zur Boeing 747-200. **Walter ist wohl der lebende Pilot weltweit mit den meisten Flugstunden auf der Messerschmidt Me 109 G. Hiervon handelt ein ganzes Kapitel.** Und von den Airshows mit der AT 6, den Jets L 29 "Delfin" und Soko G2a "Galeb" und den Extras 330 LT. Ganz neu: Toni Eichhorns North American T 28 B



Luftraumsperrung um Hamburg 6. – 9. Juli 2017



Quelle DFS – nicht für Navigationszwecke

Zum G20-Gipfel in Hamburg wird der Luftraum rund um Hamburg in einem Kreis mit 30 NM Radius um den Veranstaltungsort gesperrt!

Bitte unten stehende NfL und den beigefügten Kartenausschnitt beachten!

Einrichtung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (06 JUL – 09 JUL 2017)

1. Allgemeines

Als Schutzmaßnahme anlässlich des G20-Gipfels in Hamburg ist vorübergehend ein Gebiet mit Flugbeschränkungen eingerichtet worden (NfL 1-1012-17).

2. Flugbeschränkungsgebiet „ED-R Hamburg“

2.1 Seitliche Begrenzung

Kreis mit 30 NM Radius um N 53 34 15 E 009 59 42.

2.2 Vertikale Begrenzung

GND – FL100

2.3 Zeitliche Wirksamkeit

Grundsätzlich vom 06 JUL 2017 0600 – 09 JUL 2017 2200.

Hiervon abweichende Aktivierungszeiten werden von der Polizei Hamburg bekannt gegeben und von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit NOTAM veröffentlicht. Informationen über den aktuellen Status des Flugbeschränkungsgebietes können über die Frequenz 125.100 MHz (Fluginformationsdienst Bremen) erfragt werden.

3. Art der Flugbeschränkungen

In dem Gebiet „ED-R Hamburg“ sind alle Flüge einschließlich des Betriebs von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen untersagt.

Von den Flugbeschränkungen ausgenommen sind

- Einsatzflüge der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Polizeien der Länder oder Flüge im Auftrag bzw. auf Veranlassung der Polizei,
- Flüge im Rettungs- und Katastrophenschutz Einsatz,
- Flüge von Staatsluftfahrzeugen mit dem Bezug zum Besuch des G20-Gipfels,
- Flüge ausschließlich nach Instrumentenflugregeln mit Start/Ziel Hamburg und Hamburg-Finkenwerder (Wechselverfahren sind nicht erlaubt), die die ICAO-Standards nach Annex 17 (Sicherung der Internationalen Zivilluftfahrt gegen rechtswidrige Eingriffe) bzw. der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 erfüllen,
- Flüge ausschließlich nach Instrumentenflugregeln in FL 80 oder höher (Wechselverfahren sind nicht erlaubt), die die ICAO-Standards nach Annex 17 (Sicherung der Internationalen Zivilluftfahrt gegen rechtswidrige Eingriffe) bzw. der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 erfüllen. Unter Wechselverfahren versteht man all die Flüge, die ganz oder teilweise nach Sichtflugregeln durchgeführt werden (Y- und Z-Flüge). Trainingsflüge sowie Foto- und Vermessungsflüge (auch nach Instrumentenflugregeln) sind nicht erlaubt. Alle Ein-, Aus- und Durchflüge der in den Ausnahmen definierten Flüge sind bei Flügen nach Sichtflugregeln vorab bei der Polizei Hamburg anzumelden. Die Verfahren und die Erreichbarkeiten werden von der Polizei den entsprechenden Stellen gesondert mitgeteilt.

Quelle DFS

SPOT SOS-GPS-Tracker



2

- 1: Beim Gleitschirm oder Drachenfliegen schaffen GPS-Tracker Sicherheit sowohl für Piloten als auch Freunde und Verwandte
- 2. Das Gerät ist 8,7 cm x 6,5 cm x 2,5 cm groß und wiegt inkl. Batterien 114 Gramm

Abstürze, verunglückte Außenlandungen, Unfälle jeglicher Art:

Situationen, an die wir nur ungern denken. Eine schnelle Hilfe ist in solchen Fällen das Wichtigste. Viele Fälle in der Vergangenheit zeigen jedoch, dass genau dort ein großes Problem liegt. Die Retter müssen benachrichtigt werden und den genauen Unfallort kennen. In den Bergen, über Wäldern oder über Gewässern kommt ein Handy als Rettungsgerät schnell an seine Grenzen. Die Entwicklung der SOS-GPS-Tracker, die genau diesen Zweck erfüllen, ist in den letzten Jahren stark vorangegangen. Per Knopfdruck kann damit weltweit Hilfe organisiert werden. Ein Hilfsmittel, von dem nicht nur Extrem-Abenteurer profitieren können. Wir hatten die Möglichkeit, den aktuellen GPS-Tracker der Firma SPOT zu testen, und möchten im Folgenden einen kurzen Einblick in die Technik vermitteln.

Vor der ersten Nutzung steht die Konfiguration.

Diese wird in einem Online-Portal vorgenommen. Hier werden

persönliche Inhalte der Nachrichten sowie wichtige Informationen für die Rettungszentrale hinterlegt.

Das „SPOT Gen3“ besitzt sechs Knöpfe: den Ein-/Ausmacher, Tracking, Individuelle Nachricht, OK/Check-in, Hilfe und SOS. Zunächst der wichtigste Knopf: Mit dem SOS-Button, welcher sich unter einer kleinen Gummilasche befindet, um ein versehentliches Auslösen zu verhindern, wird die Rettungszentrale der GEOS-Alliance kontaktiert. Diese bekommt dann die aktuelle Position des Trackers übermittelt sowie persönliche Informationen und Notfallkontakte. Nun wird eine Rettungsmannschaft zu diesem Standort geschickt.

Eine entschärfte Option des Hilferufs bietet der „Hilfe“-Button. Dieser ist für Situationen gedacht, in denen man nicht sofort ein Rettungsteam anfordern möchte. Stattdessen geht der Ruf an zuvor festgelegte Notfallkontakte wie zum Beispiel Freunde und Familie. Die bekommen dann per SMS oder E-Mail eine vorher verfasste Nachricht sowie den Standort.

AKTION

FUNKGERÄTE 8,33 kHz

Jetzt umsteigen!

Der 31.12.2017 kommt näher!

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Faire Preise. Echter Service.

www.segelflugbedarf24.de



3



4

3: Bei Flügen über menschenleeren Regionen, wie hier im Südwesten von Namibia, sollte man auf GPS-Notfall-Tracker nicht verzichten. Foto: Dietmar Spranger/Jürgen Koch

4: Auch bei Outdoor-Aktivitäten sind Tracker empfehlenswert.

Weitere Nachrichten können mit den Knopf "Individuelle Nachricht" und "OK/Check-In" Nachricht verschickt werden – hilfreich bei längeren Trips, um ein Zeichen zu geben, dass alles in Ordnung ist.

Der sechste Knopf aktiviert das Live-Tracking. In einem vorher definierten Intervall zwischen 2,5 und 60 min sendet das Gerät nun den aktuellen Standort, der online für Freunde und Familie sichtbar ist.

Die Befestigung erfolgt entweder per Karabiner an einer der Ösen oder per Klettverschluss. Wichtig für die GPS-Verbindung ist, dass der Tracker „Blickkontakt“ zum Himmel hat.

Vor dem Flug wird das Gerät einmal eingeschaltet, und es kann losgehen.

Das „Spot Gen3“ kostet 179 € plus Service-Abonnement. Das Abo kostet jährlich zwischen 165 und 300 €, abhängig vom gebuchten Funktionsumfang. Optional kann das Abo auch nur monatsweise abgeschlossen werden.

Eine Alternative wird von Garmin angeboten und heißt „inReach“ Das „inReach“ bietet den Vorteil, auch unterwegs Nachrichten verfassen und per Satellit versenden zu können. Hierfür muss jedoch etwas tiefer in die Tasche gegriffen werden. Ein weiteres Projekt bietet das Start-up „A*Live“. Mit einer aktuell laufenden Kickstarter-Kampagne soll die Produktion eines „smarten“ SOS-Trackers mit weiteren Funktionen finanziert werden.

Wer sollte so einen Notfallsender nun mitführen? Für den gelegentlichen Platzrunden-Piloten erscheint ein solches System vielleicht etwas übertrieben. Doch bei allem, was darüber hinausgeht, ist eine Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten denkbar. Und nicht nur in der Fliegerei macht es Sinn, sich abzusichern. Viele Flugsportler betreiben auch andere Outdoor-Sportarten, und für die Rettungskräfte spielt es schließlich keine Rolle, ob man eine Bruchlandung in den Alpen hatte, mit dem Gleitschirm im Baum hängt oder sich beim Mountainbiken das Bein gebrochen hat.

Hinzu kommen die Zusatzfunktionen wie Tracking oder Check-in-Nachrichten. Mit ihnen müssen sich daheimgebliebene Familienmitglieder oder Freunde keine Sorgen mehr um einen machen und können sehen, dass man sich eben nicht in einer brenzigen Situation befindet.

TMF

Die Cross Border Information: Optimal vorbereitet...

... FÜR IHRE AUSLANDSFLÜGE!

Cross Border Information als Nachschlagewerk:

- ideales Handbuch für Europa-Reisen
- wichtige Infos, Ausflugstipps, länderspezifische Besonderheiten zu 22 Ländern in Europa

Cross Border als App:

- enthält das Nachschlagewerk
- vollständige Flugplatzliste aller enthaltenen Länder (Frequenzen, Wetter, NOTAM, Webcams, etc.)
- Such- und Favoritenfunktion
- Bewertungsmöglichkeit für Flugplätze
- und vieles mehr ...





EISENSCHMIDT
DFS GROUP

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

Discus-2c FES für die Fliegerschule Wasserkuppe



1



3



2

1: Vor dem Erstflug auf der Wasserkuppe mit Sebastian Horstmann, Mitarbeiter und Fluglehrer der Fliegerschule Wasserkuppe
2: Cockpit des Discus FES
3: Moderne Technik auf historischem Boden
 Foto: Fliegerschule Wasserkuppe
4: Auch auf der AERO in Friedrichshafen wurde der neue Discus 2c FES vorgestellt und fand gute Resonanz
 Foto: Lothar Schwark



4

Der elektrische Hilfsantrieb FES (Front Electric Sustainer) bei Segelflugzeugen erobert zunehmend die Herzen der Piloten. Im Falle des Falles, also kurz vor der Außenlandung, ermöglicht er dem Piloten durch eine einfache und sichere Bedienung ein Steigen von bis zu zwei Meter/Sekunde um sich so wieder aus dem Tiefparterre zu befreien. Das reicht, um einen Flugplatz sicher zu erreichen oder wieder den Anschluss an die Thermik zu finden. Bei 100 km/h Horizontalflug ermöglicht der FES-Antrieb ca. 45 Minuten Motorlaufzeit. Ab und an erlebnisreiche, aber ansonsten zeitaufwendige und manchmal strapaziöse Außenlandungen gehören mit diesem Flugzeug der Vergangenheit an. Als erste Flugschule der Welt setzt die Fliegerschule Wasserkuppe nun den Discus 2c-FES ein. Begleitet von großem Interesse der Fachbesucher wurde er von der Fliegerschule bereits bei der AERO in Friedrichshafen vorgestellt und, wie erwähnt, nun in den Flugbetrieb der Wasserkuppe integriert. Am 5. Mai absolvierte Sebastian Horstmann (Fluglehrer und Mitarbeiter der Fliegerschule) bei noch niedriger

Wolkenbasis den ersten Start auf der Wasserkuppe und zeigte sich von den Flugeigenschaften des Hochleistungssegelflugzeugs und der Handhabung des FES-Systems beeindruckt. Inzwischen sind rund 10 Piloten den Discus-2c FES geflogen; der faltbare Propeller am Rumpfbug hat sie nicht gestört, da – so der mehrheitliche Eindruck – er im Flug nicht zu spüren sei. Für Schulleiter Harald Jörges, auch er von den guten Flugleistungen des Discus begeistert, hat dieses Flugzeug ein neues Zeitalter für die Fliegerschule eingeläutet. Nun hoffen die Segelflieger auf der Wasserkuppe auf gutes Flugwetter in den kommenden Monaten. Wenn alles passt, wird der Discus-2 FES sicherlich für weite Überlandflüge genutzt. Die Sicherheit des FES-Antriebs eröffnet die Möglichkeit, einen starken Thermiktag einmal vollkommen ausreizen zu können – der 1000-km-Rekord (2014) könnte so von der Wasserkuppe geknackt werden! Den Segelfliegern jedenfalls wird der neue Flieger beim entspannten Fliegen einfach viel Spaß bereiten.

Lothar Schwark



Anschau Komet Segelflughänger

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

Unser Preishit: Anschau Komet Eco
 Preis ab **7.468 EURO**
 zzgl. 19% MwSt. = 8.886,92 EURO



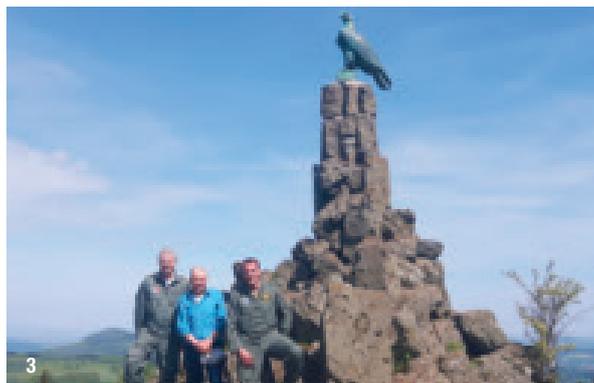
Anschau Technik GmbH • Feldborn 4c • D-55444 Waldlaubersheim
 +49 (0) 6707 – 91 58 10 • mail@anschau.de



Thomas Reiter hebt auf der Wasserkuppe ab



- 1: Gemeinsam anpacken gehört dazu.
- 2: Thomas Reiter und Harald Jörges im Duo Discus
- 3: Thomas Reiter, Harald Jörges und Oliver Eckstein am Fliegerdenkmal



Ehemaliger Astronaut und Brigadegeneral als Mentor

Seit Frühjahr 2014 führt die Bundeswehr mit Offiziersanwärtern der Luftwaffe regelmäßig Segelflurkurse auf der Wasserkuppe durch. Als Gastgeber fungiert die Fliegerschule Wasserkuppe, die von den verantwortlichen Offizieren der Bundeswehr für ihre Gastfreundschaft und Verlässlichkeit geschätzt wird. Bis zu zehn Kurse werden jährlich mit bis zu 20 Teilnehmern auf der Wasserkuppe abgehalten. Dabei sollen die Offiziersanwärter in die Welt des Segelfliegens eintauchen. „Denn Segelfliegen bedeutet für die Teilnehmer, Grenzen zu erkennen und Neues zu entdecken.“ Geschätzt wird dabei auch das soziale Miteinander. „Denn ohne Helfer geht es beim Segelflug nicht“ wird den Lehrgangsteilnehmern beim Flugbetrieb schnell klar. So wird der Flugbetrieb gemeinsam gestaltet. Einen besonderen Gast konnte Schulleiter Harald Jörges nun zum Mai-Lehrgang der Bundeswehr auf Hessens höchstem Berg begrüßen. Kein Geringerer als der ehemalige Astronaut Thomas Reiter war als Mentor für die 20 Offiziersanwärter dabei. Im Jahr 1995 kreiste er mit der russischen Weltraumstation insgesamt 176 Tage um die Erde, 2006 verbrachte er weitere 166 Tage in der internationalen Raumstation ISS. Zumindest beim Windenstart dürfte der Brigadegeneral wieder für Sekundenbruchteile den Standschub der russischen Trägerrakete oder des Space Shuttle gespürt haben. Von null auf hundert in drei Sekunden und der steile Aufstieg am Windenseil bereitet Reiter sicherlich auch heute noch mächtig Spaß. Das Segelfliegen ließ ihn seit seiner frühen Jugend nicht los. Mit 14 Jahren begann er mit dem Flugsport

und war sich klar: Ich werde einmal Pilot. Den Bazillus Segelfliegen hat der heute 58-jährige dabei mit auf der Wasserkuppe eingefangen, als der in Neu Isenburg aufgewachsene Astronaut mit seinen segelflugbegeisterten Eltern die Wasserkuppe besuchte. „Das Fliegen hat mich von da an nicht mehr losgelassen“, berichtete Reiter den Lehrgangsteilnehmern. Diese zeigten sich nach je 20 Starts, mehrheitlich im Windenschlepp, vom Segelfliegen begeistert. Thomas Reiter reiht sich nun in die Besucherliste von Astronauten auf der Wasserkuppe ein. Unvergessen der Besuch von Neil. A. Armstrong im Jahr 1970, der als erster Mensch den Mond betrat. Auch Ulf Merbold hat die Geburtsstätte des Segelflugs schon besucht. Der Brigadegeneral ließ es sich nicht nehmen, mit Schulleiter Jörges und Oberst Oliver Eckstein das Fliegerdenkmal zu besuchen. Für die Verantwortlichen ist es wichtig, dass die Teilnehmer das Gefühl der drei Dimensionen hautnah erleben. Und hier vermittelt der Segelflug vielerlei Eindrücke, wenn man dabei die elementaren Naturkräfte hautnah spürt. „Gastfreundschaft wird bei der Fliegerschule Wasserkuppe großgeschrieben“, so Schulleiter Jörges. Seine Leidenschaft für das Fliegen strahlt Jörges mit Herzblut aus. Er freut sich, dass immer mehr Interessenten den Weg zur Fliegerschule finden. „Und die gute Ausbildung, Atmosphäre und Ausstrahlung schätzt auch die Bundeswehr“, schilderte Oberst Eckstein zum Lehrgangsende auf der Wasserkuppe.

Lothar Schwark

irlshop

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

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

irlshop Luftfahrtzubehör 86874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +49170.5994735 kontakt@irl-shop.de

Seltener WACO-Oldtimer kommt nach Hessen



1 + 2: Die perfekt restaurierte WACO UEC NC13050 am Himmel über Hessen

Am Westende des kleinen Grasflugplatzes Lauterbach-Wernges in Hessen steht ein moderner, gut ausgerüsteter Blechhangar. Er beherbergt einen der seltensten Oldtimer aus der Sammlung von Stephan Gottwald: einen roten, viersitzigen Doppeldecker (UEC NC13050), Baujahr 1932, der Weaver Aircraft Company (WACO). 2013 wurde das Flugzeug in den USA erworben und per Schiff nach Deutschland gebracht. Liebevoll restauriert, avancierte es sogleich zum Star des Hahnweide-Oldtimer-Treffens 2016. Weltweit sind heute nur noch vier Flugzeuge des gleichen Typs flugfähig.

Weaver Aircraft Company und UEC

Die Weaver Aircraft Company wurde Anfang der zwanziger Jahre am Hauptsitz in Troy (Ohio) gegründet und wuchs in den zwanziger und dreißiger Jahren schnell zum größten und bekanntesten Flugzeughersteller der USA heran. Unter dem späteren Namen WACO gelangte das Unternehmen im Zweiten Weltkrieg zu enormer Bekanntheit durch die Entwicklung und den Bau zahlloser Lastensegler für Truppentransporte sowie offener Doppeldecker für den Reise- und Postverkehr. Hinzu kamen weitere, äußerst populäre Entwicklungen mit geschlossenen Cockpits und Kabinen, den sogenannten WACO-Standard-Kabinen. Verschiedene WACO-Flugzeuge (darunter besonders die Variante UPF-7) standen im Rahmen des staatlich finanzierten Civilian Pilot Training Program in militärischen Diensten, um so den Anteil ziviler Piloten für einen möglichen späteren Einsatz bei den USAAF, dem Vorgänger der USAF, zu steigern. Auch WACO-Flugzeuge in Privatbesitz wurden als leichte Transport- und Mehrzweckeinheiten militärisch eingebunden. In der Nachkriegszeit brach dann diese Nachfrage zusammen, und WACO stellte 1947 die Produktion ein – die beginnende Friedenszeit verlangte nach neuem zivilem und leichtem Luftfahrtgerät.

Die WACO UEC wurde 1931 als Ambulanz-, Transport- und Sportflugzeug entwickelt. Neu waren das Zweimann-Cockpit, aerodynamische Verbesserungen mit festen Flügelstreben statt kreuzenden Drahtverspannungen sowie ein 7-Zylinder-Sternmotor (210 PS Continental R-670-6A) mit gleichem Antrieb wie in der legendären Boeing PT-17 Stearman. Nur 40 Exemplare dieses Typs wurden hergestellt.

UEC NC13050

Auf der Suche nach einem geeigneten Exemplar der WACO UEC und ausführlicher Internet-Recherche landete Stefan Gottwald über einen Hamburger Liebhaber von Vintage-Fluggerät schließlich in den USA (Poplar Grove (Illinois)), wo er eine UEC NC13050 auf mehreren Testflügen gründlich begutachten konnte. Nachdem er sich mit den Vorbesitzern geeinigt hatte, wurde der Doppeldecker zerlegt und per Container über Chicago und Hamburg nach Lauterbach gebracht, wo ein aufwendiger Wiederherstellungs- und Aufarbeitungsprozess begann. Die Vorbesitzer hatten bereits in den neunziger Jahren die Holzstruktur an Zelle und Flügeln restauriert, die Bespannung mit

Informationen:

Typ:	WACO UEC
Kennzeichen:	NC13050
Baujahr:	1931
Spannweite:	7,5 m
Länge:	8,6 m
Sitzplätze:	5
Leermasse:	758 kg
Max. Flugmasse:	1225 kg
Höchstgeschwindigkeit:	133mph/214 kmh
Continental R-670 7-Zylinder-Sternmotor;	Hubraum 11 ltr. 220 PS



- 3: Die Kabine bietet Platz für vier Personen.
- 4: Cockpit mit Doppelsteuer, das sich zum linken oder rechten Sitz schwenken lässt.
- 5: Der Continental 7-Zylinder-Sternmotor mit 11 Litern Hubraum und trieb u.a. auch die PT-17 Stearman an.



Ceconite (synthetisches Polyestergewebe) erneuert, das Fahrwerk verbessert und die alten Trommelbremsen durch effektive Scheibenbremsen ausgetauscht. Die weltweite Suche und die Beschaffung von Originalersatzteilen wären ohne die Möglichkeiten des Internets kaum denkbar gewesen. Stephan Gottwald und sein Team stellten alle Bauteile nochmals auf den Prüfstand und gingen bei der Restaurierung keine Kompromisse ein. Das Flugzeug erhielt

wieder Passagiersitze im alten Stil und eine moderne Avionik. Nur der originale R-670-6A-Motor war noch in so gutem Zustand, dass hier keinerlei Veränderungen nötig waren.

*Text: Stefan Degraef
Übersetzung: Patrick Ockens
Fotos: Edwin Borremanns*

LTB-Follmann

... der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlem

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

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

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

Warum nicht mal aus dem Zeppelin springen!



Die Deutsche Zeppelin-Reederei (DZR) entwickelt stets neue Marketingstrategien, um das Interesse an dem einzigartigen Luftfahrzeug Zeppelin zu wecken. Mit dem Absetzen von Fallschirmspringern hat sich ein vollkommen neues Geschäftsfeld geöffnet.

Fallschirmspringer ziehen es vor, sich in kleinen Gruppen eine Porter oder Caravan zu chartern oder sogar zuzulegen. Manchmal gestatten auch Militärs einen Mitflug in einem Transport-Hubschrauber oder in einem der großen Truppentransporter. Noch seltener sind Ballonfahrer bereit, einen oder zwei einzelne Springer abzusetzen. Doch zwischen einem Flugzeug und einem nur durch den Höhenwind getriebenen Ballon besteht ein himmelweiter Unterschied, was das Absetzen betrifft: Beim Flugzeug stellt sich dem Springer der Fahrtwind entgegen – eine schnelle Stabilisierung nach dem Absprung ist dadurch gewährleistet. Und so hat man es auch gelernt!

Aber wie sieht das aus beim Sprung aus einem Zeppelin? Es gibt keinen anströmenden Wind. Und ganz so preiswert, wie aus der Porter zu springen, wird so ein Vergnügen auch nicht sein. Dennoch ließen viele Springer aus dem süddeutschen Raum, aus Österreich, der Schweiz und selbst aus Slowenien nicht locker, die Firmenleitung der Deutschen Zeppelin-Reederei in Friedrichshafen am Bodensee zu befragen, ob es nicht doch möglich wäre, auch gelegentlich aus einem Zeppelin springen zu können, schließlich habe man ja zwei Zeppeline im Einsatz.

Und worin sollte denn der Unterschied zwischen einem in der Luft stehenden Zeppelin und einer Porter liegen? Der Zeppelin könne sich ja tatsächlich in die Höhe schrauben, auf der Stelle stehen bleiben, und dann wäre alles klar zum Absprung – Die Anfragen in Friedrichshafen stapelten sich.

Im Zeppelin NT finden neben den Piloten und Flugbegleitern regulär bis zu 15 Fluggäste Platz.

Geschäftsleitung, Marketing und die Flugbetriebsleitung unter Leitung von Flugkapitän Fritz Günther berieten sich, wollte man doch die vorhandenen Kapazitäten in Zukunft noch mehr ausnutzen.

Sicherheitsrelevante Bedenken konnten schnell zerstreut werden, denn der beim Ballon nicht ganz zu ignorierende kurzzeitige Zusatzauftrieb wirkt sich beim Zeppelin durch seine Trägheit im Luftraum im Vergleich dazu nicht so extrem aus. Er ist ohnehin etwas schwerer

als Luft und muss normalerweise seinen fehlenden Auftrieb durch seine Vorwärtsgeschwindigkeit kompensieren. Früher hieß es: Ein Zeppelin fliegt, weil er leichter als Luft ist. Beim heutigen Zeppelin, der etwas schwerer als Luft ist, erzeugt die Hülle zusätzlich einen aerodynamischen Auftrieb bis maximal 5%, wie bei einem Flugprofil bei entsprechender Anströmung durch die Vorwärtsgeschwindigkeit. Deswegen heißt es heute: Ein Zeppelin fliegt, auch wenn er schwerer als Luft ist, mit eben diesen paar Prozent Auftrieb. (Vertikale Bewegungen erfolgen durch Schwenken der Triebwerksgondel und durch Propellerblattverstellung.)

Schließlich landeten alle Anfragen bei der DZR, und nach mehreren Beratungen entschloss man sich, gewerbliche Fallschirmsprünge anzubieten. Die nötigen Verfahren waren schon vor Jahren getestet und zugelassen worden.

Neben Red-Bull-Botschafter Felix Baumgartner wurden 16 Springer eingeladen. Sie mussten nachweisen, dass sie mit mindestens 400 Sprüngen über eine gewisse Mindesterfahrung verfügten.

Dann der 16. Oktober 2016. Ein kühler Herbsttag mit der Aussicht auf klares, sonniges Wetter. Kein Lüftchen weht.

Schon früh am Morgen sind die 16 Extremsportler, unter ihnen Felix Baumgartner, der 2014 mit seinem Sprung aus einem Stratosphärenballon aus 39.000 Meter Höhe von sich reden machte, an der großen Zeppelinhalle in Friedrichshafen eingetroffen.

Warum aber reist jemand aus dem fünf Stunden entfernten Salzburg an? Es ist das Einmalige, was ihn reizt!

Dann stundenlanges Warten! Die Springer haben ihre Ausrüstung in der großen Montagehalle bereitgelegt. Der Flughafen meldet, dass die Nebeldecke gegen Mittag aufreißen soll. Großer Flugverkehr ist für den Sonntag ohnehin nicht zu erwarten. Die wenigen Linien- und Charterflüge verteilen sich, egal bei welcher Wetterlage, auf den ganzen Tag, da reiht sich der eventuelle Flugverkehr mit den Zeppelinlinien – anders als an den Wochentagen mit ihrem emsigen Flugverkehr – sogar ganz harmonisch ein.

Doch dann mittags vom Tower die Info, dass der Zeppelin bald starten kann. Es ist schon kurz vor 14 Uhr, die Kraftstofftanks sind gefüllt, die Ballastierung ist abgeschlossen, und die Trimmung passt.

Inzwischen sind aus den 16 wartenden Springern vier Gruppen gebildet worden. Gruppe eins besteht aus drei Deutschen und dem österreichischen Extremsportler Felix Baumgartner, dem „Aushänge-



3

1: Fertigmachen zum Absprung an der linken hinteren Tür

Foto: Marko Hollerer

2: Zeppelin NT Foto: Stephen Lawton

3: Für Baumgartner war der Sprung aus dem Zeppelin fast wie Routine Foto: Felix-Hörhager

2

schild“ auch der anderen insgesamt 15 Springer. Im Gänsemarsch geht's an den bereits mit warmgelaufenen Motoren bereitstehenden Zeppelin. Einstieg hinten links. Die vier Springer nehmen auf der vorne gegenüberliegenden Viererbestuhlung Platz und schnallen sich an. Das Prozedere überwacht ein Cabin Master, ein besonders erfahrener Fallschirmspringer, der sich zuvor bei allen Springern in deren Sprungbücher von der Qualifikation jedes Einzelnen überzeugt hat. Der Einstieg wird verschlossen, die Bodenmannschaft überprüft es noch einmal, auch den Verschluss der hinteren Tür, aus der später abgesprungen werden soll.

Jetzt hat der Zeppelin gefühlte 400 kg auf dem Hauptrad. Tatsächlich wiegt er aber sechseinhalb Tonnen! Das Traggas Helium macht ihn leichter, und so sind bis zu 2.350 kg Zuladung möglich.

Luftschiff-Kapitän Günther schiebt alle Gashebel in Vollgasstellung. Der Zeppelin beschleunigt – gut, dass alle angeschnallt sind! Wie im Flugzeug zieht Günther das Höhenruder, und das Schiff steigt im 30-Grad-Winkel kreisend wie in Korkenziehermanier mit 1.200 ft/min steil nach oben. Tatsächlich wirken schon bei 20 kts auch alle Ruder. Das machen die enorm großen Flächen! Beobachter wundern sich, hat man den Zeppelin doch so noch nie in die Luft steigen sehen. Kaum sind gute drei Minuten vergangen, sind bereits knapp 800 Meter Höhe erreicht. Mehr Höhe war beim Tower und über ein NOTAM auch nicht angemeldet.

Jetzt schwebt der Zeppelin nur noch, hat seine Fahrt fast auf „Null“ reduziert und steht stationär über dem Absetzpunkt. Weil die normale Vorwärtsgeschwindigkeit wie bei Rundflügen fehlt, muss der zusätzliche Auftrieb nun durch den Schub der drei je 147-kW-Motoren kompensiert werden.

Cabin Master Lill öffnet die hintere Kabinentür und gibt Baumgartner ein Zeichen, nach hinten zum Ausstieg zu kommen. Dann das Zeichen zum Absprung. Mit „Blue Skies“, dem Springergruß, verabschiedet sich Felix Baumgartner aus rund 800 Metern und springt als Erster in die Tiefe. Schnell verlieren ihn die anderen Springer aus den Augen.

Unten am Boden warten einige Besucher, Fluggäste, die Bodenmannschaft und die anderen 12 Springer. Gekonnt landet Baumgartner nach zirka eineinhalb Minuten Flug durch die klare Bodenseeluft neben dem ausgelegten Landekreuz und wird gleich von Reportern umringt. Mehrere Fernsehanstalten, auch der SWR, sind ebenfalls da-

bei, bei diesem denkwürdigen Augenblick, dem Beginn einer neuen Ära in der Vermarktung des Zeppelins.

Baumgartners erster Kommentar: „Du springst ins Nichts, und erst nach einer gewissen Zeit spürst du die Luft. So ähnlich, wie aus dem Ballon zu springen.“ Die Nebelschwaden über Teilen des Bodensees, während im Hinterland sich die Strahlen der Sonne ausbreiten und den Himmel in Azurblau tauchen – „...ein so unglaubliches Erlebnis“, schwärmt er nach der Landung beim Zusammenraffen seines Schirms.

Inzwischen haben auch die drei anderen Springer der ersten Gruppe im Minutenabstand die Zeppelinkabine verlassen. Auch bei ihnen riesige Freude nach der geglückten Landung. So wie der Zeppelin in engen Kurven aufwärts kreisend die Sprunghöhe erreicht hat, so kommt er im gleichen Winkel, etwas gebremst (mit nur noch ca. 1000 ft/min), wieder runter zum Startplatz. Fast im 15- Minuten-Abstand starten nun auch die anderen drei Gruppen. Eine große Premiere ist gelungen!

Doch wie soll es nun weitergehen? Schon wenige Tage nach diesem Ereignis flattern weitere Anfragen von Springern bei der Zeppelin-Reederei herein, sodass man sich spontan entschließt, das Angebot um Fallschirmabsprünge für 2017 zu erweitern. Das funktioniere natürlich nur mit Voranmeldungen. Noch größere Absprunghöhen wolle man nicht anbieten, da die Besatzung sonst mehr von dem teuren Helium ablassen müsste.

Andere Destinationen in Deutschland, durchaus auch sehr viel kleinere Plätze als Friedrichshafen, seien denkbar. Vorausgesetzt, der 28-Tonner mit Mast kann das Gelände unbeschadet belasten, denn zum Betanken brauche man nun mal den Mast.

H.P.

Valentin Taifun 17E zu verkaufen

Seltene Gelegenheit zum Erwerb einer 100-PS-Version dieses genialen zweisitzigen Motorseglers mit Einziehfahrwerk, Verstellpropeller, Wölbklappen und anklappbaren Flächen für platzsparende Hangarierung

Baujahr	1984
Gesamtflugzeit	2910 Std.
Motorstunden	550 Std.
ARC	02.11.2017
Reiseflug	75%, 185 km/h, ca. 15 l/h
Reichweite	800 km
Gleitzahl	1:30
Geringstes Sinken	0,95 m/sec
Lastvielfaches	+5,3 / -2,65 g
Preisvorstellung	36.950 EUR



8. ProWing Nord 2017

– eine Messe mit Zukunft



1



2

Die ProWing-Nord hat sich innerhalb weniger Jahre zur führenden Fachmesse für Flugmodellbau etabliert und blieb auch in diesem Jahr weiter auf Expansionskurs. Der ehemalige Militärflygplatz Soest-Bad Sassendorf wurde vom 28. bis 30. April 2017, mit erstmals mehr als zehntausend Besuchern, wieder zum „Mekka“ der Modellflieger.

Dass man die Produkte nicht nur im Messezelt in Augenschein nehmen, sondern auch in voller Aktion bei der Flugvorführung beurteilen kann, ist wohl ein wesentlicher Faktor dieses Erfolgs. Ein weiterer ist in der Qualität des Messeangebots zu suchen: „Keine Schaumflieger – keine Koax-Helis – kein Spielzeug“ haben sich die Veranstalter auf ihre Fahnen geschrieben – und diese Devise geht voll auf.

Die ProWing ist als Expertenmesse überwiegend auf Insider und Profis fokussiert, bietet aber auch dem ambitionierten Flugmodellbau-Neuling zu allen Fragen rund um das Thema eine gute Orientierungshilfe. Will man sich aber intensiv mit dem Messeangebot beschäftigen und darüber hinaus noch bei der Flugshow seinen Spaß haben, kommt man mit einem Tag nicht wirklich aus.

Die 2900 qm des 145 Meter langen Messezeltes waren schon frühzeitig ausgebucht und auch die weiteren 600 qm Außenfläche reichten nicht, um die Ausstellernachfrage zu befriedigen. Das breitgefächerte Produktangebot umfasste das gesamte Spektrum des Flugmodellbaus. Modellbauwerkzeuge, vom Balsahobel bis zur CNC-Fräsmaschine; Flugmodelle vom gelaserten Seglerbausatz für Anfän-



3

ger über Fertigmodelle aller Art, bis zum flugfertigen Voll-CFK-Boliden warteten auf einen neuen Besitzer.

Wer mit Kaufabsichten zur ProWing kommt, weiß meist was er sucht. So orientierte sich die Produktpalette überwiegend an der Zielgruppe und der adäquaten Qualität – und die hat bekanntlich ihren Preis. Viele Besucher waren aber auch nur „just for fun“ hier und nutzten den Messebesuch, um sich bei den Herstellern in kompetenten Beratungsgesprächen über Produktpflege, Neuheiten und Trends zu informieren. An den Messeständen der Verbände wurde hauptsächlich über die Auswirkungen der novellierten LuftVO und den Entwicklungen im Europäischen Luftrecht diskutiert.

Bei der Aktionsfläche am Ende des Zeltes angekommen, musste man nicht unbedingt „Benzin im Blut“ haben, um hier zum Motorenenthusiasten zu werden. Der Wechsel vom sonoren „Leerlaufblubbern“ im Wechsel mit Respekt einflößendem „Formel -1-Sound“ der mehrzylindrigen Modellmotoren hatte schon sowas von „Gänsehaut“! Ohne die Leistung der anderen Motorenselbstbauer mit ihren Boxer-, Reihen- und Sternmotoren-Kreationen zu schmälern, die Krönung und absolutes Highlight war der 18-Zylinder-Doppelsternmotor von Andreas Heilemann. Der mit Methanol betriebene 700ccm Motor leistet 40 PS, die von einem 2:1 untersetzten Frontgetriebe (4000:2000 U/min) auf den 46/50 Zoll großen Fünfblattpropeller übertragen werden. Über 100.000€ Entwicklungskosten und ca. 3500 Baustunden stecken in dieser faszinierenden Kunstwerk.

Beim Non-Stop-Showfliegen der Aussteller vollbrachten die 160 Piloten mit ca. 450 Starts und Landungen ganze Arbeit. Flugmodelle aller Kategorien, vom Elektrosegler für Anfänger, über Kunstflugtrainer, RC-Motorgleitschirme, Helikopter, Großsegler, F3A-X Kunstflugzeuge bis zum Turbinen-Jet wurden mit teils spektakulären Flugmanövern gekonnt in Szene gesetzt. Zum Teil waren es aber auch nur die verbauten Ausrüstungskomponenten bestimmter Hersteller, wie z.B. Verbrennungs- und Elektromotoren, Klaptriebwerke, Smoker, Flugmodellbeleuchtung, etc., die im Fokus der fliegenden Präsentationen standen.

Besondere Akzente im Flugprogramm setzten die großen vorbildgetreuen Nachbauten jenseits der 25kg Grenze – meist Unikate in hunderten Arbeitsstunden entstanden und nicht verkäuflich.

Gernot Bruckmann hatte einen Nachbau des legendären Fokker DR I



- 1: Vom Messestand zur Flugvorführung
- 2: Boeing B-17 von Michael Speier
- 3: Fokker DR I im Schrittempo – langsamer geht es nicht!
- 4: Begutachten der Modelle im Messezelt
- 5: Eigenbau Unikat – es soll mal fliegen
- 6: Die Bleriot XI – Original oder Modell?

Dreieckers in 65% Scale dabei. Mit der Bodenakrobatik des 88kg schweren und von einem 700 ccm Sternmotor angetriebenen Modells wurde er seinem Titel als mehrfacher Weltmeister voll gerecht. Andreas Engel flog eine Bf 109 G im Maßstab 1:3. Das Modell aus einem Bausatz von Udo Menke hat 3,3 m Spannweite und wiegt 39 kg. Das Modell der Gotha P60 wurde von Eric van den Hoogen in 1500 Stunden Bauzeit konventionell aus Holz gebaut. Der von zwei Turbinen angetriebene Nurflügler wiegt 35 kg bei einer Spannweite von 3,2 m und 2,55 m Länge. Dieses Projekt der Gothaer Waggonfabrik aus dem Jahr 1945 existiert im Original nur auf dem Reißbrett. Michael Speier, Spezialist für mehrmotorige Modelle, brachte seine viermotorige Boeing B-17 mit nach Soest. Die 54 kg des 5,20m

großen Modells werden von vier 60 ccm Valach-Motoren in die Luft gebracht.

Henk van Hoorns Bleriot XI im Maßstab 1:2 ist ebenfalls in die Kategorie der Großmodelle einzuordnen, bleibt aber trotz 4,35 m Spannweite und 160 ccm Eigenbaumotor unter 25 kg Fluggewicht und benötigt deshalb keine Zulassung als Luftfahrzeug.

Die zwischen den Großmodellen geparkte Pitts S1 wurde erst als Original erkannt, nachdem Patrick Leis ins Cockpit Platz stieg und zu einem Kunstflug-Display startete!

Steigende Besucherzahlen und die enorme Ausstellernachfrage lassen für 2018 nur eine Antwort zu: "Die nächste ProWing vom 27. bis 29.04.2018 wird noch größer werden". *Text und Fotos: L.F.*

Der Goldhahn

Historisches Flugmodell im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug



Mit seiner Spannweite von über zwei Metern galt er in den 40er Jahren als Großmodell. Angetrieben von einem Kratmo 10 war dieses Motorflugmodell, 1942 von Erwin Goldhahn konstruiert und gebaut, ebenfalls ein Meilenstein der Modellfluggeschichte. Im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe ist ein Goldhahn im teilweise überarbeiteten Zustand ausgestellt. Aktuell gibt es wieder eine neue Sonderausstellung, die Firma Multi-

plex präsentiert seit dem 06.05. ihre Firmengeschichte mit Flugmodellen und Fernsteuerungen.

Ein Besuch im Segelflugmuseum mit Modellflug kann auch verschenkt werden. Einfach einen Gutschein für den Eintritt z.B. online unter www.segelflugmuseum.de anfordern. Das Museum legt auch einen kleinen Prospekt bei und wenn gewünscht, für ganze 5,00 € mehr gibt es eine ausführliche Broschüre dazu. *Uli Braune*

Fallschirmrettung von Flugzeugen und Insassen



Fallschirme sind Rettungs- oder Sportgeräte oder – im Falle des Militärs – auch Geräte zum Absetzen von Soldaten und Material. Schon Leonardo da Vinci beschäftigte sich im Mittelalter mit einem Tuch, das – gespannt wie eine Pyramide über acht zusammengebundenen Weidenstangen – einen Mann nach einem Sprung von einem Kirchturm sicher zur Erde tragen sollte. Ob es seinerzeit zu einer Art Test gekommen ist, wurde in den Geschichtsbüchern nicht aufgezeichnet.

Und wirklich glimpflich verliefen die ersten Unfälle mit Drachen in den Anfangsjahren des Drachenflugsports auch nicht. Mike Harker hatte im April 1973 als erster Mensch den Sprung von der Zugspitze gewagt – unter einem Drachen hängend, der damals aus vier Aluminiumröhren und einem darüber gespannten Segeltuch bestand und der ihn sanft zu Tal trug. Solche Drachen, gebaut nach einem Prinzip von Francis Melvin Rogallo, sollten einst statt Fallschirmen dazu dienen, Raumkapseln sicher zur Erde zu bringen. Was aber daraus wurde, waren Sportgeräte, die sich schneller ausbreiteten als deren technische Entwicklung, die mit der Sicherheit nicht Schritt hielt. Die Folge waren unzählige tödliche Unfälle. Es waren nicht etwa Böen, die zu solchen Unfällen führten, sondern gefährliche Flatterstütze. Sie entstanden entweder durch zu starkes Überziehen oder durch zu starke Bahnneigungswinkel, ausgelöst durch zu schnelles Fliegen. Das über die Flügelrohre gehaltene Segel begann unaufhörlich zu flattern, und es gab keine Möglichkeit mehr, das Fluggerät aus diesem instabilen Flugzustand durch Gewichtsverlagerung wieder zu stabilisieren. (Heute haben Drachen eingezogene Stahlseile an der Flügelhinterkante und Profilrippen, die dem Flügel einen inneren Halt verleihen.)

Der Salzburger Fallschirmspringer Herbert Stöllinger aber erfand ein Schirmsystem, das durch eine Sprungfeder einen am Drachen befestigten Schirm entfaltet und Drachen sowie Pilot damit retten kann. Sein System war so sicher, dass er es schon 1976 auf zahl-

reichen Drachenflugveranstaltungen persönlich vorführte. Der Packsack mit Fallschirm wurde oberhalb des Drachens in die mit Klettverschlüssen zusammengehaltene Segelkonstruktion eingearbeitet. Im Notfall konnte er vom Steuerbügel aus über eine Leine geöffnet werden. Die Sprungfeder löste zunächst einen kleinen Hilfsfallschirm aus, der dann den Hauptschirm komplett aus dem Packsack bzw. Container herauszog. Der Fallschirm für Mensch und Fluggerät war geboren und wurde nach ein paar Modifikationen Ende der 1970er Jahre obligatorisch für jeden Drachenflieger. Selbst aus 50 Meter Höhe konnten noch Rettungen nachgewiesen werden! Dem Drachenfliegen waren die Schrecken genommen. Es entwickelte sich zum Volkssport, und kein Berg war mehr sicher vor den modernen Ikarus-Jüngern, die selbst den Mont Blanc, das Matterhorn, den Kilimandscharo zu Fuß hinaufkletterten, um aus diesen Höhen das berauschende Gefühl zu genießen, den Adlern gleich zur Erde zu segeln.

Fallschirmrettungssysteme für Ultraleichtflugzeuge

Drachenfliegen nur um des Fliegens willen? Nein, das war nicht jedermanns Sache. Aber ein Motorflugzeug kaufen? So eine Piper oder Cessna? Zwar kostete um 1980 eine Piper Tomahawk ganze 75 000 Mark, ein Preis, den man in Zahlen ausgedrückt heute schon in Euro für ein Ultraleichtflugzeug hinblättern muss, doch waren die Einkommen vor gut 35 Jahren auch deutlich niedriger. Ging es nicht billiger?

Not macht erfinderisch, und so schwappte zunächst aus den Staaten eine Bewegung einfachster Motorfluggeräte herüber, die an Besenstiele mit Rasenmähermotoren erinnerten. Und in der Tat waren die ersten Motoren wirklich von Rasenmähern, Baumsägen oder Go-Karts. Diese superleichten Fluggeräte, genauer gesagt, Ultraleichtflugzeuge, waren die auf das Wenigste reduzierten Cessnas oder Pipers. Das Material war leicht und schnell beschaffbar, sie wurden wie einst die Segelflugzeuge mit Stoff bespannt, mit Seilen versteift



3

- 1: Testauslösung eines BRS-Rettungssystems mit einer Cirrus SR20 Foto: BRS
- 2: Herbert Stöllinger demonstrierte in den siebziger Jahren mehrfach sein von ihm entwickeltes Fallschirmrettungssystem an Drachen Foto: H. Penner
- 3: So kann man Segelflugzeuge bei einer Havarie sicher zu Boden bringen.
System MVEN GRS RADA Foto: Werkfoto
- 4: Erstes Fallschirmrettungssystem getestet mit einem Comco Ikarus Sherpa
Foto: Comco Ikarus



4

und nur mit dem Notwendigsten ausgestattet. Als Fahrtmesser dienten Windfahnen aus Metall, die je nach Fluggeschwindigkeit ihren Winkel änderten, oder bestenfalls auch seitlich unter dem Flügel befestigte Anemometer, deren Schalenkreuze sich je nach Geschwindigkeit schneller oder langsamer drehten und die über ein kleines Getriebe einen Zeiger zur Anzeige brachten.

Doch bei allen diesen Vereinfachungen blieben nicht selten die trivialsten Sicherheitsaspekte schon in der Konstruktion auf der Strecke. Da es Ende der siebziger Jahre noch keine gesetzlichen Regelungen dafür gab, waren Freizeitkonstrukteuren Tür und Tor geöffnet. Meistens waren es auch sie selbst, die Opfer ihrer Idee wurden – galt es doch auch, sich nicht den Zwängen der Flugplätze unterzuordnen, sondern möglichst jede Wiese als Flugplatz zu verwenden. Eine Fehleinschätzung des damaligen DULV, die er erst Jahre später revidierte.

Die Ingenieure und Kaufleute des schon seinerzeit größten deutschen Drachenherstellers Comco Ikarus in Mengen brachten ihren

Sherpa heraus, eines der ersten serienmäßigen deutschen Ultraleichtflugzeuge. Parallel drängte sich auch die Frage auf, was zu tun wäre, wenn der Fall X eintritt.

Zusammen mit dem Deutschen Aero Club und dem inzwischen einseitig gewordenen DULV entwickelte sich die Idee, eine Fallschirmrettung à la Drachenflieger auch für zukünftige Ultraleichtflugzeuge obligatorisch zu machen und dem Gesetzgeber mit dieser Selbstauflage entgegenzukommen. Das wurde mit der ersten Allgemeinverfügung des Bundesverkehrsministeriums 1981 festgeschrieben. Basierten die ersten eingesetzten Fallschirmrettungssysteme noch auf dem Federauswurfssystem, so erhob sich bei den schneller fliegenden ULs (heutige können bis zu 300 km/h schnell fliegen) die Forderung nach kürzeren Öffnungszeiten. Da mechanisch wirkende Systeme zu langsam waren, wurde bei Comco Ikarus das erste Raketenrettungssystem entwickelt, das über eine elektrische Zündbox zu betätigen ist. Einige Jahre später übernahm auch eine US-Firma diese Idee. Daraus entstand die inzwischen bekannte Firma BRS.

Nie mehr ohne! pc_met Internet Service



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

Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft.

Bestellung unter
www.dwd-shop.de



www.flugwetter.de



Besuchen
Sie uns:
AERO 2017
Stand A5-310

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand





1: Keine Baumlandung, sondern ein ausgelöstes Fallschirm-Gesamtrettungssystem, das Flugzeug und Pilot nach ungewolltem Absturz sicher zur Erde brachte. Der Fallschirm verfang sich in den Ästen und ließ den Segler durchfallen.

2: Steffen Haselmann hat seinen Absturz mit dem UL-Segler aus geringer Höhe nur dem tschechischen Rettungssystem Magnum zu verdanken. Fotos: Junkers Profly

Die Wirkungsweise dieser Rettungssysteme ist fast überall gleich. Ein zu betätigender Griff zündet via Sprengkapsel eine Rakete, die den Schirm aus dem Container zieht. Rettungen sind damit bis etwa 50 m Höhe noch möglich.

Fallschirmrettungssysteme für Segelflugzeuge

Immer wieder ist von tödlichen Segelflugunfällen zu hören. Ein hoher Prozentsatz der tödlichen Unfälle sind Luftkollisionen. Die Industrie bietet ein Gesamtrettungssystem an, doch in der Regel vertrauen die 25 000 deutschen Segelflieger ihren Rückenfallschirmen. Heute sind Fallschirmrettungssysteme für Ultraleichtflugzeuge absoluter Standard. Niemand käme je auf die Idee, den Einbau solcher Systeme infrage zu stellen! Nicht selbstverständlich ist bis heute jedoch der Einsatz von Fallschirm-Gesamtrettungssystemen in Segelflugzeugen.

Denn Segelflugpiloten sind gewohnt, besonders wenn sie Wettbewerbe fliegen oder nach Rekorden trachten, Sitz- oder Rückenfallschirme anzulegen. Das hat Vor- und Nachteile. Die Systeme sind ausgereift und nahezu hundertprozentig sicher. Der Nachteil: Sie sind nicht besonders bequem, und in einem Notfall gelingt, wie schon dutzendfach passiert, besonders bei starken Drehbeschleunigungen der Ausstieg nicht mehr.

Warum also nicht einfach die Idee der Ultraleichtflieger übernehmen? dachte sich ein schwäbischer Zulieferbetrieb der Segelflugzeugindustrie, der sich zusammen mit einem russischen Fallschirmhersteller ein ähnliches System für Segelflugzeuge ausdachte. Und 2004 erteilte das LBA dafür auch die Zulassung, doch bis auf einige wenige Exemplare fand dieses System keinen großen Absatz.

Auch die Notausstiegshilfe (NOAH) könnte eine Hilfe sein. Technisch einem Airbag ähnlich, presst NOAH den Piloten zum besseren Ausstieg im Cockpit einen halben Meter höher, vorausgesetzt, er hat den Haubennotabwurf betätigt. Dann muss er trotzdem abspringen und seinen Fallschirm benutzen. Ob das System besser ist, sei dahingestellt. Vielleicht kommt aber doch bald die Einsicht, wie einst bei

den Gurtmuffeln in den Autos, dass man sich auf breiter Ebene über sinnvolle Rettungssysteme einigt. NOAH verlangt z.B. eine Mindesthöhe von 250 Metern, während Gesamtrettungssysteme, wie das tschechische Magnum, im Extremfall noch bei 100 m funktionieren. Dem verdankt der deutsche Generalimporteur und Junkers Profly-Geschäftsführer Steffen Haselmann jedenfalls sein Leben, als er in 150 Meter Höhe ins Trudeln kam. Sein Segler war serienmäßig mit dem System ausgestattet. Warum? Ganz einfach. Sein Gleiter fiel unter die Kategorie UL-Segelflugzeug, und hier ist das Rettungsgerät Vorschrift.

Warum sich die Segelflieger bis heute kaum für Fallschirmrettungssysteme interessieren, kann Haselmann nicht nachvollziehen. Bei seinem doppelsitzigen UL-Segelflugzeug löste das von ihm vertriebene Fallschirm-Gesamtrettungssystem Magnum aus, der Duo Banjo fiel abgebremsst durch den ausgelösten Fallschirm in die Bäume. Haselmann hierzu: „Durch das scharfe Zischen der Rakete, unmittelbar nach dem Ziehen des Griffs, war mir klar: das System arbeitet. Dass sich kurz nach Aktivierung des Systems der Fallschirm öffnete, konnte ich durch die stark verringerte Absturzgeschwindigkeit beruhigt feststellen. Überraschenderweise konnte ich keinen merklichen Öffnungsstoß registrieren. Es lässt sich besser als eine sanfte Bremsbewegung beschreiben. Im nächsten Moment berührte mein Flugzeug in einem Neigungswinkel von ca. 15 Grad die ersten Baumwipfel, durch die ich aufgrund der Sinkgeschwindigkeit von ca. 5 m/s sanft durchrutschte. Auch die Bodenberührung fühlte sich sehr sanft an. Der weiche Waldboden sowie die Fallschirmkappe, die sich in den Baumkronen verfang, trugen zu der sehr sanften Landung bei.

In dem dicht bewachsenen Waldstück wurde das Flugzeug mit seiner Spannweite von 16 Metern stark beschädigt. Zum Erstaunen der zum Unfallort eilenden Rettungskräfte hatte sich der Pilot bei deren Eintreffen bereits aus dem Flugzeug befreit.

Schon länger denkt der engagierte Kaufmann zusammen mit dem tschechischen Hersteller Magnum darüber nach, eines seiner Systeme auch den Segelflugzeugherstellern direkt anzubieten. Die hätten

allerdings die Aufgabe, strukturelle Veränderungen an den Rümpfen vorzunehmen.

Konstruktiv, so ist von Herstellerseite zu erfahren, wäre das leicht zu machen. Allerdings müsste im Bereich der Ausschussöffnung wie bei den Kunststoff-ULs eine dünnere Kunststoffschicht eingebracht und die Struktur herum verstärkt werden. Nicht ganz so leicht wäre es, die richtigen Aufhängepunkte zu finden, und schlussendlich müsste auch genügend Raum für den Container gefunden werden. Bei den alten Stahlrohrrümpfen wäre das einfacher gewesen!

Ganz anders sähe es bei Neukonstruktionen aus, vorausgesetzt, der Segelflieger akzeptiere um die 8 kg Mehrgewicht, den Sondereinbau und die Kosten insgesamt. Als Beispiel sei das Magnum-System für schnelle ULs genannt, das gerade mal 4.400 € kostet. Doch solange keine Forderung des Gesetzgebers vorhanden ist, wird sich nicht viel bewegen.

Dass es eigentlich Sinn für jeden Segelflieger macht, zeigt ein weiteres Beispiel. Beim Zusammenstoß einer Ka 8 mit einem UL am Flugplatz Koblenz verhakten sich beide Flugzeuge in der Luft. Der Pilot des ULs zog das Magnus-System, beide Flugzeuge gingen am Schirm hängend nieder, alle drei Insassen überlebten den Unfall!

Fallschirmrettungssysteme für Motorflugzeuge

Dass negative Erlebnisse und Ereignisse sich sehr tiefgreifend auswirken können, zeigt auch die Entwicklung der US-Firma Cirrus. Ihr Mitbegründer und heutiger Hauptgeschäftsführer Alan Klapmeier

machte im Jahr 1985 gerade zusammen mit seinem Fluglehrer eine Ausbildung im Instrumentenflug, als seine Maschine in der Luft mit einem anderen Flugzeug zusammenstieß. Bei der Kollision starb der Pilot der anderen Maschine, während Alan sicher mit seinem Lehrer landen konnte. Ein Schlüsselerlebnis? Es prägte diesen damals noch jungen und innovativen Ingenieur, der sich fortan zum Ziel setzte, die Fliegerei sicherer zu machen.

Zum einen wollte er den Flugzeugbau durch ein Sicherheitskonzept mittels moderner Bauweisen revolutionieren; das fing mit einer Sicherheitskabine an und setzte sich über ein stark dämpfendes Fahrwerk bis zu Airbags im Frontbereich fort. Doch nicht genug, denn er hatte auch gehört, dass ein amerikanisches Unternehmen sehr erfolgreich Fallschirmrettungssysteme für Ultraleichtflugzeuge und Amateurbauten schon in großer Stückzahl fertigte. Warum sollte man nicht auch ein sehr viel schwereres Flugzeug von etwa einer Tonne mit einem solchen System im Fall der Fälle sicher zur Erde bringen, ohne die Insassen zu gefährden?

Schon vor dem einschneidenden Erlebnis gründete Alan Klapmeier 1984 zusammen mit seinem Bruder Dale in Duluth, Minnesota, die Cirrus Aircraft. Bezahlbar und sicher sollten die Flugzeuge sein. Über die Amateurflugzeugbauerschaften boten sie zunächst den Bausatz VK-30 an. Der Verkauf verlief schleppend. Doch in den neunziger Jahren, die dortigen ULs und LSAs nahmen schon fast überhand, entstand mit seinem Team der Entwurf des Hochleistungsflugzeugs Cirrus SR20. Keine der üblichen Amateurkonstruktionen, sondern



Das neue
ATR833 S
Derzeit das günstigste
Gerät am Markt!



1



2



3

1: Sowohl Cirrus-Motorflugzeuge als auch der neue einstrahlige Business-Jet sind serienmäßig mit Fallschirm-Gesamtrettungssystemen ausgestattet. Foto: Cirrus Aircraft

2: Patentierte Idee aus der Ukraine für ein Gesamtrettungssystem zu-künftiger Verkehrsflugzeuge Bild: Archiv

3: Funktionsdarstellung eines Fallschirmgesamt-Rettungssystems Bild: Cirrus Design

ein gefällig aussehendes und sehr ansprechendes Flugzeug der E-Klasse, das die Bosse von Cessna, Piper und Beech erblassen ließ. Die Zusammenarbeit mit der Firma BRS (Ballistic Recovery System), die seit 1982 nach europäischem Vorbild Fallschirmrettungssysteme mit Pyrotechnik fertigte und primär Kunden im UL- und Amateurflugzeug-Bereich belieferte, baute sich gleichzeitig mit der Entwicklung des Flugzeugs auf. Nicht gerade über Nacht, denn es galt ja auch noch, zuerst ganze Versuchsreihen durchzustehen, wobei auch die Nasa kräftig mithalf. BRS war bereit, umfangreiche Versuche gemeinsam mit der innovativen Firma Cirrus durchzuführen. Mit noch größerer Kappe und verstärkten Leinensystemen näherte man sich ersten Abwürfen, bis zum ersten Mal ein komplettes Flugzeug sich diesem Test unterziehen musste. Doch es dauerte auch noch seine Zeit, bis der Voll-GFK-Viersitzer mit einer integrierten Sicherheitszelle zum ersten Mal zu einem Probeabwurf kam.

Das Unternehmen avancierte inzwischen mit seiner 1997 entwickelten viersitzigen Maschine SR20 zu einem der fortschrittlichsten Kleinflugzeughersteller in den USA. Die Faserverbundbauweise machte es möglich. Für amerikanische Verhältnisse war es ein Durchbruch auf der ganzen Linie. Die Maschine erhielt zusammen mit BRS als erstes Flugzeug der Welt 1998 die begehrte Zulassung der FAA.

Cirrus Aircraft Corp. entwickelte diese SR20 weiter zu der viel bekannteren SR22, die dann serienmäßig zunächst das BRS-System erhielt. Bei dieser Zelle kam dann auch im größeren Maße Kohlefaser zum Einsatz. Mit der Verbreitung der Serienflugzeuge wurde nach und nach bekannt, dass der eine oder andere Pilot während des Fluges zum Notgriff (so ähnlich wie die Notbremse in Zügen der Bahn) greifen musste. Die Fälle addierten sich im Laufe der Jahre. So erst vor Kurzem in den USA, wo ein Vater mit seiner Tochter nach dem Motorausfall seiner CR22 durch Auslösung des Systems auf einem Schulhof unbeschadet landete.

Noch fast ganz aktuell: Am 9.6.2016 gab es die erste Auslösung in Deutschland. Nach einem Motorausfall landete eine SR22 bei Gießen unter dem riesigen Fallschirm auf einer Wiese. Alle drei Insassen blieben unverletzt! Aktueller Stand im Mai 2017: 373 Rettungen durch BRS-Systeme (incl. ULs).

Inzwischen sind BRS-Systeme auch auf verschiedene Flugzeugtypen von Cessna und Piper sowie einige Amateurflugzeugbauten erweitert worden. Stemmes RS10.e elfin soll ebenso ein Fallschirm-Gesamtrettungssystem erhalten wie etwa die Equator aus Norwegen und das Air-Taxi von Lilium Aviation.

Fallschirmrettungssysteme auch für kleine Jets

Inzwischen wird selbst im kleinen einstrahligen Personal-Jet, dem SF50, ein solches Rettungssystem serienmäßig installiert. Im Gegensatz zu einmotorigen Flugzeugen, für die die Funktion des Rettungssystems mit seinen Einbauten im Flugzeug nachgewiesen werden muss, verlangte die Zulassungsbehörde FAA wegen der immens hohen Kosten jedoch keinen Nachweis dieser Art. Unter der Bezeichnung CAPS fertigt Cirrus seine Fallschirm-Gesamtrettungssysteme inzwischen auf Basis der Erkenntnisse mit BRS selbst.

Lastenschirme können schon heute unter Einhaltung maximaler Fluggeschwindigkeiten bis zu drei Tonnen in Form von Luftlandepanzern oder Gerätschaften sicher zur Erde bringen. Die Entfaltungsstöße, die die Aramidgewebe bis an ihre Höchstbelastungsgrenze bringen, weisen Grenzwerte aus, die den Einsatz bei einer Konstruktion für ein sehr schnelles Flugzeug wie einen Business Jet nur dann möglich macht, wenn die die Auslösung nicht bei Höchstgeschwindigkeit, sondern bei einer langsameren Strömung von möglichst unter 300 km erfolgt. Nicht nur die Nähte der Stoffbahnen würden sonst explosionsartig reißen, sondern auch die aramidverstärkten Stoffe selbst, ein Grund weshalb zum Beispiel Bremsfallschirme von Militärjets selten als geschlossene Kappe, sondern als halb offene aus Bändern aufgebaute Kappe aufgebaut sind.

Pläne, noch größere Flugzeuge im Notfall mit noch größeren Fallschirmen zu retten, schlummern in den amerikanischen Archiven. Jüngst tauchte bei den großen Flugzeugherstellern die Idee auf, die Passagierkabinen als Rettungskapseln so auszubilden, dass im Notfall Tragflächen, Fahrwerk und Leitwerk abgesprengt werden könnten. Vorerst beschränkt man sich eher darauf, vorhandene Systeme noch sicherer zu machen. Ganz abwegig sind aber solche Rettungssysteme für noch größere Propellerflugzeuge und Jets durchaus nicht, daran forscht man auch in der Ukraine. *Hellmut Penner*

DAeC-LANDESVERBAND BREMEN e.V.



My Darling and Me: Eine zufällige Liebe – Morane MS880b



Am 24. Dezember bekomme ich einen Anruf von meinem Kumpel Markus aus Karlshöfen: „Hey Niklas, ich weiß, ihr seid auf der Suche nach einer Cessna 150, aber wie wäre es denn stattdessen mit einer Morane? Die steht hier zum Verkauf.“ Ich bin total verduzt. Aus meinen Kindertagen kenne ich noch gut die D-EEUQ, die blaue Morane aus Osterholz-Scharmbeck. Schon damals war ich immer fixiert auf diesen Flieger, wollte immer mitfliegen. Doch dann kommen mir die Gedanken, was immer alle gegen die Morane gesagt haben: „Die verbraucht viel zu viel Sprit, unbezahlbar!“

Kurz den Kopf geschüttelt und meine Gedanken mit einbezogen: „Du Markus, coole Idee, aber 35–40 Liter pro Stunde kann ich auf Dauer einfach nicht bezahlen.“ Am anderen Ende fängt Markus kräftig an zu lachen: „Haha. Mensch, so ein Quatsch! Setz dich ins Auto und komm her. Die verbraucht nicht mehr als eine Cessna 150.“

Tja, wie hätte die Reaktion ausfallen sollen? An Heiligabend der Familie schnell entziehen auf „einen Kaffee“, um zum Flugplatz zu fahren? Na klar, auf geht's! Eine Stunde später sind wir da, und direkt lacht sie uns an, die Delta Echo Alpha Sierra Papa – eine weiß-rot lackierte Morane Saulnier 880b von 1970 mit

bis dato 1640h (die noch quasi noch neu von innen!). Beim ersten Blick unter die Cowling verstehen wir langsam den von Markus angedeuteten geringen Spritverbrauch: „Wo ist der Motor? Da passt ja noch ein Koffer vor!“ Die (nun kleine) Morane ist mit einem O200A - Rolls Royce (Lizenzbau eines Continental-Motors bei Rolls Royce) ausgerüstet, angegeben mit 20-22l/h. So ziemlich das gleiche Triebwerk wie in den meisten Cessna 150.

Da die Maschine mit zu uns nach Hüttenbusch soll, wollen wir sie vorab aber erst ausgiebig bei uns am Platz probefliegen, da unsere 450m lange Grasbahn eben nicht für jede Maschine geeignet ist. Genau das tun wir am 28.12. Mit ihren Vorflügeln, den Fowler-Klappen und dem geringen Leergewicht (490kg) macht sie unserer Katana mächtig Konkurrenz. Bei MTOW 770kg und Standardbedingungen benötigt die Morane laut Flughandbuch 150m Startrollstrecke – und das passt!

Das Ergebnis der Probeflüge ist (wie sollte es auch anders sein), dass wir drei nur 2 Wochen später unsere Morane in Hüttenbusch begrüßen dürfen! Bevor wir die Morane gekauft haben, wurden uns aber auch diverse negative Stimmen zu dem Flieger zugetragen, allerdings nur von Leuten, die sie nie

gefliegen sind (also nur Gerüchte). Ein Problem soll die Anfälligkeit für Korrosion sein. Vor dem Kauf haben wir genau hingeschaut und die Morane durch sämtliche Öffnungen von innen begutachtet – kein Ansatz von Korrosion. Von innen ist sie mit grünem Lack behandelt, so dass absolut keine Ansätze vorhanden bzw. zu erkennen sind. Und das nach 47 Jahren!

Und seitdem? Seit dem Tag wird sie beinahe tagtäglich gestreichelt, poliert, sauber gemacht und – natürlich geflogen! In knapp 3 Monaten konnten wir die ersten 30h im Bordbuch verewigen. Ausgetrimmt im Reiseflug schafft sie ca. 84kt Reisegeschwindigkeit. Im Vergleich zur Katana ist das sicherlich nicht so schnell, aber man fängt an, die Flüge wieder mehr in Ruhe zu genießen. Es geht nicht mehr ums schnelle von A nach B kommen, es geht wieder mehr um das Gefühl von Freiheit am Himmel. Aufgrund der wahnsinnigen Rundumsicht, bekommt man die Freiheit in der Morane ganz besonders zu spüren. Kein Instrumentenpilz versperrt die freie Sicht zum Horizont, und auch keine Säule ist im Weg zum Rausschauen. Wenn man sich ganz umdreht, kann man sogar aufs Höhenruder draufschauen. Einfach ein ganz besonderes Gefühl! Die Haubenkonstruktion erlaubt es,

die Haube im Flug ein Stück zu öffnen, damit ein gewisses Cabrio-Feeling aufkommt. Wir haben uns bis jetzt aber primär auf das „Sturmlüften“ am Boden beschränkt. Motor warm laufen lassen mit offener Haube auf der Insel bei 30°C lässt die aufgeheizte Kabine schnell wieder abkühlen.

Viele negative Aspekte sind bei der Morane nicht zu finden. Sie ist ein durchweg einfach zu fliegendes Flugzeug, welches definitiv aber auch einen Cw-Wert von einer Schrankwand (lieb gemeint) besitzt. Das spürt man besonders bei der Landung – zieht man das Gas raus, ist man schnell unten. Es kursieren auch Gerüchte, dass die Vorflügel einseitig ausfahren würden, wenn man etwas schiebend fliegt. Dazu können wir sagen: Asymmetrisch können die Vorflügel nicht ausfahren, da sie eine Verbindung besitzen, um gleichmäßiges Ausfahren zu garantieren. Wenn, dann fahren beide gleichzeitig. Tun sie das nicht, würde ich mir Gedanken machen. Je nach Wind und Wetter, stehen zwei Landeverfahren zur Auswahl: 1. Vorflügel im Anflug schon draußen, für eine stabile Fluglage mit flachem Anflugwinkel (je nach Anstellwinkel kommen sie bei ca 65kt raus), oder 2., ein steilerer Anflug mit eingefahrenen Vorflügeln und einem automatischen Ausfahren kurz vorm Abfangen. In welchem Moment sie ausfahren, ist immer vom Anstellwinkel und der Fluggeschwindigkeit abhängig. Bei den ersten Anflügen habe ich tatsächlich immer gedacht, dass sie von Anfang an draußen sein müssen. Ist aber nicht so. Erschreckt habe

ich mich beim ersten Ausfahren der Vorflügel nicht, aber man spürt es ganz deutlich, wenn sie rauskommen. Es fühlt sich stabiler an. Bisweilen hört man von Bugrad-Flattern bei der Landung auf Asphaltpisten. Manchmal wird behauptet, die Morane sei nur etwas für Grasplätze. Wenn das Bugrad zu flattern beginnt, ist das für mich aber mehr ein Zeichen von ausgeschlagenen Lagern oder ein Problem mit dem Bugraddämpfer. Dies ist aber jedoch kein Morane-Problem, sondern eher ein allgemeines und ein Zeichen von falschem Bremsen, harten Landungen und Verschleiß. Bei unserer Morane ist dies noch nicht aufgetreten, solch ein Problem habe ich bis jetzt eher bei einer Katana oder Piper Archer erlebt. Die Morane ist definitiv für Asphalt und Gras geeignet. Neben „der alten französischen Lady“ wird sie eben auch gerne „Ackergaul“ genannt. Mit ihrem geschleppten Fahrwerk hat sie den Namen auch definitiv verdient.

In der Luft ist sie dagegen um die Längsachse unfassbar agil – fast vergleichbar mit

der Wendigkeit einer LS4. Für uns stellt sie als erstes eigenes (günstiges) Flugzeug die Möglichkeit dar, eine Menge zu lernen, was Wartung, Kosten und auch die Verantwortung eines eigenen Flugzeugs angeht.

Mit ihren 100 PS ist sie aber definitiv nicht für 4 Personen ausgelegt, auch wenn ihre Sitzbänke dies zulassen. Wir betrachten die Kabine mehr als zwei große Pilotensitze mit einer überdimensional großen Ablagebank für Zelt, Schlafsack, Zahnbürste und eben allem, was man für eine Nacht auf Pellworm benötigt.

Wir sind gespannt, was wir noch alles mit ihr erleben werden. Vielleicht tauschen wir die „alte französische Lady“ irgendwann durch eine ihrer größeren Schwestern mit 180 PS ein. Wichtig ist für uns erst mal – fliegen, fliegen, fliegen! Überall hin und Deutschland mit dem eigenen Flieger erkunden! In diesem Sinne – die Sierra Papa Flieger wünschen allen eine schöne und unfallfreie Saison!

Text und Fotos: Niklas Seibt und Marcel Ellmer



„PX“: Vielen Dank fürs Mitdenken...

Tarmstedt, am Nachmittag des 1. Mai. Die PX aus Weser-Wümme ruft auf der Frequenz rein und fragt, ob Segelflugbetrieb am Platz sei. Auf unsere bejahende Antwort kündigt der Pilot an, Tarmstedt dann weiträumig umfliegen zu wollen. Wenig später sehen wir die Piper klar außerhalb des Platzes an uns vorbeifliegen. Nichts weiter – so weit, so gut. So gut? Nein, nicht einfach nur gut. Sondern sehr gut. Sehr gut mitgedacht nämlich vom Piloten der PX, als er sich dem Segelfluggelände näherte. Und mit dem kleinen Bogen um den Platz herum auch sehr sicherheitsbewusst handelte. Eine so vorausschauende und umsichtige Flugwegplanung wie vom PX-Piloten würde man sich an so manchem Segelfluggelände wünschen, wenn ein Motorflugzeug mal wie-

der haarscharf am Platz vorbeifliegt oder ihn gar mittig überquert. Aber in Zeiten des „direct to“ sind die Augen offenbar völlig auf die magentafarbene Linie fixiert, und so mancher ist völlig überrascht, wenn dann plötzlich wie aus dem Nichts ein anderes Flugzeug in der Windschutzscheibe auftaucht. „Wo kommt der denn auf einmal her?“

Liebe Motorflieger, ein Windenstart kann bis auf 1500 ft. AGL gehen, an manchen Plätzen sogar noch höher, und der Steigflug am Seil erfolgt über die gesamte Platzlänge. Bei Segelfluggeländen gibt es keinen vermeintlich sicheren Bereich, der ein gefahrloses „Midfield Crossing“ in niedriger Höhe erlauben würde. Den Einflug in ein gespanntes Windenseil möchte wohl niemand erleben. Gleich

nach dem Ausklinken kreisen Segelflugzeuge zudem zur Thermiksuche in unmittelbarer Platznähe. Erst wenn einige Höhe gewonnen wurde, entzerrt sich das ein wenig.

Daher bitte bei der Streckenplanung prüfen, ob der Kurs möglicherweise direkt über ein Segelfluggelände oder haarscharf dran vorbei führt. Wenn das unvermeidbar ist, dann ist in der Nähe von Segelfluggeländen unbedingt höchste Aufmerksamkeit und sorgfältige Luftraumbeobachtung angeraten oder am besten – wie die PX – kurz auf der Frequenz des Segelfluggeländes reinrufen und den Bereich in deutlichem Abstand umfliegen.

Ralf-Michael Hubert

Deutschlandpremiere: Flugzeug landet erstmals nur mit Satellitenführung

Der Bremer Airport war am 6. April 2017 Schauplatz einer bundesweiten Premiere: Erstmals landete ein Businessjet mit Hilfe eines neuen, satellitengestützten Präzisionsanflugverfahrens, ohne auf bodenseitige Navigationsinfrastruktur zurückzugreifen. Möglich wird dies mit einem Verfahren auf Basis von EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), dem europäischen satellitenbasierten Erweiterungssystem zur GPS-Navigation. Es steigert die Positionsgenauigkeit von GPS von 10 bis 20 Meter auf ein bis drei Meter. Bremen ist der erste deutsche Verkehrsflughafen, der mit dem neuen Präzisionsanflugverfahren SBAS arbeitet. Mit der SBAS-Technik (Satellite Based Augmentation System) stellt die Deutsche Flugsicherung (DFS) den Luftraumnutzern in Bremen bei schlechtem Wetter ein weiteres innovatives Anflugverfahren zusätzlich zum konventionellen Instrumentenlandesystem (ILS) zur Verfügung. Bremen ist damit erneut Vorreiter bei der Einführung fortschrittlicher Flugverfahren. Bereits 2012 wurde in Bremen der weltweit erste Anflug mit der satellitengestützten GBAS*-Technik (Ground Based Augmentation System) durchgeführt. „Wir freuen uns nach dem ersten GBAS-Anflug in 2012 darüber, dass uns die Deutsche Flugsicherung erneut eine Premiere am Bremen Airport ermöglicht hat. Die SBAS-Technik ist innovativ und ermöglicht neue Wege unabhängig von der bodengestützten Navigation“, sagt Jürgen Bula, Geschäftsführer Bremen Airport.

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO hatte das satellitengestützte SBAS-Präzisionsanflugverfahren unter der Bezeichnung „LPV 200“ freigegeben. Es gilt bei schlechten Sichtverhältnissen für die



Der erste rein satellitengestützte Präzisionsanflug in Deutschland fand am 6. April 2017 mit einer Embraer Phenom 300 am Bremen Airport statt

erste Stufe (CAT 1) von drei Allwetterflugbedingungen: Der Pilot wird bis zu einer Höhe von 200 Fuß (60 Meter) mittels Satelliten sowohl horizontal als auch vertikal präzise geführt. Sieht er dann die Piste, kann er sicher landen. Die automatische Führung bis zu dieser sogenannten „Entscheidungshöhe“ wird bislang nur durch bodengestützte Systeme wie ILS oder satelliten- und bodengestützte Systeme (GBAS) geleistet: Die neue SBAS-Technik bietet gegenüber den momentan gebräuchlichen Anflugverfahren signifikante Vorteile. SBAS ist nicht nur eine hochpräzise Alternative zu Instrumentenlandesystemen, sie benötigt auch keine Navigations-Bodeninfrastruktur, die teuer und wartungsintensiv ist. Die hohe Genauigkeit des SBAS-Verfahrens wird ermöglicht durch das Zusammenspiel von GPS-Signalen und den geostationären Satelliten von EGNOS, die insgesamt die hohen Anforderungen an sogenannte Präzisionslandeverfahren liefern und damit den ICAO-Standards entsprechen. „Die DFS will im Anflugbereich mittel- bis langfristig verstärkt die Potenziale der rein satellitenbasierten Navigation nutzen und somit eine Alternative zum Instrumentenlandesystem

ILS CAT 1 schaffen“, erläutert Andre Biestmann, Bereichsleiter Luftraum- und ANS-Support, die Strategie der DFS. Um die Satellitensignale empfangen zu können, müssen jedoch die Cockpits mit einem entsprechenden EGNOS-Empfänger ausgerüstet sein. Ein Großteil der Businessjet-Flotte der Fluggesellschaft NetJets Europe, die jetzt das erste SBAS-Anflugverfahren in Bremen durchgeführt hat, ist bereits mit der neuen Technologie ausgestattet.

NetJets trägt mit seiner modernen Flotte zur Entwicklung von Innovationen in der Luftfahrt bei. Gemeinsam mit der DFS wurden im Herbst 2016 neueste Anflugtechniken mit GBAS getestet. Dieses Projekt erhielt Anfang März 2017 einen Innovationspreis der EU-Kommission. Dieser wurde im Rahmen des europäischen Gemeinschaftsprojektes „Augmented Approaches to Land“ vergeben.

Derzeit sind EGNOS-Empfänger noch nicht in den Flugzeugen aller großen Hersteller installiert. Hier sollten nach Ansicht der DFS aber entsprechende Anreize geschaffen werden, um langfristig auch diese Luftfahrzeuge mit EGNOS-Receiver auszustatten.

Text und Fotos: DFS



Vorreiter beim satellitengestützten Anflug (v.l.n.r.): Christian Knuschke (Bremen Airport, Leiter Aviation), Enrico Stumpf-Siering (DFS Center Bremen, Leiter operativer Betrieb), Christian Glock (Netjets, Pilot), Maurizio Lupi (Netjets, Pilot) und Andre Biestmann (DFS, Bereichsleiter Luftraum- und ANS-Support)

Hohe Ehre für deutsches Doppelsitzer-Team

Für ihre Flüge von Schottland auf die im Nordwesten vorgelagerte Inselgruppe der Äußeren Hebriden und zurück wurden Christof Maul (Akaflieg Frankfurt) und Thomas Seiler (Segelfluggruppe Bremen) von der British Gliding Association mit der Philip Wills National Enterprise Trophy 2016 ausgezeichnet. Die beiden waren die ersten, die im Segelflug zwei Mal die Meerenge „The Minch“ überflogen. Ihr Flug fand in Großbritannien höchste Anerkennung.

Mit dem Ehrenpreis wird jährlich nur jeweils ein Pilot bzw. eine Pilotin oder ein Team gewürdigt. Die Begründung der Jury, den Preis für das Jahr 2016 an die beiden deutschen Piloten zu vergeben, bringen wir im englischsprachigen Original. Es ist das erste Mal, dass der Preis außerhalb Großbritanniens vergeben wurde und eine hohe Auszeichnung für die beiden Piloten.

Hopefully most people now know that whilst Competition Enterprise is held annually at different gliding clubs around the UK, there is also the Philip Wills National Enterprise Trophy. This is awarded by the Enterprise Club to the pilot/s believed to have achieved the most enterprising flight launching from anywhere in the UK during the year.

In 2016, two flights emerged as worthy contenders, both involving flying to somewhere named Lewes or is that Lewis! Neither used thermals. The Scottish folk song “You Take the High Road and I’ll Take the Low Road” came to mind. In Scotland, the High Road involved using wave to stretch the boundari-

es even further west crossing yet more water to the Isle of Lewis. Whilst in the South of England, taking the Low Road, meant running the South Downs in a November flight from Nympsfield and turning the town of Lewes at great speed and mostly very low. The 2015 winners showed that it was possible to take off from Aboyne, fly west across Scotland, get beyond the Isle of Skye to Fladda Chuain and return to Aboyne. In the citation, it was noted that having got to Fladda Chuain it was ‘only’ about another 25 km to turn Stornoway on the Isle of Lewis, but perhaps ‘Skye’s the limit’. In 2016, the contenders taking the High Road had had some practice for their flight. In 2014, they had followed the wave from Aboyne and gone halfway across the Minch when, with the Hebrides in sight and despite being over 15,000 feet they turned back. In September 2016, however, after an 8 am launch in an Arcus, and in a strong southerly wind, they set out to achieve a turn on Lewis. They were able to cross the Kyle of Lochalsh at 15,000 feet and, after dropping back a couple of wave bars, head off from the northern tip of Skye across the Minch at close to 18,000 feet. After dropping to 12,000 feet over Lewis, they climbed back up over 18,000 feet close to the west coast of the island where they turned for home. There are no BGA turning points on Lewis and it is believed that no one has ever soared that high, or even at all over Lewis before. The return to Aboyne in the face of winds of over 30 knots took a while but they took the opportunity to explore the area to the north east of Aboyne before returning



Eine herausragende Leistung wird in Großbritannien, ihrer Bedeutung angemessen, stets in einem feierlichen Rahmen gewürdigt. Bei der Auszeichnung wird daher von den Geehrten, wie auch vom Publikum ein gewisser Stil erwartet. Wer dort ohne Smoking auftaucht, ist blamiert. Von links nach rechts, Patrick Naegeli, Präsident der European Gliding Union, Thomas Seiler (Segelfluggruppe Bremen) und Christof Maul (Akaflieg Frankfurt)

to land shortly before sunset having flown for over 10 hours. At 10 hours for an undeclared flight of just over 500 km, this flight was not going to win any BGA speed trophies! However, crossing some 90 km of water during the out and return legs of this flight and going where, to our knowledge, no soaring pilot has been before, can only leave us saying WOW! Whilst Trevor Stuart and Steve Eyles flight on the Low Road running the South Downs, was a truly commendable flight, the sheer scale of the achievement of our German visitors, Christof Maul and Thomas Seiler on the High Road stood out as 2016’s clear winner. In his ladder submission, Christof commented “Daring the jump to the Hebrides needed some mental and physical effort, but once one has set off, second thoughts aren’t really helpful. I wonder how a retrieve from Stornoway would be like.”

BGA British Gliding Association

Wir gratulieren:



Robin Spitschan

zum SPL-F
am 04.03.2017 in Rotenburg/Wümme
Ultralichtfluggruppe des BVL



Secil Kaya

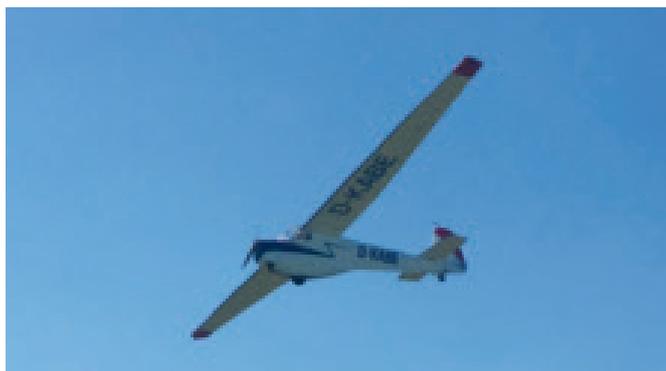
zum ersten Alleinflug
am 31.03. in Rotenburg/Wümme
Ultralichtfluggruppe des BVL



Ilona Kemme

zum ersten Alleinflug auf Motorsegler
am 14.04. in Tarmstedt
Segelfluggruppe Bremen

Die Legende des Spatz zieht weiter...



Letzter Flug des Motor-Spatzen über dem Teufelsmoor



Ein bisschen Wehmut bei Paul Kirsch (li.) und viel Vorfreude beim neuen Besitzer Sebastian Rothammel begleiteten die Übergabe des Spatzten

Am 29. April um 12.01 Uhr schob Paul Kirsch das letzte Mal den Gashebel des kleinen Spatz nach vorn. Langsam beschleunigte der kleine Wankelmotor den Spatz über die huckelige Bahn in Hüttenbusch. Beim Erreichen von rund 60 km/h hob er langsam ab zu einem letzten Abschiedsflug über das Teufelsmoor und die nähere Umgebung von Hüttenbusch. Der Spatz war 36 Jahre im Besitz des Luftsportclubs Niederweser. Dort wurde er aufgrund seiner geringen Betriebskosten immer liebevoll „Studenten-Jet“ genannt. Mit seiner Reisegeschwindigkeit von rund 120 km/h lud er jedoch eher zu gemütlichen Spazierflügen durch die Abendluft ein. In den letzten Jahren wurden die Piloten des Spatz immer weniger. Aber einer blieb ihm immer treu: Paul Kirsch. In den vergangenen Jahren

war er der Einzige, der mit dem Spatz schöne AusFLÜGE unternahm. Seinen ersten Flug mit dem Spatz machte er 1981. Insgesamt kommt Paul auf rund 38 Stunden und 73 Starts mit dem Spatz. Die restliche Zeit, in welcher der Spatz nicht durch die Luft glitt oder knatterte, hing er unter der Decke unserer alten Halle am Flugplatz Hüttenbusch. Da aber auch ein Flugzeug eine Seele besitzt und nicht zum Stehen (oder Hängen) gebaut wurde, beschloss der LSCN, dem Spatz ein neues Leben woanders zu schenken. Ein neues Leben an einem Ort, an dem sich jemand voll und ganz um ihn kümmert und ihn oft zu abendlichen Spazierflügen von der Hallendecke holt. In den Stunden, in welchen der Spatz im Internet inseriert war, meldeten sich unzählige Interessenten, unter ande-

rem sogar aus der Schweiz! Sechs Stunden nachdem der Spatz angeboten wurde, war es bereits so weit. Wir hatten den passenden Liebhaber gefunden. Dieser war für uns und den Spatz kein Fremder. Es ist ein ehemaliges Mitglied geworden, der den Spatz schon immer mit voller Freude geflogen ist: Sebastian Rothammel. Als Luft- und Raumfahrtingenieur und Prüfer für Sportflugzeuge besitzt er genug Erfahrung, dem Spatz auch technisch wieder mehr Leben einzuhauchen. Wir wünschen dem neuen Besitzer allzeit guten Flug und hoffen sehr, dass er den Spatz noch viele, viele Stunden durch die Lüfte gleiten lässt!

Text und Fotos: Niklas Seibt

Airbus Flugsportgruppe Bremen – Fliegerlager in Wyk auf Föhr

„The same procedure as every year“ – das Fliegerlager der Flugsportgruppe Airbus Bremen. Aus Tradition veranstaltet die Flugsportgruppe vom Flugplatz Weser Wümme (EDWM) jedes Jahr ein Fliegertreffen. Dieses Jahr fand es wieder auf dem Flugplatz Wyk auf Föhr statt. Ca. 25 Clubmitglieder mit vier Flugzeugen von der Flugsportgruppe Airbus Bremen und eine Maschine vom Hanseatischen Fliegerclub Bremen nahmen an dieser Aktion teil. Als hervorragend geeignete Unterkunft diente der „Friesenhof“, ein altherwürdiges nordfriesisches Gebäude in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz Wyk. In den fünf Tagen auf Föhr wurden von Wyk aus diverse Flugplätze in Dänemark und Schleswig-Holstein angefliegen. Leider war das Wetter



alles andere als erfreulich – tiefe Bewölkung, Regen, Sturmböen etc. Trotz dieser schlechten Voraussetzungen war die Stimmung ausgezeichnet, was in der einhelligen Meinung der Flieger zum Ausdruck kam: 2018 muss wieder ein Fliegerlager

organisiert werden! Hierzu geht ein ganz besonderer Dank für die gelungene Organisationsarbeit an unseren Vorsitzenden Berndhard Dziomba. „Danke, and keep the planes up in the air“.

Gerd Hüls

„Checkliste bitte!“ Modellflug im Luftraum Hamburg

Fast passend zum Beginn der Flugsaison 2017 und wie vor ca. einem Jahr hier angekündigt, stelle ich kurz die Checkliste für Modellflieger in Hamburg vor. Die Checkliste ist auf der Internetseite des LSV-HH über den Link www.luftsport.hamburg in der Rubrik Modellflug unter Modellflug in „Hamburg Fluginformationen“ als Download verfügbar.

Nun, einige werden sich fragen: Wozu brauchen wir Modellflieger in Hamburg eine „Checkliste“?

Mit Verweis auf den Artikel „Der Hamburger Luftraum, etwas Besonders für Modellflieger und Co. in der LuftSport, Ausgabe Juni/ Juli 2016, und auf die jüngsten gesetzlichen Änderungen durch die Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten wird sehr schnell klar, dass auch die Modellflieger stetig immer mehr gesetzlichen und komplexeren Regelungen unterliegen.

Dies ist vor allem für Neulinge und Gelegenheitsflieger oft nicht durchschaubar, aber auch die „alten Hasen“ haben da erfahrungsgemäß diverse Verständnisprobleme, unabhängig ob vereinsgebunden oder nicht. Grundsätzlich richtet sich die Checkliste in erster Linie an die Modellflieger in Hamburg, welche ihr Flugmodell nicht ausschließlich auf einem Modellfluggelände mit Aufstiegserlaubnis (AE) betreiben. Für die Piloten, welche nur auf einem Modellfluggelände mit AE fliegen, ist lediglich die Kennzeichnungspflicht hier von Belang.

Die Checkliste soll somit als *eine* kompakte Informationsquelle verstanden werden, in

der die wichtigsten Punkte angeführt sind, die bei ihrer Beachtung den Modellflieger vor größeren Pflichtverletzungen bewahren sollen.

Dies entbindet jedoch nicht davon, dass man sich über die entsprechenden Vorschriften und Regelungen in den gültigen Verordnungen und Veröffentlichungen weiter informieren muss. Die Informationspflicht jedes Einzelnen bleibt hiervon unberührt!

Auch außerhalb Hamburgs kann die Checkliste verwendet werden, allerdings hat sich der Modellflieger hier grundsätzlich vor dem Flug über ggf. vorhandene landesspezifische oder lokale Regelungen zu informieren.

Die Checkliste ist in zwei Abschnitte unterteilt. Diese umfassen zum einen die **Vorflugphase** und zum anderen die **Flugdurchführungsphase**. In der jeweiligen „Phase“ sind die wesentlichen zu beachtenden Punkte in einer logischen Reihenfolge angeführt.

Die Vorflugphase enthält u.a. Checkpunkte:

Der allgemeinen Art:

Hier werden z.B. Punkte angeführt hinsichtlich der persönlichen Verfassung (z.B. Alkohol- oder Drogenkonsum) und der Erfordernis eines gültigen Versicherungsnachweises.

Zur Wettersituation, hier ein Auszug aus der Checkliste:

Flugwetter: Aktueller Wetterbericht mit Aussage, ob Sichtwetterbedingungen



(VMC) für den Flugzeitraum vorliegen, wurde eingeholt.

Liegen keine VMC-Bedingungen vor, ist ein Flugbetrieb grundsätzlich verboten.

Zum Flugmodell:

Hier werden Punkte angeführt bezüglich des technischen Zustandes einschließlich der Senderanlage und zu Regelungen in Abhängigkeit des Abfluggewichtes, siehe beispielhaft den Auszug aus der Checkliste:

Flugmodell (Abfluggewicht > 0,25 kg):

Feuerfeste Kennzeichnung mit Name und Adresse des Eigentümers, dauerhaft außen am Flugmodell angebracht

Flugmodell (Abfluggewicht > 2,0 kg):

Gültige Bescheinigung des Kenntnisnachweises zum Betrieb von Flugmodellen muss vorliegen und mitgeführt werden

Flugmodell (Abfluggewicht > 5 kg)

Gültige AE muss vorliegen und mitgeführt werden

Zum Flugbetriebsort:

Hier werden Punkte angeführt hinsichtlich Eignung, Erlaubniserfordernissen, Flugver-

kehrskontrollfreigabe und zu beachtenden Abstandsregeln zu sensiblen Bereichen/ Begrenzungen zum angedachten Gelände, siehe beispielhaft den Auszug aus der Checkliste:

Flugbetriebsort (Allgemein):

Das Gelände, an dem das Flugmodell betrieben werden soll, ist grundsätzlich dafür geeignet (z.B. freie Flächen, Bewuchs, Hindernisse etc.) und die Erlaubnis des Grundstückseigentümers zur Nutzung wurde erteilt bzw. liegt vor

Flugbetriebsort (lagebezogen):

Das Gelände befindet sich: außerhalb des kontrollierten Luftraums (Luftraum G)

Allgemeine Betriebsbedingungen sind zu beachten (siehe Flugbetrieb, Flughöhen- und Flugraum-Checkpunkte im Abschnitt Flugdurchführungsphase, Teil II der Checkliste im kontrollierten Luftraum (D - CTR): Sonderbedingungen ggf. Erlaubnis erforderlich (siehe zusätzlich Checkpunkte Luftraum D-CTR im Abschnitt Flugdurchführungsphase, Teil II der Checkliste)

Zur besseren Orientierung, ob das ange-dachte Fluggelände in Hamburg im Luft-raum G oder in der Kontrollzone D-CTR liegt, verfügt die Checkliste über einen Anhang A und B, in dem einerseits die Lage der Lufträume und andererseits die 1,5 km Mindestabstände zu relevanten Flug- und Landeplätzen in Hamburg ersichtlich sind.

Die Flugdurchführungsphase enthält u.a. folgende Checkpunkte:

Zum Flugbetrieb:

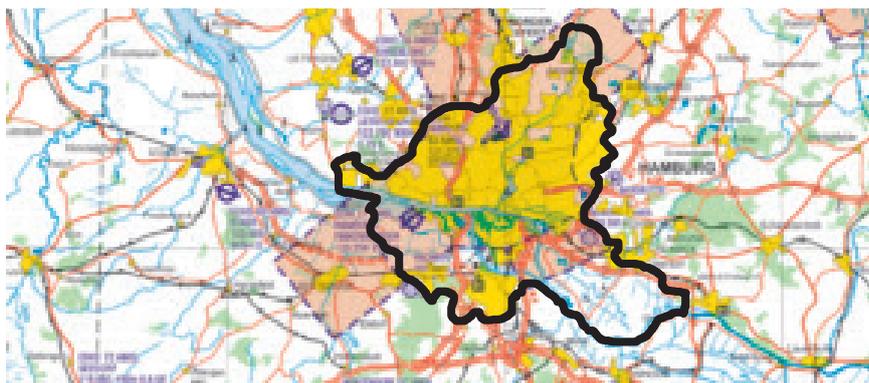
Hier werden die wesentlichen Punkte ange-führt bezüglich Sicherheit, zum Daten-schutz, Betriebs-(Flug-)Verbote, zu beach-tenden Besonderheiten im Luftraum D-CTR, in der Nähe und über Wohngebieten, zu den Ausweichregeln und nachts, siehe beispiel-haft den Auszug aus der Checkliste:

Flugbetrieb (Allgemein).

Flugbetrieb muss so durchgeführt wer-den, dass niemand behindert, gefährdet oder belästigt wird; Flugmodelle dürfen nur in Sichtweite des Steuerers geflogen werden (d.h. ohne technische Hilfsmittel wie Ferngläser, On-Board-Kameras, Nachtsichtgeräte o.Ä.)

Flugbetrieb (Datenschutz)

Sollten zu rein privatem Zwecke mit dem



Flugmodell Bild-, Film- und/oder Tonauf-nahmen übertragen oder aufgezeichnet werden, sind die gesetzlichen Daten-schutzbestimmungen und die Persön-lichkeitsrechte zu beachten bzw. einzu-halten. Werden die Aufzeichnungen oder Teile davon nicht ausschließlich privat genutzt, wird das Flugmodell auch auto-matisch nicht mehr ausschließlich zum Zwecke des Sports oder der Freizeitge-staltung betrieben!

Flugbetrieb (Ausweichpflicht)

Grundsätzlich müssen Flugmodelle be-manneten Luftfahrzeugen ausweichen

Flugbetrieb (Luftraum D-CTR) Flugver-kehrskontrollfreigabe (Einzelfreigabe) erforderlich für Flugmodelle mit einer Startmasse > 5 kg

Für Flugmodelle bis 5 kg Startmasse ist nur unter Einhaltung der folgenden Be-triebsbedingungen (NfL 1-1023-17) eine allgemeine Flugverkehrskontrollfreigabe bereits erteilt

Flugbetrieb (über Wohngrundstücken):

Nur zulässig, wenn das Flugmodell ein maximales Abfluggewicht von 0,25 kg nicht überschreitet. Verfügt das Flugmo-dell (gewichtsunabhängig) über Einrich-tungen zum Empfang, zur Übertragung oder Aufzeichnung von optischen, akus-tischen oder Funksignalen, ist ein Über-fliegen des Grundstückes grundsätzlich verboten.

Ausnahme: Der betroffene Grundstücks-eigentümer oder sonstige Nutzungsbe-rechtigte haben dem Überflug ausdrück-lich zugestimmt.

Zu den maximalen Flughöhen hier ein Auszug aus der Checkliste:

Flughöhen (Allgemein/Luftraum G) maxi-mal 100 Meter über Grund (GND) – Aus-

nahme: Der Flugbetrieb findet auf einem Modellfluggelände mit AE statt

Das Flugmodell ist kein Multicopter, und der Steuerer ist Inhaber einer gültigen Er-laubnis als Luftfahrzeugführer oder ver-fügt über eine Kenntnissnachweisbeschei-nigung für den gewerblichen Betrieb

Flughöhen (Luftraum D-CTR) maximale Flughöhe 50 Meter über GND

Zum Flugraum:

Hier werden Punkte angeführt bezüglich einzuhaltender seitlicher Ausdehnung des Flugraumes und der v.g. Flughöhen beson-ders zu Flugverbotsbereichen.

Im Übrigen berücksichtigt die Checkliste nur die Vorgaben hinsichtlich des Betriebs von unbemannten Fluggeräten, die aus-schließlich zum Zwecke des Sports oder der Freizeitgestaltung (Flugmodelle) in Hamburg betrieben werden.

Wer sich die Checkliste zu eigen macht, wird sehen, dass sie unkompliziert zu hand-haben ist und nach einer gewissen Zeit die Checkpunkte in „Fleisch und Blut“ überge-gangen und selbstverständlich sind.

Sollten sich in absehbarer Zeit unerwartet weitere wesentliche gesetzliche Änderun-gen (den Modellflug betreffend) ergeben, werde ich diese zeitnah in die Checkliste einarbeiten und auf der entsprechenden Modellflug-Internetseite des LSV-HH veröf-fentlichen.

*Marcus Thiele, Referent Modellflug
Luftsportverband Hamburg e.V.*



Segelfliegen verbindet

Im Februar 1990 fuhr ich mit einer Delegation Hamburger Segelflieger zum Erfahrungsaustausch nach Riesa-Göhlitz. Mit dabei waren unser Landesverbandspräsident Gero Scheffel, Hartmut Feldmann und Hanke Hartung. Vorausgegangen war eine Einladung der Luftsportler aus dem Bezirk Dresden an die Partnerstadt Hamburg.

Nach unserer Ankunft gab es erst einmal ein leckeres Buffet. Damals hatten fast alle großen Flugplätze eine fest angestellte Köchin, die oft mehr zu sagen hatte als der Flugplatzchef.

Große Sympathie auf Anhieb

Die anschließenden Gespräche wurden geleitet von Sigfried Ullrich, dem Trainer der Bezirksmannschaft. Als Segelflieger nahmen Hannes Barwick, Mitglied der DDR-Nationalmannschaft, Uwe Hübner (Blumi) – war später jahrelang erfolgreicher Sportleiter der Klixer Wettbewerbe – aus Klix und Egbert Gärtner aus Kamenz teil. Man war sich sofort sympathisch.

Als ein Ergebnis wurden Einladungen zu den jeweiligen Bezirkswettbewerben ausgesprochen.

Die Hamburger luden Segelflieger und Angehörige aus dem Bezirk Dresden zu Ostern zum weiteren Kennenlernen nach Hamburg Boberg ein. Dieser Einladung folgten ca. 40 Teilnehmer, die von den beiden Boberger Vereinen untergebracht und gepflegt wurden.

Am folgenden Tag hat uns Egbert zu einer Stadtführung nach Dresden eingeladen. Bei der Besichtigung des alten Flugplatzes Elbwiesen wurde die Idee geboren, einen Pokal für den ersten Zielflug von Dresden nach Hamburg und umgekehrt auszuloben. Gero Scheffel spendierte spontan eine Prämie in Höhe von 1000 D-Mark für den 1. Dresdner Zielflug nach Hamburg. Hartmut Feldmann erwiderte spontan: „Und ich schleppe den ersten erfolgreichen Hamburger kostenlos zurück.“

Bezirksmeisterschaft international

Ich habe dann Ende April an der internationalen Dresdner Bezirksmeisterschaft in Klix teilgenommen.

Für mich war alles neu, und ich möchte diese Erlebnisse nicht missen. Aus Freudenstadt war Christoph Geissler angereist. Er schimpfte wie ein Rohrspatz, weil auf der Fahrt zwischen Dresden und Bautzen seine Tachonadel aufgrund der Straßenverhältnisse abgefallen war.

Untergebracht wurden wir im Schloss Milkel und gepflegt in einem eigens aufgebauten Armeezelt neben der Halle.

An die Wertungsformel musste ich mich erst gewöhnen. Am ersten Tag bekam ich für meinen Flug 35 Punkte, davon wurden allerdings 20 Punkte wieder abgezogen, weil ich die 30-minütige Abgabefrist um 10 Minuten überschritten hatte. Dafür gab es am nächsten Tag Geschwindigkeitspunkte, obwohl nur ein Teilnehmer die Aufgabe geschafft hatte. Aufregend waren auch die Rückholturen. Für ca. 30 Flugzeuge gab es zwei Rückholfahrzeuge. Das führte dazu, dass einmal ein Pilot erst am nächsten Morgen um 9:00 Uhr pünktlich zum Briefing wieder zurück war.

Im Gegenzug haben dann fünf Klixer Piloten am Boberg-Wettbewerb teilgenommen und uns Hamburgern gezeigt, wie man richtig auf dem Rad landet.

Die Zielflüge gelingen

Luftraum- und wetterbedingt wurden die Zielflüge erst am 2. Juni 1991 in Angriff genommen.

Ich konnte leider keine weiteren Mitflieger begeistern, denn viele schreckte die lange Rückholtour und der anstehende Montag ab. Ich hatte allerdings einen Rückholer gefunden, bin um 12:00 Uhr gestartet und konnte dank des Rückenwindes schon kurz vor 16:00 Uhr in Klix landen. Typenfliegen auf meiner LS 6 war angesagt. Jetzt erfuhr ich, dass auch Hannes und Uwe Richtung Hamburg unterwegs waren.

Bei meiner Landemeldung informierte man



mich, dass Hartmut sein Versprechen gehalten hatte und mit der Schleppmaschine bereits Richtung Klix unterwegs war.

Nach dem längsten F-Schlepp meines Lebens (ca. 400 km), bin ich um 21:00 Uhr wieder in Boberg gelandet. Hier ließen es sich Hannes und Uwe nach ihrem erfolgreichen Flug nach Boberg in der Kantine gutgehen.

Einkleiden bei „HW“ im Jeans-Shop

Der Pokal und die Siegpriämie wurden den Gewinnern überreicht. Rekordflieger Hans-Werner Grosse hatte im Funk von dem erfolgreichen Flug der beiden Klixer Piloten erfahren. Er lud sie spontan zum Besuch nach Lübeck ein, der gleich am nächsten Tag erfolgte. Rundflüge und Einkleidung in seinem Jeans-Shop standen auf dem Programm. Auf der weiteren Rückfahrt wollte Uwe an einer Tankstelle mit dem 1000-DM-Schein Zigaretten bezahlen. Das klappte nicht.

Alte Langohren als Pokalidee

Seit 1990 habe ich an jedem Klix-Wettbewerb teilgenommen. Die ersten drei Jahre war die Teilnehmerzahl recht bescheiden. Ich glaube, Uwe hatte die zündende Idee, einen Wettbewerb für Flugzeuge ins Leben



zu rufen, die nicht mehr wettbewerbsfähig waren. Der „Pokal der alten Langohren“ war geboren!

Die Teilnehmerzahl wuchs von Jahr zu Jahr, die einzelnen Klassen wurden den aktuellen Bedürfnissen angepasst.

Von 2000–2008 bin ich dann mit einem Doppelsitzer mitgeflogen, um Boberger Nachwuchsflyer für die Wettbewerbsfliegerei zu begeistern.

Ich glaube, das ist mir gelungen. Piloten wie z.B. Olaf Brückner, Henning Boysen oder Peer Konitzer sind jetzt häufig auf vorderen Plätzen zu finden.

Die Begeisterung für Klix ist von mir auf viele Vereinskameraden übergesprungen. Schon viele Jahre bilden wir mit ca. sieben Piloten eine der stärksten Gruppen im Teilnehmerfeld.

Seit 2009 bin ich der Wetterflieger. Eine Auf-

gabe, die ich gerne wahrnehme, auch weil ich jetzt meine anschließenden Flüge frei planen kann, und ich habe das Gefühl, immer noch dazuzugehören.

Inzwischen hat sich der Wettbewerb in Klix zu einer der größten Veranstaltungen dieser Art entwickelt.

Ich würde mich freuen, wenn ich dazu beitragen konnte!

Klaus Warnke

Wir gratulieren:



Sven Härtwig zum ersten Alleinflug
HAC Boberg am 01.04.2017
bei Fluglehrer Dirk Fengler (re.) in Boberg



Timo Muelbredt zum ersten Alleinflug
HAC Boberg am 25.05.2017
bei Fluglehrer Dirk Husmann (re.)
in Boberg

Flugbeschränkungen während des G20-Gipfels in Hamburg 6.– 9. Juli 2017

Das Flugbeschränkungsgebiet „ED-R Hamburg“ mit einem Radius von 30 NM um den Veranstaltungsort reicht von GND – FL 100.

Die NFL 1-1012-17 zur „Einrichtung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (06 JUL –07 JUL 2017)“ ist zusammen mit einem Kartenausschnitt auf Seite 13 dieser LuftSport-Ausgabe abgedruckt.

Die Flugbeschränkungen erstrecken sich auf alle Arten von Luftfahrzeugen – auch Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme sind betroffen.

TERMINE 2017

30.06.–23.07.2017	„Der Berg ruft“, Fliegerlager des HAC Boberg in Aspres, Südfrankreich
12.08–27.08.2017	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Schmallenberg, Sauerland
06.07. – 09.07.2017	Flugbeschränkungen während des G20-Gipfeltreffens in Hamburg
19./20.08.2017	19. und letzte Runde der Segelflug-Bundesliga 2017
09.09.2017	Landes-Jugendvergleichsfliegen in Neu Gülze bei der Akaflieg Hamburg e.V. – Ausweichtermin ist der 16.09.2017



Die Fähnchen der Rhönschwalbe

Verdener restauriert Segelflug-Oldtimer

Erfolgreicher Jungfernflug nach vier Jahren Arbeit



- 1: Das Werk vollbracht: Alexander Sirch mit der 63-jährigen Rhönschwalbe nach der ersten Komplett-Montage**
- 2: Allein die Arbeit an den Flächen dauerte Jahre. Zunächst war das Holz von Lack und Farbe und der Bespannung zu befreien, anschließend mussten die Rippen durch zahlreiche Fähnchen verstärkt werden. Bei der Fixierung mit Spezialkleber leisteten herkömmliche Klammern wertvolle Hilfestellung**

„Seil anziehen!“ Mit einem kurzen Kommando ging über Ostern eine der bemerkenswertesten Flugzeug-Restaurierungen in der Verdener Luftfahrtgeschichte zu Ende. Am Steuerknüppel saß Segelflieger Alexander Sirch, hinter ihm Lebensgefährtin Kathrin Behrens, und plötzlich war alles ganz einfach. Die betagte Rhönschwalbe, in der sie Platz genommen hatten, folgte der Schleppmaschine am langen Seil widerstandslos, sie hob relativ rasch ab, und nach einem kurzen Ausflug unter die dichte Wolkendecke landete sie problemlos. Ein Jungfernflug der besonderen Art war unter den Augen zahlreicher Zuschauer absolviert.

Vor knapp vier Jahren hatte der Verdener Optikermeister die Ka2 mit der Werknummer 71 aus der legendären Flugzeugschmiede Alexander Schleicher entdeckt und gleich mit an die Aller genommen. „Ein Flugzeug in Holzbauweise, das hat mich schon immer fasziniert. Ich war sofort verliebt“, sagt Alexander Sirch mit leuchtenden Augen. Die damals 59 Jahre, die der erste „Leistungs-Doppelsitzer“ der Flugzeuggeschichte auf dem Buckel hatte, sah man ihm allerdings deutlich an. Sämtliche Instrumente fehlten, Rumpf und Tragflächen erweckten alles andere als einen vertrauensvollen Anblick, dick verstaubt stand er ganz hinten in einem Hangar in Baden-Württemberg. Schon bei der ersten Erhaltungsmaßnahme erlebte Alexander Sirch eine Überraschung. „Wir wollten einfach nur die Farbe abnehmen“, sagt der 44-Jährige und schmunzelt. Am Ende türmte sich vor ihm ein Klumpen aus Lack und Spachtelmasse auf mit 45 Kilogramm Gewicht. Monate lang dauerte allein dieser Anfangsschritt. „Wir haben die Wochenenden und jeden freien Tag an dem Flieger zugebracht. Fast vier Jahre lang.“ Er habe aufgehört, die Stunden zu zählen, sagt Alexander Sirch. Es müssen aber Hunderte gewesen sein.

Wieder einer dieser Tage in einem dieser langen Winter zwischen-durch. Die Tragflächen haben sie geöffnet, behutsam die Bespannung gelöst, waren auf jede Überraschung gefasst. Und tatsächlich, da lagen sie auch schon vor ihnen, die Hiobsbotschaften. Mit kleinen Fähnchen werden die Rippen in den Flügeln verstärkt, normalerweise. Einige dieser Holzplättchen, etwas größer als ein Zwei-Euro-Stück, befanden sich nach 59 Jahren immer noch wacker an ihrem Platz. Einige. Aber die meisten nicht. Gelöst hatten sie sich, manche waren zerbrochen. „Wir haben uns entschieden, sämtliche dieser Fähnchen zu erneuern.“

Einfach ein bisschen Sperrholz zuschneiden und fertig? Nicht so beim Flugzeugbau. Zugelassen sind nur spezielle Holzsorten, zuverlässig und leicht müssen sie sein. Infrage kam lediglich Birkenperrholz aus Finnland in Stärken von 0,8 bis 1,6 Millimetern. Über einen Bremer Fachbetrieb orderte Alexander Sirch die Platten, die er zu Hause zuschnitt und schliiff und in den Flieger einpasste und nacharbeitete und erneut einsetzte und schließlich mit Spezialkleber fixierte. Jedes einzelne Fähnchen. Monatelang nichts anderes in der Freizeit als Fähnchen zuschneiden und einpassen. „Wir haben auch hier nicht angefangen zu zählen. Das macht einen wahrscheinlich müde.“

Dabei kennt er sich eigentlich aus mit filigraner Technik. Brillen sind ebenfalls filigran. Anders als bei Flugzeugen liegt das fertige optische Werk allerdings nach vergleichsweise wenigen geübten Handgriffen vor. „Bei der Ka 2 hatten wir anfangs überhaupt keine Vorstellung, wie viel Zeit wir brauchen.“ Nach vier Jahren ist er schlauer.

Zwar hatte er zuvor in den Wintermonaten schon einiges an Erfahrung in der Segelflieger-Werkstatt auf dem Flugplatz gesammelt. Das



- 4: Startvorbereitungen: Alexander Sirch und Lebensgefährtin Kathrin Behrens beim Anlegen der Sicherheitsgurte**
- 5: Im Cockpit der Rhönschwalbe bewältigten die überwiegend betagten Instrumente zuverlässig ihre Arbeit**
- 6: Seinem Ruf als erster Leistungs-Doppelsitzer wurde der Flieger schon bei seiner Ausflugs-Premiere gerecht**

kam ihm zugute. Ein ganzes Flugzeug sanieren ist freilich eine andere Dimension. Unterstützt wurde er von den Verdener Werkstattleitern Bastian Eckelmann und Sebastian Petrat. Jedes fertiggestellte Bauteil musste abgenommen werden, immer und immer wieder rückte der Technische Prüfer des niedersächsischen Landesverbandes an, kontrollierte die Arbeiten und setzte Stempel und Unterschrift unter die Dokumentation.

In einigermaßen brauchbarem Zustand befanden sich immerhin die sensiblen Gestänge zur Lenkung und zum Ansteuern der Störklappen. „Lediglich zwei Teile mussten erneuert werden, damit konnte uns der Hersteller helfen. Der Rest musste lediglich aufgearbeitet werden.“ Dafür entwickelte sich die Suche nach Instrumenten zur Odyssee.

Möglichst originalgetreu sollten sie ausschauen. „Im Laufe der Zeit sind wir in ganz Deutschland fündig geworden.“

Aufgeben kam für die beiden nicht in Frage. „Es stimmt schon, zuerst ging es an die Substanz. Die ganzen Vorarbeiten, dieses ewige Schleifen und Spachteln, ehe der Flieger endlich in seiner Rohform vor einem steht, da muss man sich jedes Mal richtig aufraffen“, sagt er. „Aber als es dann an den Wiederaufbau ging, kam neue Motivation. Endlich hatten wir das Gefühl, der ganze Aufwand könnte sich lohnen.“ Er hat sich gelohnt. Ein einziger Moment reichte. Der Jungfernflug. „Ergreifend. Sehr ergreifend“, sagt Alexander Sirch. Behutsam streicht er dem Flieger über die Haube. „Gut gemacht.“

Heinrich Krake



Ein fliegendes Stück Segelfluggeschichte

Am Karfreitag dieses Jahres war am Himmel über Braunschweig eine sehr ungewöhnliche Riesenmöwe zu beobachten. So trieb es selbst einige Einwohner des Ortsteils Waggum, die ja eigentlich Segelflugzeuge diverser Bauart über ihren Dächern gewohnt sind, an den Flugplatzzaun, um herauszufinden, was es damit auf sich habe. Die „Möwe“ war eine Minimoa, ein „rassiges Rennpferd“ der 30er-Jahre, wie ihr geistiger Vater Wolf Hirth 1936 in einem Brief einem Kunden erklärte. Wie kam nun dieses wunderbare Holzflugzeug nach Braunschweig? Im letzten Herbst fand das Symposium für Segelflugzeugentwicklung

wieder einmal auf der Wasserkuppe statt. Natürlich war an diesem Ort die großartige Geschichte des Segelflugs in Deutschland Thema vieler Gespräche. Auch der Veranstalter des Symposiums, Rolf Radespiel aus Braunschweig, äußerte dabei seine Begeisterung für historische Flugzeuge. Kurz danach erhielt er den Hinweis, dass ein ganz besonderer „Vogel“ neue Fürsorge und Unterkunft suche. Als klar wurde, worum es sich da handelte, suchte er nach Mitstreitern, denn die Verantwortung für so ein Erbe ruht doch besser auf mehreren Schultern.

Anfang März machte sich also eine kleine Reisegruppe auf den Weg

nach Nordfriesland, wo sie ein sehr herzlicher Empfang der Aventofter Fliegerkollegen und ein wunderbares Flugzeug erwartete. Am nächsten Tag ging die Minimoa D-8064 auf die Reise nach Braunschweig, und mit ihr ein Auto voll überwältigter frischgebackener Minimoaeigner. Das Flugzeug aus dem Hause Schempp-Hirth, Baujahr 1939, hat eine bewegte Geschichte. Es war bereits in den USA und auch in der Schweiz beheimatet. Erster Eigner war der Deutsche Aero Club, und dessen erster Präsident Wolf Hirth hat dieses Flugzeug auch geflogen. Der ehemalige DAeC-Präsident Gerhard Allerdissen hat seine

Minimoa mehr als 20 Jahre lang gepflegt und mit großem Einsatz in ein „Fliegendes Denkmal“ überführt. Für die Erhaltung dieses einmaligen Schatzes sind Rolf, Conni, Christian, Michael und Arne Gerhard Allerdissen und auch dem Piloten Adalbert Schulz sehr dankbar und freuen sich auf viele schöne Stunden in der Luft und in der Werkstatt, um dieses fliegende Stück Segelfluggeschichte weiter am Leben und erlebbar zu halten.

*Text: Constanze Bruns
Bild: Joshua Arntz*

Versammlung der Vereinsjugendleiter

Am 1. April 2017 lud der Landesjugendausschuss die Jugendleiter der Vereine des LVN zur Versammlung in den Niedersachsenhof nach Verden ein. Insgesamt 33 Teilnehmer fanden den Weg in den Tagungsort, welcher aufgrund der zentralen Lage in Niedersachsen gewählt wurde. Trotzdem bedeutete dies noch bis zu 2,5 Stunden Anreise für die größtenteils jugendlichen Teilnehmer, die aus allen Ecken Niedersachsens kamen. Wir haben uns sehr über die hohe Teilnehmerzahl gefreut.

Auf der Tagesordnung stand – neben einem Bericht über die Arbeit des Landesjugendausschusses seit der Wahl im Oktober 2016 – auch die Änderung der Jugendordnung. Diese wurde, genauso wie der Haushaltsplan, einstimmig verabschiedet. Nach zwei erfolgreichen Stunden und dem Mittagessen wurde mit den Workshops gestartet. Hierfür wurden in zwei Runden Gruppen aus zufällig ausgewählten Mitgliedern gebildet, um neben Ergebnissen auch das Kennenlernen der verschiedenen Jugendleiter zu fördern. Es fand ein reger Austausch untereinander statt, während gleichzeitig sehr produktiv gearbeitet wurde. Ebenfalls wurde so der teils einschläfernde Monolog, wie er auf Versammlungen üblich ist, unterbrochen



und die aktive Mitarbeit gefordert. Die Ergebnisse waren umfangreicher als erwartet, sodass zahlreiche neue Ideen für Projekte entstanden sind, die vom Landesjugendausschuss für die weiteren Vorhaben genutzt werden können.

Das Ende der Versammlung bildete die Vorstellung von zukünftigen Veranstaltungen des Jahres, die für die Jugendlichen relevant sind. Schließlich traten alle Teilnehmer gegen 17 Uhr nach einer ergebnisreichen und entspannten Sitzung die Heimreise an.

Text und Bilder: Thy Nguyen & Leif Eichhorn

„Das ist nicht so einfach“ Fluglehrerlehrgang 2017, Teil 1

Der 23.09.2016 war für uns alle ein besonderer Tag. Bereits auf dem Weg zum Segelfluggelände Wilsche war bei jedem eine leichte Grundanspannung zu spüren, die auch beim anschließenden Fliegen anhielt. Es war schließlich der Tag der Kompetenzbeurteilung – der Tag also, an dem entschieden wurde, ob wir fliegerisch geeignet wären, Fluglehrer zu werden. Und so flogen wir alle mit einem Fluglehrerprüfer zwei bis drei Platzrunden nach SBO. Am Ende des Tages stand fest: Wir haben alle bestanden und können den langen, anstrengenden, aber natürlich auch reizvollen Weg zum Fluglehrer angehen. Bevor wir nach Hause fuhren, gab es noch eine Fülle an Informationen für uns. Der Theorielehrgang würde vom 09.02.17 – 19.02.17 stattfinden. Das hieß: lernen, lernen und nochmals lernen, um die Fortschrittsüberprüfungen bestehen zu können. So lag also ein Winter mit Tausenden Katalogfragen und etlichen Buchseiten vor uns. Mit der Erkenntnis, dass das alles doch gar nicht mal so einfach war, trieben wir unseren Lehrgangsleiter Jürgen Habel in



unserer WhatsApp-Gruppe das eine oder andere Mal fast in den Wahnsinn, sodass er uns nicht wenige Male eine „Nörglertruppe“ nannte und – wie er uns später (wohl nicht ganz ernst gemeint) verriet – fast aus der Gruppe ausgetreten wäre. Während wir so lernten und Fragen klickten, ließ uns Jürgens Nachricht aus dem Lern-Delirium erawachen: „Nur noch zehn Tage, dann sehen wir uns in der Sportpension Hodenhagen.“ Die letzten Tage vergingen wie im Flug. Nun konnte es endlich losgehen.

„Ich will, dass ihr am 15.04.17 (Tag der Praxisprüfung) alle gute Fluglehrer seid; ihr schafft das!“, begrüßte uns Jürgen am Anreisetag. Die Motivation stieg daraufhin bei allen noch ein bisschen mehr. Daran konnte auch der dann folgende (in Fachkreisen berüchtigte) Eingangstest nichts ändern, dessen Papier nach der Bearbeitung noch große Weiß-Anteile besaß. Bereits jetzt stellte sich auch heraus, dass es auf eine Frage nicht immer nur eine kurze Antwort gibt. Fliegen ist halt komplex. Und so etablierte sich schnell das Statement „Das ist nicht so einfach!“ zu dem informellen Motto dieses Lehrgangs. Die nächsten zehn Tage waren anstrengend, herausfordernd und kalorienreich, sodass man sich nicht ganz sicher war, ob es sich hier um Lernen mit zwischenzeitlichem Essen oder um Essen mit zwischenzeitlichem Lernen handelte. Die Tage waren lang. Um 9.00 Uhr begann der jeweilige Unterricht, gegen 18.00 Uhr stand meist eine Prüfung an, und die letzten Vorlehrproben endeten gegen 21.30 Uhr. Die wenigen Stunden Freizeit, die bis zum Schlafengehen verblieben, verbrachten wir oft bei einem Feierabendbier oder bei einem bewegungsreichen Tennismatch an der PlayStation. Große Erleichterung machte sich gegen Mitte des Lehrgangs breit, als feststand, dass alle die Prüfungen in Luftrecht, Meteorologie und Navigation bestanden hatten. Die ersten großen Brocken waren also schon geschafft. Den Rest würden wir nun auch noch packen – und so kam es auch. „Alle haben den Theorielehrgang bestanden, herzlichen Glückwunsch!“, gratulierte Jürgen uns sichtlich zufrieden am letzten Tag. Bevor wir stolz den Heimweg antraten, entstanden in der abschließenden Feedbackrunde vier wichtige Erkenntnisse.



Erstens: Das war alles nicht so einfach.

Zweitens hatten wir für jedes Fach hervorragende Referenten, bei denen wir uns hier nochmal ausdrücklich bedanken möchten.

Drittens hatten (und haben) wir mit Jürgen einen Lehrgangsteiler, der es mit seiner Herzlichkeit und Menschlichkeit unnachahmlich versteht, auch lange und anstrengende Tage irgendwie erträglich werden zu lassen – vielen Dank!

Viertens war aus den zu Beginn noch fremden Segelfliegern eine starke, zusammengeschweißte Gruppe geworden, die nun Anfang April gemeinsam und mit großer Vorfreude den letzten Schritt zum Fluglehrer beschreiten wird: den Praxislehrgang.

(Fortsetzung folgt.)

Nils Heckenauer (LSG Goslar)

Fluglehrer-Lehrgang 2018

Jetzt beim LV Niedersachsen e. V. anmelden und Fluglehrer werden.

Hast du Lust am Lehren? Möchtest du interessierten Leuten das Segelfliegen beibringen?

Dann melde dich bei deinem Ausbildungsleiter oder beim LVN.

Anmeldeformulare gibt es bei uns: juergen.habel@daec-lvn.de

Der Theorielehrgang findet in der Sportpension Hodenhagen vom 08.02. bis 18.02.2018 statt.

Der Hauptlehrgang startet dann im April 2018.

J. Habel

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat in ihrem Internetauftritt zwei sehr interessante Veröffentlichungen für VFR-Piloten eingestellt.

27.04.2017 - VFR-Info Luftnotlage

22.03.2017 - VFR Pilot Info 1-2017 update

In der ersten räumt sie mit einer Menge „Fake News“ auf und wünscht sich eine offenere Kommunikation. Die Info 1-2017 ist eine regelmäßig wiederkehrende Veröffentlichung zum Mischverkehr im Luftraum E. Parallel zu der Veröffentlichung für VFR-Piloten ist auch der IFR-Verkehr mit einer auf diesen Kundenkreis abgestimmten Veröffentlichung bedacht worden.





Ein Flugzeugträger in der Heide?

- 1: Ummern von oben, der Flugzeugträger bzw. die Waldlichtung
- 2: Segelflugzeuge bei Sonnenuntergang nach einem tollen Flug
- 3: Pilotin Doreen Sobotta mit Pilot Roman Langer am Twin III SL mit Handsteuerung



Wer schon einmal aufmerksam über die Heideregion geflogen ist, dem kann kaum entgangen sein, wie viele schöne Bärte und Flugplätze sich dort tummeln. Einer dieser Plätze soll hier näher beleuchtet werden.

Umringt von einem friedlichen Fichtenensemble liegt er in 130/310 Grad, gerade noch Ostwest-Ausrichtung, irgendwo zwischen Braunschweig, Uelzen, Salzwedel und Celle. Seine Grasbahn leuchtet förmlich aus dem dunklen Wald, wenn man denn nur hoch genug anfliegt.

Die einen sagen liebevoll „Flugzeugträger“, die anderen halten es für eine landbare Waldlichtung, manche nennen ihn einfach nur „Flugplatz Ummern“.

Der Flugplatz Ummern liegt ganz präzise mit 52°37'13"N/10°24'36"O in der niedersächsischen Südheide im Landkreis Gifhorn und wird von der Luftsportgemeinschaft Fallersleben (LSG Fallersleben) betrieben.

Ummern ist zugelassen für: Segelflugzeuge, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge, Motorflugzeuge zum Zwecke des Schleppens und Modellflugzeuge bis 25 kg.

Als Flugplatz von Welt kann er behaupten, in unmittelbarer Nachbarschaft von Texas zu liegen. Auch wenn diese lockere Häuseransammlung entlang der Straße eher klein scheint, ist und bleibt es Texas.

Die Ummeraner sind stolz darauf, ihrem Platz im Westen eine Startbahnverlängerung und eine Waldschneise gegönnt zu haben. Daraus ergibt sich folgende Weisheit: „Willst du Wasserballast testen, starte lieber Richtung Westen.“

Für thermikunabhängige Luftvehikel mit durstigem Motor besteht die Möglichkeit, Mogas zu tanken. Für sie gilt die nordöstliche Platzrunde. Die dafür notwendige Aufmerksamkeit erhält der Pilot bei Betrieb zuverlässig über die 122.300 Mhz. Etwas weniger Aufmerksamkeit ist über Ortschaften gewünscht, weshalb der Überflug selbiger zu vermeiden ist.

Segelfluggpiloten, die hier beim Streckenflug absaufen, haben die Chance, sich kostenfrei per Winde hochziehen zu lassen. Problem-

fälle verdienen auch eine zweite Chance. Bei starkem Heimweh besteht meist die Möglichkeit des Flugzeugschlepps, ansonsten gibt es praktische Schlafmöglichkeiten im Clubheim.

Kulinarisches: Neben flugplatzüblichen Vorräten findet sich südlich in dreieinhalb Kilometer Entfernung die namensgebende Ortschaft Ummern. Als Motivationshilfe lockt in Ummern ein Restaurant mit gutbürgerlicher Küche, oder man findet gar den Weg in die ortsansässige Eisdiele, die durchaus auch ungewöhnliche Eissorten führt. Gurkeneis ist schmackhafter, als es sich zunächst anhört.

Aber zurück zum Flugplatz: Das Vereinsleben ist sehr familiär mit der heidetypischen Gastfreundschaft. Selbst Wettbewerbe werden gern in festen Rudelverbänden wahrgenommen, was den Einstieg in diese Art der Fliegerei erleichtert. Ein weiterer Schwerpunkt ist ein dezentraler Wettbewerb, die Bundesliga, die aktiv bis enthusiastisch geflogen wird.

Segelflugzeuge, Ultraleicht- und Echoklasse sind nur durch Hangars getrennt und bilden am Boden wie in der Luft einen harmonischen farb- und formenfrohen Betrieb.

Interessant ist der Betrieb übrigens auch für Rollifahrer. Mit einer auf Handseitensteuerung umgebauten ASK21, einem TWIN III SL sowie einem Lepo kann der Luftraum, aber auch die Seilrückholstrecke problemlos erobert werden. Die moderne und barrierefreie Dusche lässt die Anstrengungen oder wenigstens die Gerüche eines wilden Fluges vergessen.

Wie unkompliziert und gastfreundlich Mitglieder in die LSG Fallersleben in Ummern aufgenommen werden, hat die Autorin selbst erfahren können, als sie vor zwei Jahren dem Verein über eine Zweitmitgliedschaft beitrug.

Um das Ganze etwas ausufernd zu lassen, zog ihr Stammverein mit Mann und Maus hinterher. Der Luftsportvereinigung Altkreis Isenhagen (LVI Repke) – vorher beheimatet in der idyllischen Schnuckenheide Repke – drohte durch Kündigung seitens des Verpächters die Heimatlosigkeit. Die LSG gab der LVI Obdach, was dankend angenommen wurde. Beide Vereine haben sich schnell zusammen-

gefunden, und jede Menge Organisation, Planung und Umzugskisten später findet seitdem ein gut organisierter und entspannter Flugbetrieb statt, von dem beide Seiten sehr profitieren.

Ummern hat allerdings auch seine Schattenseiten. Nicht nur die vom Wald verursachten, nein, das Problem lauert klein und gemein im Verborgenen. Gegen Ende der Saison erobern achtbeinige Invasoren den Platz. Anhänger und Wohnwagen werden gnadenlos okkupiert, immer auf der Suche nach passender Beute. Apropos Beute: Als bekennende Spinnenphobikerin ist es eine Herausforderung, zwei Dutzend dicke Kreuzspinnen vom Anhänger zu trennen, und man kommt durchaus zur Überlegung, ob man nicht doch lieber auf ein zweites Flugzeug spart.

Vielleicht ist das ja der Grund, warum manch ein Ummeraner Pilot gerne nach Afrika fliegt, auch wenn offiziell gerne erzählt wird, es gäbe dort die bessere Thermik.



Letztes Jahr feierte die LSG Fallersleben ihren 65. Geburtstag zeitgleich mit dem 40-jährigen Bestehen des Ummeraner Flugplatzes und verbunden mit der Fertigstellung der dritten Flugzeughalle. Der Verein schaut optimistisch in die Zukunft und freut sich immer wieder auf Besucher, Außenlander und neue Erlebnisse.

Katrin Balke

1. Mai, Tag der offenen Tür auf dem Flugplatz Bohmte-Bad Essen



„Noch jemand Fragen? Dann bezieht bitte eure Posten, wünsche einen guten Verlauf“, so Focke Löschen, der für die Organisation der Bodenmannschaften den Hut aufhat. Das gemeinsame Frühstück um 8 Uhr hat das Wir-Gefühl der gut 100 Helfer gestärkt, die in gelben Warnwesten mit dem LSV-Wittlage-Logo nun in alle Richtungen ausschwärmen.

Es herrscht wieder mal Ausnahmezustand auf dem Bohmter Flugplatz an der Hunte. Gleich am Anfang der Flugsaison müssen die Wittlager Luftsportler alles geben, um in eigener Sache für den Flugsport die Werbetrommel zu rühren und neue Mitglieder zu gewinnen. Anhand der Autokennzeichen kann festgestellt werden, dass auch überregionale Luftsportvereine dabei sind, die von dieser Veranstaltung durchaus profitieren können. Die wieder rundum gelungen ist mit den Zutaten passendes Wetter (Glück gehabt, nur einen Tag später und ...), Parken direkt am Flugplatz auf der abgemähten Wiese (auch Glück gehabt wegen Trockenheit), mit über 100 selbst gebackenen Kuchen und einer Tombola mit wertvollen und zugekauften Hauptpreisen vom Einzelhandel vor Ort, schweres Kaliber mit den Eichhörnern in der Luft (Trainer mit rund 1500 PS etc.), vielen Beschäftigungsmöglichkeiten für Kinder und einer angenehmen Moderation – ohne Hintergrundmusik! – im Plauderton. Was vergessen? Ach ja, es soll Wartezeiten und gro-

- 1: Schon um die Mittagszeit reger Zulauf auf dem Bohmter Flugplatz
- 2: Toni Eichhorn zeigt seine T 28 Trojan eindrucksvoll in der Luft und am Boden

Ben Andrang nicht nur an der Parkplatzzufahrt gegeben haben, sondern auch an der eigens eingerichteten Wickelstation. Um 16 Uhr dann die Meldung, dass Kuchen und Tombola ausverkauft sind – so soll es sein.

Über 10.000 Zuschauer haben den Weg nach Bohmte gefunden, angeregt lediglich durch einige Zeitungsartikel und ein paar Schilder an den Straßen. „Wahnsinn, was hier abgeht“, meint im Vorübergehen ein Luftsportler, der seinen Flieger im Segelflughbereich unter vielen anderen abgestellt hat. Stimmt, und das wird einem so recht klar erst einen Tag später, wenn alles wieder im Normalbetrieb läuft und eine Handvoll Mitglieder nur noch Reste aufliest. Der konsequente Rückbau der Veranstaltung am Veranstaltungabend ist immer ganz wichtig. Erster Mai 2018? Keine Frage – wir, die Mitglieder, Freunde und Bekannten, sind wieder dabei!

Text: Friedrich Lüke, Fotos: Focke Löschen, Friedrich Lüke

Luftsportverein Hude freut sich über langjährige Mitgliedschaft

Hermann Precht am 30. April 2017 am Flugplatz Ganderkesee
Foto: Jürgen R. Grobbin



Im Alter von 14 Jahren kam Hermann Precht im Jahr 1966 zum Segelflug in den Luftsport Verein Hude e. V. Nicht unschuldig daran: sein Vater und dessen Freunde, unter anderem der Deutsche Kunstflugmeister von 1931 Gerd Achgelis. Ausgebildet wurde Hermann unter anderem vom Huder Ingo Renner, dem späteren viermaligen Segelflugweltmeister. In den vielen Jahren der Vereinszugehörigkeit hat Hermann Precht nicht nur viele Flugstunden im Segelflugzeug absolviert, er hat zusätzlich auch die Berechtigung für Motorsegler und den Luftfahrerschein für Ultraleichtflugzeuge erworben.

Besonders liegt ihm die Ausbildung von Jugendlichen am Herzen. So ist er seit vielen Jahren Ausbilder „FI-Segelflug“ im LSV Hude. Viele der heute aktiv Fliegenden wurden durch ihn ausgebildet. In Erinnerung bleiben wird ihm ein UL-Flug im Jahr 2011 – mit einer ungeplanten, aber notwendigen Zwischenlandung auf einem ehemaligen russischen Militärflugplatz in der früheren DDR. Auch 2017 ist Hermann Precht wieder an vielen Wochenenden auf dem Flugplatz Ganderkesee anzutreffen.

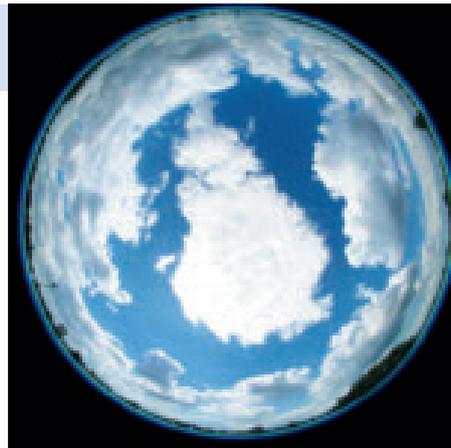
Meteorologiestudium

Das Abitur ist geschafft – aber wie geht es weiter? Eine unter verschiedenen Möglichkeiten, mit dem Medium Luft auch beruflich in Kontakt zu bleiben, ist die Meteorologie. Die Kräfte, die in der Atmosphäre stecken, hat jeder Flieger schon am eigenen Leib gespürt. Die Vorgänge dahinter und die Auswirkungen der Austauschprozesse in der Atmosphäre, das ist das Fachgebiet der Meteorologie.

Es gibt in Deutschland einige wenige Universitäten, an denen ein Meteorologie-Bachelor- und -Masterstudium möglich ist. Die Leibniz Universität Hannover ist eine von ihnen. Der Studiengang Meteorologie mit etwa 100 Studierenden ist, verglichen mit anderen Fächern an der Leibniz Universität, eher klein; die meteorologischen Institute an anderen Universitäten haben aber eine ähnliche Größe. Während die Lehre eine Übersicht über das Fach Meteorologie bietet, konzentrieren sich die Mitarbeiter am Institut für Meteorologie und Klimatologie in der Forschung auf die Schwerpunkte Strahlung und Fernerkundung, Umweltmeteorologie und Turbulenzsimulation.

Im Fachbereich Strahlung und Fernerkundung werden in internationaler Zusammenarbeit neuartige spektrale Messverfahren entwickelt. Die Erforschung der Wolken ist ein weiterer Schwerpunkt. Dabei werden Wolkenkameras eingesetzt, um den Bedeckungsgrad und die Wolkenart zu erfassen. Messungen in Zusammenarbeit mit dem IMuK finden weltweit an verschiedenen Standorten innerhalb Europas, aber auch in Brasilien, Chile, Indien, Neuseeland oder Australien statt.

Im Fachbereich Umweltmeteorologie ist z. B. die Ausbreitung von Schadstoffen oder der Luftaustausch in Städten ein Thema. Da-



bei kommen unter anderen UAV-gestützte Messsysteme zum Einsatz, um meteorologische Parameter, z.B. Temperatur, Feuchte und Wind, in verschiedener Höhe zu messen und dadurch die Modelle zu verbessern. Der Einsatz von UAV erweitert die bisher vorwiegend bodengestützten Messungen um eine Dimension und ist nicht nur für Modellflieger interessant.

Der Fachbereich Large Eddy Simulation hat einen der leistungsfähigsten Großrechner in

Deutschland zur Verfügung, um Simulationen von turbulenten meteorologischen Phänomenen durchzuführen. Dazu zählen Wolkenbildung, Staubteufel, polare Kaltluftabflüsse, Wirbelschleppen von Gebäuden und die Simulation von Luftaustauschprozessen in der Stadtklimatologie. Diese Forschungen finden weltweit an verschiedenen Universitäten statt (z.B. in Japan, China oder Korea), zwischen denen ein reger Austausch besteht.

Dieser Studiengang wird auch als „Physik der Atmosphäre“ bezeichnet, was die Anforderungen an die Studierenden gut beschreibt. Das Grundstudium ist dem Physik-Studium ähnlich, und Mathematik ist ein unverzichtbares Werkzeug für die Beschreibung der meteorologischen Vorgänge. Handwerkliche Fähigkeiten und/oder Kompetenz im Programmieren sind dabei von großem Vorteil.

Die Berufsaussichten nach dem Studium sind als sehr gut zu bezeichnen. Dabei sind es nicht nur die Wetterdienste, sondern vielmehr eine erstaunliche Vielfalt nationaler und internationaler Unternehmen, die Arbeitgeber von Meteorologen sind.

Weitere Informationen unter www.muk.uni-hannover.de

Holger Schilke

Schmied baut Flugzeuge

Heinz Feierabend hat ein geschicktes Händchen für große Modelle

Heinz Feierabend ist Mitglied im Luftsport-Club (LSC) Faßberg. Da macht es nichts, dass er keineswegs in Faßberg, sondern seit einigen Jahren in Munster im benachbarten Heidekreis wohnt. Bemerkenswerter ist schon, dass Feierabend eigene Flugzeuge baut. Natürlich keine „richtigen“, obwohl sie fliegen. Sein Metier ist das Bauen von Flugzeugen im Maßstab 1:3, was Flügelspannweiten von immerhin drei bis fünf Metern – gelegentlich sogar noch größer – mit sich bringt. Am bemerkenswertesten ist jedoch die Tatsache, dass Feierabend keineswegs als Modellbauer oder in einem artverwandten Beruf ausgebildet wurde, sondern seine Lehre erfolgreich als Maschinenbauschlossler und Schmied abschloss.

Heinz Feierabend wurde im Juni 1951 in Unterlüß geboren und ging im Ort zur Schule. Wie viele Unterlüßer trat er in die damals florierende ortsansässige Maschinenbaufirma Artos ein. Dort absolvierte er seine Lehre. Nach deren Abschluss war er lediglich zwei Jahre in dem Unternehmen beschäftigt, dann trat er in die Bundeswehr ein. Von 1971 bis 1974 diente er als Freiwilliger beim Panzer-Lehr-Bataillon 73 in Munster. „Ich war gern Soldat“, sagt er heute in der Rückschau. Nach der Verabschiedung übernahm er eine völlig andersgeartete Tätigkeit als zweiter Schwimmmeister im Faßberger Freibad Herrenbrücke. Vorher hatte er Renate Grube geheiratet, mit der er einen Sohn und eine Tochter bekam.

Die Tätigkeit im Schwimmbad brachte dann eine Wendung in seinem Leben. Der dortige etatmäßige Schwimmmeister war ein engagierter Modellflugzeugbauer. Offenbar konnte der seinen Kollegen dafür gewinnen, selbst mit diesem Hobby zu beginnen. Viel Überzeugungsarbeit war wohl kaum nötig, denn Heinz Feierabend hatte schon vorher als Zwölfjähriger gemeinsam mit seinem Vater oftmals den Modellfliegern zugeschaut, die in der Wiecheler Heide zwischen Faßberg und Unterlüß ihre Maschinen ferngesteuert durch die Lüfte kreisen ließen. Die Modellfliegerei hat Feierabend seither nicht mehr losgelassen, selbst als er später als ziviler Mitarbeiter wieder zur Bundeswehr stieß und dort zunächst Panzerfahrer wurde, einige Jahre später dann in das Sicherheitsteam des Truppenübungsplatzes Munster wechselte. Vor sechs Jahren aus dem Berufsleben ausgeschieden, hat er seither genug Zeit, seinem Hobby zu frönen.

Das tut er mit Energie, Beharrlichkeit und profihafter Einstellung. Im Garten seines Hauses am nördlichen Rand von Munster hat er sich eine Werkstatt eingerichtet. In ihr stehen auf gut 60 Quadratmetern Grundfläche moderne Maschinen bereit, um große Modellflugzeuge zu bauen. „Ich habe eine Formatkreissäge, eine Bandsä-



Alex Sorokin

Momentan arbeitet Heinz Feierabend am Nachbau einer Do 27. Die großen Vorbilder flogen früher für die Bundeswehr.

Lebenslauf

24. Juni 1951

wird Heinz Feierabend in Unterlüß geboren

1969

Ausbildungsabschluss bei Artos als Maschinenbauschlossler und Schmied

1971 bis 1974

Freiwilliger bei 2./PzLehrBtl 93 in Munster

1972

Heirat mit Renate Grube

Späte 70er Jahre

Zivilangestellter der Bundeswehr

2009

Aufbau und Leitung der Modellflugzeug-Gruppe des LSC Faßberg

2010

Ausscheiden aus dem Berufsleben

ge, mehrere Dekupiersägen und drei Schweißgeräte, natürlich ebenfalls einen Computer“, zählt Feierabend seine wichtigsten Ausrüstungsgeräte auf. Die Wände der Werkstatt sind mit einer zwölf Zentimeter dicken Styroporschicht ausgekleidet, das

Dach wird sogar durch 28 Zentimeter dieses dicken, weißen Kunststoffschallisoliert. Wenn dennoch Geräusche dringen sollten, so gab es bisher keinen Ärger. „Ich habe die besten Nachbarn, die man sich denken kann“, lobt Feierabend die Menschen in seiner unmittelbaren Umgebung. Hier also entstehen die vielfältigen Modelle. Zum großen Teil beruhen

sie auf selbst angefertigten Zeichnungen und zeigen interessante Lösungen etwa bei Befestigungen der Flügel oder Motoren. Angefangen hatte der Hobbybastler mit einem Motorsieger. Dann wurden die Modelle immer größer. Prunk- und deshalb Lieblingsstück ist der Nachbau einer amerikanischen Piper PA 18, die früher bei der Bundeswehr als L18 zur Schulung angeheurer Piloten eingesetzt wurde. Sie fliegt heute noch in einigen Luftsportgruppen, so im Faßberger LSC. Dieser in den ersten Nachkriegsjahren viel produzierte Typ ist für Feierabend, der dort seit einigen Jahren eine Modellflugzeug-Gruppe leitet, „genau so, wie ein Flugzeug aussehen muss“. Mit einer Flügelspannweite von genau 3,57 Metern stellt sein Nachbau ein imposantes Modell dar. Besonders wirksam ist dabei, dass Feierabend es farblich dem großen Bundeswehrvorbild angeglichen und mit deren Kennzeichen versehen hat.

Augenblicklich ist bei ihm erneut ein früheres Bundeswehr-Flugzeug im Entstehen. Es ist der Nachbau einer Dornier Do 27, die im Maßstab 1:3 entsteht. In seiner Werkstatt sind darüber hinaus schon Segelflugzeuge entstanden, darunter eine AK 18 von „Rosenthal“, die eine Spannweite von 5,80 Metern aufweist. „Das ist ein Juwel“, meint Feierabend. Insgesamt, so rechnet er zurück, habe er bisher rund 50 Modelle gebaut. Davon besitzt er noch genau 16, die im Hangar seines Clubs auf dem Faßberger Flugplatz untergestellt sind. Die anderen sind meist abgestürzt und als unreparierbar verschrottet worden, über einen Teil seiner Mo-

unumwunden ein, dass sie mehr Geduld als er hat und beispielsweise vor „Fummeleien“ mit kleinen Teilen oder bei diffizilen Verfahren nicht zurückschreckt. Ganz generell anerkennt Feierabend das „große technische Verständnis“ seiner Frau, mit dem sie ihm oft gute Lösungen vorschlägt, wenn er mal nicht mehr weiterkommt.

Aber nicht nur sie steht seinem Hobby positiv gegenüber. Sein nunmehr 44-jähriger Sohn, von Beruf Tischler, tritt in seine Fußstapfen, was den Modellbau betrifft. Das tun ebenfalls beide Enkel, und zwar effern sie seit ihrem vierten Lebensjahr dem Opa nach. Vor rund drei Jahren war sogar die gesamte Familie einschließlich Tochter und Schwiegersohn beziehungsweise -tochter auf dem Flugtag im schleswig-holsteinischen Mölln. „Das war für uns der reinste Familientag“. Alle liebten Modelle fliegen, aus denen teilweise als besonderer Clou kleine Fallschirmjäger absprangen. Heinz Feierabend ist im Nachhinein noch stolz, dass ihm der Veranstalter hinterher attestierte, seine Familie habe mit ihren Vorführungen den anderen „richtigen“ Flugzeugen, die dort zu sehen waren, die Show gestohlen. Inedes beschäffigen sich heute aus beruflichen Gründen nicht mehr alle Familienmitglieder mit Basteleien an Flugzeugmodellen.

Interessanterweise hat Heinz Feierabend neben dem Flugmodellbau noch zwei weitere Steckpferde. Er besitzt einen so genannten „Chopper“ von Yamaha und sein Motorboot liegt in einem Hafen der Insel Fehmarn. Gemeinsam mit seiner Frau unternimmt er mit beiden längere Fahrten – und sie sind auch nicht im Maßstab 1:3. *Udo Genth*

Wenn ich mal nicht mehr weiter weiß, dann frage ich meine Frau.



Das Jahr 1984 markiert den Beginn des Baues flugfähiger Großflugzeugmodelle. Heinz Feierabend zeigt gern Fotos wie diese aus jener Zeit.

Nachruf Franziska (Fränzi) Springer

Der Luftsportverein Oldenburg-Bad Zwischenahn e. V. trauert um seine langjährige Vereinskameradin Franziska (Fränzi) Springer – sie verstarb am 17.03.2017 im Alter von 77 Jahren. Die Vereinskameraden sind zutiefst erschüttert und trauern mit ihrer Familie. Ihre lebensfrohe, liebevolle Art, ihre Tatkraft und ihre Zuwendung werden uns in unserem Vereinsleben schmerzlich fehlen. Sie war begeisterte Streckenfliegerin.

In den achtziger Jahren war sie auch kurze Zeit als Schleppilotin tätig, die Segelfliegerei lag ihr jedoch mehr, sodass sie den Motorflug bald wieder aufgab.

Im Vereinsleben war sie sehr lange ein Mittelpunkt – ein noch größerer für ihre Familie mit fünf Kindern und 14 Enkelkindern. Ihre fliegerische Aktivität verlagerte sie mit ihrem Mann Manfred und mit guten Freunden nach Reinsdorf, wo sie in den letzten 12 Jahren jeweils im Mai und Juli hinreisten.

Vor ca. fünf Jahren hörte sie mit der Fliegerei auf und stellte ihr Flugzeug ihrem Enkelkind Bennet zur Verfügung. Sie war bis kurz vor ihrem Tode topfit und aktiv wie ein Flummi. Die Vereinskameraden sind unendlich traurig und werden sie nicht vergessen.



Die Familie und Mitglieder des Luftsportvereins Oldenburg-Bad Zwischenahn e. V.

Nachruf Bodo Rinn VfL e.V. Rotenburg (Wümme)

Ein Urgestein weilt nicht mehr unter uns! Am 2. Mai 2017 verstarb unser Gründungsmitglied und Ehrenvorsitzender Bodo Rinn im Alter von 82 Jahren nach langer Krankheit.

1952 war Bodo als 17-jähriger Schüler Gründungsmitglied unseres Vereins. Schon bald wurde er 2. Schriftführer und ab 1964 für etwa 26 Jahre 1. Schriftführer. 1990 übernahm er dann die Geschicke des Vereins als 1. Geschäftsführer.

In dieser Zeit war er Initiator und maßgeblicher Organisator von einigen Flugtagen auf unserem Flugplatz und verantwortlich für das Gelingen mehrerer Niedersächsischer Segelflugmeisterschaften.

Seiner Weitsicht verdanken wir die Entwicklung des Vereins hin zur aktuell guten Infrastruktur, zu unserem modernen Flugzeugpark und einer aktiven Jugendgruppe.

Bei allem war Bodo sich nie zu schade, auch nebensächliche Dinge „mal eben schnell“ selbst zu erledigen.

2005 gab Bodo dann nach über 50-jähriger Vorstandstätigkeit die Verantwortung weiter, nicht ohne weiterhin Spaß am Fliegen zu haben und in vielen Bereichen immer wieder mit anzufassen.

Was wir an ihm schätzen gelernt haben und vermissen werden, ist seine ruhige, besonnene Art und überaus positive, humorvolle Ausstrahlung.

Auch wenn wir uns jetzt von Bodo verabschieden müssen, wird er in Gedanken und Erzählungen noch lange bei uns sein.

Vorstand und Mitglieder des Vereins für Luftsport e.V., Rotenburg (Wümme)



Nachruf Ulrich Bosse

Otto Lilienthal sagte einmal: „Genieße jede Sekunde deines Lebens, denn du bist länger tot als lebendig.“ Gerade in der letzten Zeit, als Uli fliegerisch noch einmal richtig aufblühte, galt dieser Spruch für ihn so sehr wie wahrscheinlich selten zuvor. Mit seiner ASW 22 und seinem Freund Axel hatte er gefühlt vor, mit seinem Flugzeug die ganze Welt zu umrunden. Oder sagen wir, ganz Europa. Für Uli war Fliegen gleich Leben. Es war ihm immer die helle Begeisterung anzusehen, wenn er übers Fliegen sprach oder wenn er fliegen durfte.

Vor über fünfunddreißig Jahren in den Luftsportverband Helmstedt eingetreten, war er seit eh und je ein netter und liebenswerter Kamerad, der gemeinsam mit dem Verein durch verschiedene Hochs und Tiefs flog. Uli war ein Kämpfer, sowohl in der Thermik als auch in den harten, unvorhersehbaren Wetterlagen des Lebens. Er fand aber immer irgendwie einen

Weg, nach Hause zu kommen und sowohl im Leben als auch im Flugzeug nicht „außenzulanden“. Aufgeben kam für ihn nicht infrage!

Uli war immer einer von uns, er war einer von den Guten. Er war ein wichtiger Teil unseres Vereins, jeder kannte ihn, und jeder wusste ihn und seine Art zu schätzen. Er hat nie ein Blatt vor den Mund genommen, er hat immer offen gesagt, was ihm nicht passte, was anders laufen sollte. Uli war einer vom alten Schlag. Er hatte Anstand und durch seine lange Zeit als Schulleiter an der Conringschule bzw. der Elm-Asse-Schule hatte er das nötige Händchen, Leute für sich zu gewinnen und vor allem Dinge zu lehren und sein eigenes Wissen an die nachfolgende Generation weiterzugeben.

Auch als Fluglehrer hatte Uli wirklich ein Gespür dafür, seine Schüler zu motivieren und ihnen sein Vertrauen und somit Selbstvertrauen zu schenken.

Mit Blick auf seine lange Liste an Plänen, die er mit Axel und

ihrem gemeinsamen neuen Flugzeug hatte, macht uns sein plötzlicher Tod umso fassungsloser. Uli verunglückte am 12.04. bei einer Außenladung in Südfrankreich tödlich.

Uli! Mach's gut! Flieg! Flieg bitte so hoch und so weit Du kannst. Da, wo Du jetzt bist, hast Du immer das schönste Flugwetter. Du hast immer drei Achtel Cumulus-Bewölkung, Kalt-

luft, Hochdruck und weiteste Sicht. Wir werden dich nicht vergessen. In unseren Herzen lebst Du immer weiter, und wenn wir fliegen, dann sind wir Dir ein kleines Stückchen näher! Denn Piloten sterben nicht, sie fliegen nur höher!

*Vorstand und Mitglieder des
Luftsportverbandes Helmstedt e. V.*

Wir gratulieren:



Nico Wichmann von der Segelfluggruppe des Aero-Clubs Braunschweig fliegt sich frei! Faszination Segelfliegen und ein sich freuender Nico!

Dieses Gesicht spricht Bände und zeigt die große Erleichterung und den überglücklichen Nico.

Am Sonntag, dem 7.5. 2017, war es für unseren Nico Wichmann endlich so weit. Der Siebzehnjährige nutzte die Gunst der Stunde und brachte die ASK 13 mit butterweichen Landungen zum ersten Mal in seinem Leben allein wieder souverän an den Boden.

Wir wünschen dir viele schöne und erlebnisreiche Flüge für die Zukunft und freuen uns über deinen prima Einsatz und dein Engagement in unserer Segelfluggruppe!



Erste Erfolge 2017

Auch wenn die Flugsaison 2017 noch gefühlt in den Kinderschuhen steckt, freut sich die Airbus HFB Fluggemeinschaft e.V. bereits jetzt über die ersten Ausbildungserfolge.

Am 6. Mai haben Tamara Ngoc „Thy“ Nguyen und Christopher Hanson ihre praktische SPL-Prüfung auf unserem Fluggelände in Wenzendorf erfolgreich abgelegt. Zudem hat Finn David Suwe ebenfalls am 6. Mai seinen ersten Alleinflug absolviert.

Das Foto zeigt die Prüflinge mit ihrem Prüfer Thomas Schüttorf.



Jannis Rinn vom VfL Rotenburg (Wümme) hat am Sonntag, dem 07.05.2017, seine praktische SPL-Prüfung auf dem Flugplatz in Rotenburg bestanden.

Herzlichen Glückwunsch!

Bild: Jannis mit seinem Prüfer Wilfried Müller

Foto: Marc Seidenfaden

After-Fly-Party zum Finale der Niedersachsenrallye

Verden. Die ersten Anmeldungen laufen ein, und auch sonst ist der Verdener Luftfahrt-Verein als Ausrichter der Niedersachsenrallye vom 21. bis 23. Juli gerüstet. Und eines steht jetzt schon fest: Mit der Pokalübergabe findet die Veranstaltung noch längst nicht ihren Abschluss! „Around the World“ heißt die After-Fly-Party am Sonnabendabend, die die Nachwuchsabteilung des Vereins ausrichtet und die sich an Flieger und deren Anhang aus allen Vereinen richtet. „Flieger aller deutschen Flugplätze sitzen an Tischen internationaler Flughäfen“, heißt es in der Einladung, „unser Airline-Catering versorgt euch mit leckerem Essen, an den Turntables geben sich erfahrene DJs die Ehre, das Bordpersonal serviert vom selbst gebrauten Bier bis zum exotischen Cocktail eine große Auswahl an Getränken.“ Und Übernachtungsmöglichkeiten stehen ebenfalls zur Verfügung. Nähere Info bei: sebastian_hayen@web.de

Verdener Luftfahrt-Verein e. V. präsentiert:

Around the World

Segelflieger und Motorflieger

... feiern zusammen die Fliegerparty des Jahres
am **22.07.2017** ab **19.00 Uhr**

FLY IN!

Wimm an unserer Veranstaltung teil oder besuche unsere Homepage. Bitte teile uns mit, ob du mit deinem Flugzeug oder Gefährt anreist und ob du einen Stellplatz für dein Boot oder Wohnwagen benötigst.

Facebook: www.facebook.com/Verden1927
Web: www.flugfoto-verden.de
Email: sebastian_hayen@web.de

AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

15.09. – 17.09.2017	Ausrichter: LSV Schneverdingen e.V.	LSV Schneverdingen, Ort: Segelfluggelände Höpen Theorie und Praxisteil inkl. Trudeln
25.11. – 26.11.2017	Ausrichter: LSV Kreis Springe e.V	LSV Kreis Springe, Ort: LSV Kreis Springe, Springe
09.12. – 10.12.2017	Ausrichter: DAeC LV Niedersachsen e.V.	Sportschule Lastrup, Ort: Lastrup

STRECKENFLUGLEHRGÄNGE 2017

10.07. – 21.07.2017	Ausrichter: Aero-Club Wolfsburg e.V.	Organisation: Eike Schramek und Hannes Duske Leitender Trainer: Jörg Eichhorn Flugplatz Stüde
---------------------	--------------------------------------	---

MOTORFLUG

17.06. – 18.06.2017	Trudeleinweisung & Grenzflugzustände	Flugplatz Bad Pyrmont-Lügde
22.07.2017 (Ausweichtermin: 23.07.2017)	44. Niedersachsenrallye mit 55. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft	von/nach Verden (Anreise Freitag, Abreise Sonntag) Ausrichter: Verdener Luftfahrtverein e.V.

SEGELFLUG

01.09. – 03.09.2017	Landesjugendvergleichsfliegen	Flugplatz Nordhorn
---------------------	-------------------------------	--------------------

VEREINE

05.08. – 06.08.2017	Flugtag Uslar	Veranstalter: Luftsportvereinigung Solling e.V. Ort: Flugplatz Uslar Website: www.flugtag-uslar.de E-Mail: info@flugtag-uslar.de
19.08. – 20.08.2017	„Alles was fliegt“-Treffen für Motor-, Jet-, Segelflug- und Helimodelle	Ort: Modellflugplatz Celle-Hustedt Ausrichter: Flugsportvereinigung Celle Modellfluggruppe e.V.

VERBAND

18.11.2017 – 10.00 Uhr	Niedersächsischer Motorfliegetag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
19.11.2017 – 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegetag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
10.03.2018 – 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden

TECHNISCHE LEHRGÄNGE

25.09. – 29.09.2017 Motorenwart GM + FM + M1	UL-Lehrer 2018 Ausbildungslehrgang für UL-Fluglehrer, die bereits FI (S)-(A) sind Ort: nach Vereinbarung; Termin: nach Vereinbarung – 3 Tage
30.09.2017 Grundmodul	
01.10. – 02.10.2017 Zellenwart 1 & 2 Basisausbildung	Nach Absprache ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5 Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de Hamburg lsp@carsten-brandt.de
03.10. – 04.10.2017 Zellenwart 1 Holz- & Gemischtbauweise Fachausbildung	Nach Absprache Sportaudit Luftsport des Deutschen Aero Clubs e. V. • Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de
05.10. – 08.10.2017 Werkstattleiter 1 Holz- & Gemischtbauweise	
09.10. – 10.10.2017 Zellenwart 2 FVK-Bauweise Fachausbildung	Redaktionsschluss für eure Beiträge ist jeweils der 10. des ungeraden Monats!
11.10. – 14.10.2017 Werkstattleiter 2 FVK-Bauweise	
23.11. – 06.11.2017 Fallschirmwart inkl. Grundmodul Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)	Technische Lehrgänge finden grundsätzlich in Hodenhagen statt

LUFTSPORTVERBAND RHEINLAND-PFALZ



Mitgliederversammlung des LSVRP in Grünstadt



Die Delegierten der Vereine in der mit Flugmodellen dekorierte Turnhalle Asselheim

Vor 90 Jahren entstand in Grünstadt einer der ersten Flugsportvereine in Deutschland. Ein schöner Anlass, die Mitgliederversammlung des LSVRP mit diesem Jubiläum zu kombinieren.

Knapp die Hälfte der rheinland-pfälzischen Vereine waren am 18. März 2017 in die Turnhalle Asselheim gekommen, um die Tagesordnung zügig abzuarbeiten, Neuwahlen durchzuführen und Satzungsänderungen zu beschließen. Hier gab es keinerlei Überras-

schungen: Der Vorstand wurde nach Vorlage der Bilanz entlastet, der Haushaltsplan für 2017 genehmigt und die zu wählenden Positionen durch Wiederwahl neu besetzt. Als neuer Vertreter für das Gebiet Rheinland wurde Steff Hau aus Kell gewählt. Präsidium und Mitglieder dankten seinem Vorgänger, Hermann Kleber, für seine langjährige und engagierte Tätigkeit – nicht nur in dieser Position – ganz herzlich.

Eine Beitragserhöhung wird ab 2017 nötig, weil zum einen der Dachverband DAeC mit 2,50 € pro Mitglied eine hauptamtliche Stelle für die Jugendarbeit finanzieren wird und, zum anderen, weil eine Erhöhung der Deckungssumme der Haftpflichtversicherung im auf 3 Mio Euro beschlossen wurde. Die Allianz hat diese Erhöhung bereits ab 1.7. 2017 ohne Mehrkosten zugesagt.

Die Erhöhung des Mitgliedsbeitrages um 10,00 € (Jugendliche 5€) jährlich wurde mit großer Mehrheit beschlossen. In die Satzung wurde die Zahlung per Einzugsermächtigung aufgenommen.

Geschäftsführer Peter Hammann berichtete über die zunehmende Akzeptanz des „Vereinsfliegers“. Er wies darauf hin, dass Mitgliedschaften in mehreren Vereinen dort entsprechend angelegt werden können, damit der Verbandsbeitrag nur einmal anfällt. Ab kommenden Jahr können Mitgliedsausweise mit Foto aus dem Vereinsflieger jederzeit und aktuell ausgedruckt werden.

Versammlungsende und die Festveranstaltung zum Jubiläum gingen mit einem Sektempfang nahtlos ineinander über. **KF**

Außerordentliche Hauptversammlung der Modellflieger

Da im vergangenen und in diesem Jahr keine Modellfliegerversammlungen auf Landesebene stattgefunden hatten, reagierte der Präsident des LSVRP mit der Einberufung einer „Außerordentlichen Hauptversammlung“ der rheinland-pfälzischen Modellflieger.

Am 6. Mai dieses Jahres kamen Delegierte aus 20 Vereinen nach Bad Sobernheim. Präsident Ernst Eymann betonte, dass die Probleme mit der Zulassung neuer Fluggelände, der intensiven Nutzung der Windenergie, aber auch die Förderung der sportlichen Aspekte eine starke und handlungsfähige Modellflugkommission erfordern. Eberhard Heiduk berichtete über seine Arbeit als LMK-Vorsitzender, die er mit viel Engagement und bleibenden Akzenten ausgeübt hat, und stellte Projekte für die Zukunft vor.

Bei der Neuwahl der LMK kandidierten Charly Brandl und Eberhard Heiduk für das Amt des Vorsitzenden. Mit 76 zu 16 Stimmen wurde Charly Brandl zum neuen Vorsitzenden gewählt. Als Vertreter und Gebietsreferenten wurden Thomas Braun, Norbert Scholz und Lud-



Frank Tofahrn von der BUKO Modellflug informierte die Teilnehmer über LuftVO und Reglementierungen durch die EASA.

wig Feuchtner, als Fachreferenten Bernd Silz (Freiflug), Peter Glasner (Scale), Andreas Menzel (Antik-Modelle) und Ludwig Feuchtner (Presse und Medien) gewählt.

Im Anschluss berichtete Frank Tofahrn von der Bundeskommission

Modellflug des DAeC über die Situation nach der Änderung der LuftVO und bevorstehenden Reglementierung durch die EASA. Hilmar Damm, Referent Modellflug der Luftsportjugend im DAeC, informierte über deren Arbeit. Nach seiner Erfahrung sind Modellbau-AGs im Nachmittagsangebot der Schulen eine Erfolg versprechende Möglichkeit zur Nachwuchsgewinnung.

Der Vorschlag der Geschäftsstelle, den „Plastik-Mitgliedsausweis“ wieder abzuschaffen, wurde mit großer Mehrheit abgelehnt. Um den zukünftigen Aufgaben gerecht werden zu können, wird sich die Modellflugkommission bei ihrer nächsten Zusammenkunft neu strukturieren, Prioritäten für die Zusammenarbeit festlegen und versuchen, vakante Fachreferate neu zu besetzen. *L.F.*

Der Webmaster bittet um Unterstützung!

Auf der Website des LSVRP wird es eine interaktive Karte mit allen Vereinen und Flugplätzen im Land geben. Interessenten an unserm Sport können sich so Vereine in ihrer Nähe aussuchen. Folgende Angaben können dort aufgeführt werden:

- Vereinsname, Anschrift und Vereinslogo
- Genaue Lage des Platzes
- Kennung (falls vorhanden)
- Telefon, E-Mail- und Internetadresse

- Betriebene Flugsportarten im Verein
- Ausbildung im Verein? Wenn ja, welche?, Schnupperangebote
- Foto vom Platz
- Weitere Infos über den Verein oder den Platz, die ihr gerne preisgeben möchtet (Funkfrequenz, Betriebszeiten, Besonderheiten)

Bitte sendet eure Vereinsangaben so bald wie möglich an:
webmaster@lsvrp.de

Waldbrand bei Weyher

Ein Hektar Wald geriet am Sonntag bei der Gleitschirmfliegeranlage oberhalb von Weyher (Kreis Südliche Weinstraße) in Brand.

Wie Polizei und Feuerwehr mitteilen, soll eine außer Kontrolle geratene illegale Feuerstelle, die von zwei Campern betrieben wurde, Ursache für den Brand sein. Der Schaden wird auf rund 20.000 Euro geschätzt. Die Feuerwehr der Verbandsgemeinde Edenkoben wurde von den Wehren aus Maikammer, Landau, Ramberg und Annweiler unterstützt. 80 Feuerwehrleute und 16 Fahrzeuge waren im Einsatz.

Das Löschwasser musste im Pendelverkehr zur Brandstelle transportiert werden. Die beiden Camper sollen etwa 18 Jahre alt sein, sie trugen auffällige Tarnkleidung. Hinweise bitte an die Po-



izei Edenkoben, Telefon 06323/955-0. Unser Foto stammt von Ernst Eymann vom Luftfahrtverein Grünstadt und Umgebung. Eymann hat bei einem Trainingsflug die Rauchsäule gesehen. Er ist über die

Brandstelle geflogen, um die Koordinaten des Feuers zu erfassen. Um 16.35 Uhr hat er die Infos an die Flugleitung des Flugplatzes Lachen-Speyerdorf weitergeleitet. Von dort wurde die Feuerwehrleitstelle Landau informiert.

rhp/jpa; Quelle: Die Rheinpfalz - Unterhaardter Rundschau - Nr. 101, 2. Mai 2017, S. 26; Foto: Ernst Eymann

Volleyballturnier 2017 – 11. März Bad Sobernheim

Junge Segelflieger tauschten Steuerknüppel gegen Volleybälle
Flugsportverein Sobernheim empfing Luftsportjugend aus ganz Rheinland-Pfalz

Das hatte die Dr.-Werner-Dümmeler-Halle in Bad Sobernheim noch nicht erlebt: rund 150 junge Volleyballer aus insgesamt 17 rheinland-pfälzischen Luftsport-Vereinen, allesamt Segelflieger, am Wochenende jedoch – für ihre Verhältnisse ungewohnt - in Bodennähe. Das Einzige, was einen Tag lang flog, waren Volleybälle. Einmal im Jahr nämlich treffen sich die Nachwuchsfieger aus dem ganzen Land zu ihrem traditionellen Volleyball-Turnier. Diesmal richtete es der Flugsportverein Sobernheim (FSV) in der Felkestadt aus.



Sport, Spiel, Spannung – und viel Spaß: 17 Volleyball-Mannschaften maßen sich jetzt einen Turniertag lang in der Dr.-Werner-Dümmeler-Halle in Bad Sobernheim. Die jungen Segelflieger des Flugsportvereins Sobernheim richteten diesmal für ihre weit über 100 Kameraden aus ganz Rheinland-Pfalz diesen jährlichen Wettkampf aus

Segelfliegen und Volleyball – was haben sie gemeinsam? Mehr, als man auf den ersten Blick meint. Beides sind Mannschaftssportar-

ten, für beide braucht es ein gerüttelt Maß an Fitness, Geschick und Fingerspitzengefühl. Trotzdem gibt das jährliche Volleyballturnier der Nachwuchsflyer aus ganz Rheinland-Pfalz – die meisten zwischen 16 und 23 Jahren – mindestens ebenso viel Gelegenheit zur Kameradschaftspflege und zum Partymachen wie zum Turnier in der Sporthalle. Letzteres gewann nach viel Schweiß und Spaß das Team des LV Grünstadt, gefolgt vom LSC Westerwald und dem Aero Club Pirmasens. Die Gastgeber aus Bad Sobernheim landeten auf dem fünften Platz – sportlich. Organisatorisch rangieren sie im landesweiten Vergleich mit diesem Turnier wohl ganz weit vorne. „Ein Mega-Event, eine riesige Anstrengung, ein Mega-Erfolg!“ Jonas Hein (24), FSV-Jugendreferent, und seine Stellvertreterin Jessica Eschenfelder (21) hatten die Verantwortung übernommen. Sie leiteten die Aktivitäten ihrer Vereinskameraden jeglichen Alters, welche ihre Hilfe angeboten hatten. Und das bedeutete Kommunikation und Organisation – über Wochen und Monate, von der Hallenanmietung bis zur Kuchenspende. Jetzt, nach einem aufregenden Wochenende, können sie zufrieden lachen: „Wie man hört, haben wir vom FSV in mancher Hinsicht Maßstäbe für die künftigen Volleyball-Turniere der Luftsportjugend in Rheinland-Pfalz gesetzt. Auf jeden Fall aber haben wir eine richtig gute Visitenkarte Bad Sobernheims landesweit unter die Jungflyer gebracht.“ Dieser Meinung schien auch Bad Sobernheims Bürgermeister Michael Greiner zu sein, als er die Siegerehrung auf dem Flugplatz Domburg vornahm, diesmal nicht in der kommunalen Sporthalle, sondern im Hangar des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz. Er gab zu, er habe zwei Mal hinschauen müssen, als er die Anfrage der jungen Segelflyer zur Nutzung der Dr.-Werner-Dümmeler-Halle auf den Tisch bekam. Wozu brauchen Flyer eine Sporthalle?



Bei der Siegerehrung sichtlich zufrieden: die beiden Cheforganisatoren Jessica Eschenfelder und Jonas Hein (sitzend)

Jetzt wisse er es ...

Sichtlich stolz auf die sportlichen und organisatorischen Leistungen des Nachwuchses zeigten sich auch Ernst Eymann (Präsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz), Bert Henn (Jugendleiter des Luftsportverbandes) und Bruno Rhein (Vorsitzender FSV Sobernheim). Seine Vereinskameraden – wie alle Sobernheimer Flyer „Domburger“ – servierten ihren Gästen passend frisch gebratene Dom-Burger.

Eine gute Gelegenheit für den FSV und seine Mitglieder jeglichen Alters, Zusammengehörigkeit zu leben und zu erleben. Und dazu eine seltene Gelegenheit, denn das nächste Volleyball-Turnier der Luftsportjugend wird wahrscheinlich erst in 17 Jahren wieder auf dem Domburg stattfinden. Wer weiß? Vielleicht sind die Jugendlichen von heute auch wieder dabei. Dann aber als stolze Eltern ...?

Joachim Mahrholdt, Fotos: Benjamin Neubner

Ultraleicht-Fluglehrerlehrgang 2017

Zum diesjährigen FI (flight instructor) -Lehrgang für UL trafen wir uns zum ersten Mal an einem verregneten Wochenende Ende Januar 2017 in Bad Sobernheim-Domburg. Es fand sich eine doch recht große Gruppe, bestehend aus CRI-, Segelflug- und UL-FI-Anwärtern, in den Unterrichtsräumen des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz zusammen. Dort begrüßte uns Markus Zimmermann, der dafür zuständig war, uns in den folgenden zwei Tagen einen tieferen Einblick in die Pädagogik zu geben.

Diese Aufgabe hat er sehr gut gemeistert, was nicht so einfach war, da dieses Thema für Nicht-Pädagogen teilweise nur begrenzt von Interesse ist. Aber seine Erfahrung als Berufsschullehrer, die gute Vorbereitung und die Art und Weise, wie er sein Wissen vermittelte, kamen sehr gut an. Am Ende der Veranstaltung gab es auch noch einige Aufgaben zu lösen. Ein Pädagogik-Fragenkatalog musste beantwortet werden, der – zusammen mit zwei Lehrproben – an ihn geschickt werden musste, bevor der eigentliche Lehrgang im Mai losging.

So kam es, dass drei UL-FI-Anwärter (Thomas, Erhard und meine Wenigkeit) sich am 1. Mai wieder am Domburg einfanden, um die gelernte Theorie in die Praxis umzusetzen. Begrüßt würden wir von Geschäftsführer Peter Hammann, Lehrgangsleiter Helmut Schwäg-

ler und seiner Frau Moni. Als Erstes wurden Zimmer verteilt und die administrativen Angelegenheiten geregelt. Es war das erste Mal, dass ich an einem Lehrgang mit Übernachtung teilnahm, und ich fand die Zimmer angenehm und zweckmäßig.

Leider hat das Wetter es nicht so gut mit uns gemeint, weshalb Fliegen erst einmal ausfiel und wir gleich mit unseren Lehrproben loslegen durften. Es war doch überraschend, welche Fehler wir trotz Pädagogik-Lehrgang machten, was uns zeigte, dass noch ein gutes Stück Arbeit vor uns allen liegt. Dadurch, dass wir nur so eine kleine Gruppe waren, hatten wir dann auch ausreichend Zeit, die Lehrproben zu überarbeiten. Dankenswerterweise kam Johannes, der als FI für TMG seine Umschulung machte, auch noch dazu. Das hat nicht nur den Altersdurchschnitt der Gruppe dramatisch gesenkt, sondern auch den Unterhaltungswert der Veranstaltung gehoben. Irgendwann saßen wir abends zusammen und haben in mehrstündiger Arbeit (mit viel Gelächter) alle Lehrproben überarbeitet und angepasst.

Auch Hartmut („Schwenker“-Experte aus dem Saarland) stieß mitten in der Woche mit seiner eignen FK9 zu uns. In der zweiten Woche wurde es dann wieder voll, der CRI-Lehrgang (sehr nette und unterhaltsame Genossen), Marc (TMG FI) und noch Nicole, eine UL-Anwärterin, die nur den praktischen Teil zu absolvieren hatte, fanden sich bei uns ein.



1: Von links, Helmut Schwägler (Lehrgangleiter), Thomas Prümm, Hartmut Lacour, Peter Hammann, Johannes Schmelzer, Marc Theisen, Lutz Pritschow und Erhard Weiss.

2: Johannes Schmelz und Lutz Pritschow (auch genannt "die Muppets")

3: Von links, Guido Wagner, Erhard Weiss und Thomas Prümm (Flugplatz Kirm).

Zwischenzeitlich war das Wetter dann auch so, dass wir spät am Nachmittag die ersten Flüge planen konnten. Hier kamen wieder ganz neue Aufgaben auf uns zu, und es zeigte sich, dass es recht schwierig sein kann, die eigenen Fähigkeiten und das eigene theoretische Wissen in Ausbildungssituationen auch verständlich „rüberzubringen“. Das wurde uns immer wieder klar, wenn Sätze wie „Verstehe ich nicht!“, „Könntest du das genauer erklären?“ oder „Was machst du gerade?“ fielen.

Auch das Fliegen mit verschiedenen Mustern war für mich eine tolle Erfahrung. Als bekennender Spornradfan hat es mich ganz besonders gefreut, als Guido Wagner aus Kirm mit einer Spornrad-FK 9 zu uns kam. Mit Guido durfte ich dann auch die Gegend um Bad Sobernheim erkunden und Plätze wie Becherbach (Rossberg auf der Karte), Imsweiler und Kirm kennenlernen. Anflüge auf kurze Pisten (Imsweiler 290m), schräge Pisten (Becherbach knapp 400m) und Seitenwind-Anflüge auf die Piste 14 in Kirm konnten geübt werden. Es gab nichts, das Guido nicht mitgemacht hat, vorausgesetzt, dass es überlegt und sicher durchgeführt wurde. Obwohl die Plätze nicht weit vom Domberg entfernt lagen, taten sich alle anfangs schwer, diese auch zu finden. Der meist stramme Seitenwind geriet manchmal in Vergessenheit und führte hin und wieder zu leichten „Orientierungsverlusten“.

Mit Helmut durfte ich einen etwas längeren Flug über Mannheim nach Mainz machen, bei niedriger Bewölkung und Schauern. Auch hier waren wir uns einig, dass dies eigentlich kein Wetter für einen Schulungsflug ist, aber als angehender FI sollte man auch solche Situationen noch beherrschen. Der simulierte Motorausfall (nicht der erste) kurz hinter Worms zusammen mit dem sehr hohen Endanflug in Mainz (von Helmut absichtlich herbeigeführt und mit einem breiten Grinsen quittiert) haben dann auch meine Außenlandungen und Slip-Fähigkeiten auf die Probe gestellt.

Peter wiederum rückte die Wichtigkeit der Windrichtung ins Bewusstsein, damit auch die Ziellandeübungen erfolgreich endeten. Situationsbewusstsein und Fluglage standen bei ihm auf dem Programm.

Zwischendrin hatten wir Anwärter auch Gelegenheit, miteinander zu fliegen. Eine WT 9, eine P92, eine C42 und eine neue Roland Z602 boten genügend Gelegenheit, sich mit den verschiedenen Mustern vertraut zu machen. Dazu kamen noch die zwei FK9 des Vereins, jeweils mit Bug und Spornrad. Flüge den Rhein hoch und runter oder durch sämtliche in der Nähe befindlichen Kontrollzonen haben auch ohne Fluglehrer unser Erfahrungsspektrum erweitert. Als Fazit kann ich feststellen, dass 14 Flugstunden in zwei Wochen, unzählige Seitenwindlandungen, Ziellandungen, Stalls, Slips usw. dafür sorgten, dass meine fliegerischen Fähigkeiten sich um einiges verbessert haben. Die unterschiedlichen Fluggeräte, zusammen mit den kompetenten Lehrern, haben es uns erlaubt, auch einmal Flugsituationen kennenzulernen, die man sonst nur selten erlebt. Dabei strahlten die Lehrer - trotz so manchem langen Tag im Cockpit – immer eine große Ruhe aus und blieben stets freundlich und sachlich.

Persönlich möchte ich mich bei Peter, Helmut und Guido ganz herzlich bedanken, aber auch bei Anja, die im Hintergrund für das leibliche Wohl sorgte und so manch einen Anwärter wieder „aufgepäppelt“ hat. Aber auch meine Mitankwärter Thomas, Erhard und Johannes sorgten für einen tollen Lehrgang. Nie habe ich bei einer solchen Veranstaltung so viel gelacht und Spaß gehabt.

Nun bleibt nur noch, das Gelernte an einen Schüler weiterzugeben ... ich bin gespannt.

Lutz Pritschow

AC Koblenz e.V.

Neuwahlen und Informationsaustausch

Die Mitglieder des Aero Clubs Koblenz waren sich auf der Jahreshauptversammlung einig: Christian Städtler leitet die Geschicke des Clubs seit 20 Jahren so gut, dass er einstimmig in eine weitere Amtszeit gewählt wurde. Ebenso im Amt bestätigt wurde Frank

Ortmann als 2. Vorsitzender. Komplett wird die Vereinsspitze mit dem neuen Geschäftsführer Carsten Büsch, der zuvor die Jugendgruppe der Segler leitete.

Damit stellten die Mitglieder die Weichen für eine erfolgreiche Zu-

sammenarbeit der drei Abteilungen, die insgesamt – trotz einer wetterbedingt mageren Saison 2016 – gut aufgestellt sind. Die UL-Abteilung hat 2017 gut begonnen und ihren Flugzeugpark mit einem neuen Alpha Trainer aufgerüstet. Die leistungsstarke Maschine überzeugt nicht nur die Sportpiloten, sondern auch die Kameraden der Motorflugabteilung.

Die Zahlen der Abteilung lassen positiv in die Zukunft blicken: Trotz schlechten Wetters wurden mehr Stunden erfliegen, und drei Mitglieder haben erfolgreich ihre Prüfung zum Luftsportgeräteführer bestanden. In der Segelflugabteilung freut man sich ebenfalls über Zuwachs: Im Sommer wird das Eintreffen des neuen Doppelsitzers erwartet. Zudem ist wieder ein Sommerlager geplant: im Segelfliegerparadies Hotzenwald. Und ein weiteres Glanzlicht ist bereits für 2018 in Planung: Der 77. Deutsche Segelfliegertag wird in Koblenz stattfinden.

Die Motorabteilung blickt auf eine unfallfreie Saison zurück, in der etliche Piloten auf Strecke gingen. Um auch künftig eine solide und gut aufgestellte Abteilung zu haben, wird 2017 neben der Fliegerei eine Umstrukturierung erfolgen.

Ricarda Helm



Der neue Vorstand (v.l.n.r.): Wolfgang Machold (Motor), Frank Ortmann (2. Vorsitzender), Carsten Büsch (Geschäftsführer), Lothar Teuchler (UL), Christian Städtler (1.Vorsitzender), Tilmann Conrade (Motor), Ingrid Wolter, Jakob Großer (beide Segelflug), Ralf Stöhr (UL)

FSV Bad Dürkheim

Bei der Jahreshauptversammlung des FSV Bad Dürkheim würdigte LSVRP-Präsident Ernst Eymann die Verdienste des langjährigen Vorsitzenden Bernd Kiehl und überreichte ihm die silberne Ehren-

nadel des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz e.V.. Gleichzeitig übergab dieser den Vorsitz an seinen Nachfolger Andreas Laubner.



- 1: Ernst Eymann überreicht die „Silberne Ehrennadel“ des DAeC an Bernd Kiehl für sein Engagement, seinen ehrenamtlichen Einsatz und den Vorsitz im Verein
- 2: Bernd Kiehl übergibt die Vereinsführung an seinen Nachfolger Andreas Laubner

Wasserflugtreffen für Modellflugzeuge

Auch in diesem Jahr lädt die FMG Waldalgesheim zum Wasserfliegen alles interessierten Modellflieger an den Ohmbachsee ein. Zugelassen sind elektrisch angetriebene Flugmodelle bis 5 kg.

Termin: 23.-24. 09. 2017 ab 10 Uhr . Weitere Informationen auf fmg-Waldalgesheim.eu



Saisonstart über der Mosel

Bei strahlendem Flugwetter und guter Thermik startete der Deutsch-Amerikanische Segelflugclub (DASC) Traben-Trarbach über den Weinbergen der Mosel in die Saison. Die technisch einwandfreie Flotte des Vereins wurde aktuell durch die brand-

neue DG 1001S erweitert. Der Hochleistungs-Doppelsitzer ist ein vielseitig einsetzbares Flugzeug. Es eignet sich nicht nur für den Wettbewerbs- und Streckensegelflug, sondern auch für die Anfängerschulung und den Kunstflug. Fluglehrer Bela-Brice En-



Die brandneue DG 1001S des Deutsch-Amerikanische Segelflugclub (DASC) Traben-Trarbach startet auf dem Mont Royal

gels durfte dies im Jungferflug auf dem Flugplatz Mont-Royal unter Beweis stellen. Nach arbeitsintensiver Winterzeit präsentiert sich der Flugplatz auf dem „Mont Royal“ in gutem Zustand. Die schweren Schäden, die auf der Start- und Landebahn durch Wildschweine verursacht wurden, wurden in Eigenleistung der

Vereinsmitglieder behoben. Für Gäste und Neueinsteiger sind jederzeit am Wochenende Rundflüge und Schnupperstarts möglich. Weitere Informationen unter www.moseelflugplatz.de

Heinz-Arnold Schneider

Jubiläum: OPEN AIRPORT 2017

2. Juli – ab 10 Uhr

90 Jahre Luftsport beim Luftfahrtverein Grünstadt und Umgebung e.V.

Es war im Frühjahr 1927, als unter dem Vorsitz von Otto Hammerle (von Beruf Bildhauer) siebzehn am Segelfliegen interessierte Männer den Segelflugverein Grünstadt gründeten. Bereits im Spätsommer desselben Jahres startete auf dem Grünstadter-Berg (dem heutigen Modellflugplatz) das im Selbstbau hergestellte Segelflugzeug vom Typ „Zögling“, getauft auf den Namen „Rheinpfalz“. Um fliegen zu können, mussten zehn Mann das Gummiseil ausziehen, drei Mann das Flugzeug am Schwanz festhalten, ein Mann hob die Tragfläche waagrecht, und ein Mann flog, wobei letzterer auch die Kommandos gab: Haltemannschaft, fertig – Startmannschaft, fertig – Ausziehen – Laufen – los, worauf der Gleiter bei voll ausgezogenem Seil wenige Meter hochkatapultiert wurde, um dann bereits nach wenigen Sekunden wieder zu landen. Im Jahre 1953 schien das Ende des Luftfahrtvereins besiegelt, als durch eine Verfügung der amerikanischen Luftflotte das Segelfluggelände auf dem Grünstadter-Berg zur Errichtung einer Nachrichtenanlage beschlagnahmt wurde. 1956 erwarb der Luftsportverband Rheinland-Pfalz von der Gemeinde Quirnheim das Areal „Große Wust“ – ein von Kalkgruben und Erosionsgräben durchsetztes, völlig unebenes Gelände – und stellte es dem Luftfahrtverein Grünstadt zur Verfügung. In Eigenleistung und mit Hilfe einer amerikanischen Pioniereinheit wurden gewaltige Erdbewegungen und Auffüllarbeiten durchgeführt, sodass am 3. November 1957 der Flugplatz „Grünstadt Quirnheimer-Berg“ feierlich eröffnet werden konnte, verbunden mit der Feier des 30-jährigen Jubiläums.



Kollage von verschiedenen Open-Airport-Veranstaltungen der letzten Jahre

Heute kann der Luftfahrtverein auf ca. 200 Mitglieder zählen, die ihre Flugbegeisterung in zwei Abteilungen, Modellflug und Segelflug durchführen. Auch in diesem Jahr findet der traditionelle Open Airport statt, diesmal aber „nur“ am Sonntag. Man will sich zum Jubiläum voll und ganz der Fliegerei widmen, es werden wieder viele Oldtimer-Flugzeuge erwartet, zum Teil kann man damit auch Rundflüge absolvieren. Als besonderes Dankeschön werden die drei ältesten und das am weitesten angereiste Oldtimer-Flugzeug prämiert.

Zusätzlich zum Oldtimer-Fly-in sind Kunstflüge mit Motor- und Segelflugzeugen geplant.

Den Open Airport bereichern wird auch wieder der Motorrad- und Technikverein Leininger-Land. Wie in den vergangenen Jahren auch, hat der Museumsverein die Oldtimer zu Land auf den Quirnheimer-Berg zur Sternfahrt eingeladen. Es werden wieder viele Fahrzeuge (250 Fahrzeuge waren

im letzten Jahr zu Besuch) aus den verschiedensten Epochen, einzelne sogar älter als der Luftfahrtverein selbst, erwartet.

Ein Teil der Oldtimer startet dann ab ca. 11:30 Uhr zu einer Rundfahrt durch das Leiningerland.

Des Weiteren ist eine Flugzeugtaufe geplant, das neu angeschaffte Schulflugzeug ASK 21 wird feierlich getauft.

Selbstverständlich sorgt die Mannschaft des Luftfahrtvereins für Speisen und Getränke. Zusätzlich wird auch wieder „VITO“ mit Pizza und Pasta die Gäste verwöhnen.

Auf Ihren Besuch freut sich der Luftfahrtverein Grünstadt und Umgebung e.V.

Mehr Info unter: <http://www.luftfahrtverein-gruenstadt.de>



Plakat Open Airport 2017

Jugendgruppe besucht die Wasserkuppe



- 1: Am Fliegerdenkmal
- 2: Aussicht von der winterlichen Wasserkuppe
- 3: Training „Gewaltfreie Kommunikation“
- 4: Rodelspaß
- 5: Am Flughafen Frankfurt



Am 10. Februar versammelte sich eine Schar Jugendlicher am Flugplatz Koblenz-Winningen. Bis dato also wie jedes Wochenende noch alles normal. Um 16 Uhr fuhr jedoch ein Kleinbus mit Gepäckanhänger vor, und spätestens jetzt wurde klar – die Jugendgruppe geht auf Reisen! Los ging die Reise in Richtung Wasserkuppe in der Rhön. Uns sollte ein spannendes und interessantes Wochenende bevorstehen.

Dank Dennis kamen wir gut an unserem Wunschort Poppenhausen an und kehrten in der Pizzeria „Maro“ ein. Mit riesigen Portionen und reichlich Getränken wurde die Meute gesättigt und konnte so satt und glücklich in der Jugendherberge direkt an der Wasserkuppe ihre Betten beziehen.

Am nächsten Morgen ging es los mit einem reichhaltigen Frühstück und der Vorfreude auf eine Werksbesichtigung. Denn – wer es noch nicht weiß – wir haben ein Flugzeug bestellt und freuen

uns schon wie Bolle darauf! Eine ASK 21 soll es werden, und diese wird demnächst im Schleicher Werk in Poppenhausen hergestellt – und das wollten wir uns doch mal genauer anschauen.

Seit 1927 baut die Alexander Schleicher GmbH & Co Flugzeuge in Poppenhausen an der Wasserkuppe – quasi dem Geburtsort der Segelflieger. Im Werk selber konnten wir von den Flächennegativen bis zur Endmontage alles genau betrachten und hatten einen fachkundigen Guide, der uns alles erklärt hat. Mehr könnt ihr auch unter folgender Adresse erfahren:

<https://www.alexander-schleicher.de/>

Nach dem Mittagessen ging es ins Deutsche Segelflugmuseum (Link: <http://www.segelflugmuseum.de/>). Das Museum liegt direkt auf dem „Berg der Segelflieger“, der Wasserkuppe.

Hier führte uns Frau Stengele durch das Museum und erzählte uns von den Anfängen, wie zum Beispiel mit der Blauen Maus oder der RRG – auch liebevoll „Hol's der Teufel“ genannt – über

die legendäre SG 38 bis hin zur LS 1, einem der „neusten Segelflugzeuge“ im Museum. „Solche Besucher haben wir auch nicht alle Tage!“ war ein Kommentar vom Museumspersonal.

Danach ging es – wie konnte es anders sein – zum Fliegerdenkmal!!

Die einen nahmen den direkten Weg – die anderen schauten sich noch die Sommerrodelbahn und die zurzeit noch aktive Skipiste an der Wasserkuppe an und kamen dann nach.

Am Abend hat unser Gast, Willi Bayer, uns eine Schulung in gewaltfreier Kommunikation gegeben und uns an lebhaft dargebotenen Beispielen erklärt, wie Kommunikation ablaufen kann. „Keine Bewertung“ war das Stichwort des Abends, was den ein oder anderen auch noch nach der Schulung beschäftigte. Am nächsten Morgen wurde in der zweiten Runde „gewaltfreie Kommunikation“ an einem Fluglehrer-Flugschüler-Gespräch aktiv gezeigt, wie gewaltfreie Kommunikation umgesetzt werden kann. Wir danken Willi nochmals herzlich für seine Arbeit und die guten Vorträge und hoffen, dass jeder etwas für sich mitnehmen konnte! Vielen Dank!!

Danach machten wir noch einen kurzen Rodelausflug zum Fliegerdenkmal, und dann ging es im Bus wieder Richtung Koblenz. Doch einen Zwischenstopp gab es noch:

Bei einer XXL-Sunset Tour am Flughafen Frankfurt konnten wir

hier ganz entspannt mit einem Bus übers Vorfeld rollen, und ein Flughafenmitarbeiter zeigte uns, was hier so hinter den Kulissen passiert. Bei einer Frachmaschine kam ein netter Pilot zum Bus, stellte sich kurz vor und erzählte uns, dass er nun nach Chicago fliegen würde. Mit einem Porsche im Gepäck – nicht schlecht ;-) Und wir lernten den Leitsatz der Frachtpiloten „Fracht motzt nicht und Fracht kotzt nicht“ – das lassen wir dann einfach mal unkommentiert so stehen.

Sichtlich müde und geschafft ging es danach heimwärts zu unserem Heimatflugplatz Koblenz-Winningen. Es war ein super Wochenende mit vielen interessanten Erlebnissen und unvergesslichen Augenblicken!

Hier noch mal ein Dankeschön an Carsten und Jakob für die Organisation! An unseren Fahrer Dennis und an Willi für die interessanten Vorträge und an alle, die sonst noch zu diesem Wochenende beigetragen haben!

Wir freuen uns schon aufs nächste Mal!

Julia Jansen

Anm. der Redaktion: Wir mussten diesen Bericht platzbedingt etwas kürzen. Der komplette Text und alle Fotos befinden sich auf www.luftsportmagazin.de

Ein Flachlandflieger in den Alpen oder Unser Duo in Gap 2.0



Nachdem Herry mich letztes Jahr zum Lehrgang in Aalen quasi „entführt“ und dort auch schon für das Fliegen in Gap begeistert hatte, war es nun dieses Frühjahr so weit

Nach dem Besuch der AERO und einer Zwischenübernachtung in der Schweiz erreichte ich Gap und konnte gleich am Montag zu einer „erweiterten“ Platzrunde starten. Am nächsten Tag durfte ich noch mal mit Burghard los. Und was soll ich sagen? Ein Traum ging für mich in Erfüllung! Nicht einmal ein Jahr habe ich jetzt meinen Schein und sitze in einem solch tollen Flieger und fliege über die schneebedeckten, südfranzösischen Alpen. Einfach grandios ...

Nach einem recht entspannten Schlepp haben wir am Maloup ausgeklinkt und hatten etwas zu kämpfen, um entsprechende Höhe für einen Abflug Richtung „Parcour“ zu gewinnen. Es war



etwas abgeschirmt, und wir „parkten“ erst mal dort. Nach Auflösung der Abschirmung ging es Richtung Osten zur Dormoise, wo uns Steigwerte mit über 4m/s integriert erwarteten und uns so schnell in einem Band zwischen 3000 und 3500 AMSL fliegen ließen. Weiter ging es über Barcellonette-Tal nach Norden, am Grand Bérard vorbei, Richtung italienische Grenze und mit einem wunderbaren Blick Richtung Italien. In Richtung Norden war gut zu sehen, dass die Wolkenbasis angestiegen war, und so flogen wir auch dorthin und hatten in 4000 Meter AMSL über schneebedeckten Berggipfeln in kristallklarer Luft einen Blick bis zum Mont Blanc. Richtung Westen ging es dann zurück Richtung Gap, am Guillaume, Piolit und den Südausläufern der Ecrins vorbei zum Pic de Bure, den wir über Gipfelhöhe erreichten. Wir landeten nach etwas mehr als dreieinhalb Stunden, und im Grunde hatte ich an diesem ersten Tag schon erlebt, weshalb ich hierhergekommen

war. Überwältigt von dieser neuen Perspektive auf eine grandiose Bergwelt und innerlich geflasht, wurde der Tag bei Rotwein und tollen Gesprächen beendet, und Einschlafen war an diesem Abend nicht ganz so einfach

Am Donnerstag ging es dann mit Herry in die Lüfte. Blauthermik und Hangwind sollten den Tag bestimmen. Wir ließen uns wieder zum Maloup schleppen, arbeiteten uns einmal auf knapp 2500 Meter und querten das Tal, passierten den kleinen und großen Céüse, hatten eine wunderbare Sicht auf den Pic de Bure: Dabei beließen wir es und glitten gemütlich nach Hause zurück.

Der Sonntag war dann der letzte Tag, an dem ich flog und es wird der für mich unbeschreiblichste Tag des Aufenthalts. Im morgendlichen Briefing ist von Wolkenthermik, Wind über 30 Knoten und Welle die Rede. Wir startem wie gewohnt Richtung Maloup. Im zweiten Versuch steigen wir im Rotor am Pelleautier und steigen in die Welle ein. Es wird leise – außen und auch in mir drinnen. Schweröl scheint in das Vario gegossen worden zu sein, so träge reagiert es. Bei etwa 2m/s bleibt es stehen, wie festgeklebt, und wir steigen und steigen und steigen. Auf etwa 4300 Meter fliegen wir Richtung Pic de Bure vor in die Primärwelle, in der es weiter bis auf 5250 Meter AMSL geht. Ich höre fast nur noch die Luftstöße der Sauerstoffanlage und genieße die Schönheit meines neuen Hobbys, den Blick über die Berge und Wolken, Blicke in die Weite

und fühle, wie ruhig ich werde, wie klein ich mich fühle und wie dankbar ich bin, dass das Leben mich zu diesem Sport geführt hat.

Wir haben noch einen wunderbaren Flug an den Ecrins vorbei, über den Lac de Serre-Poncon und wieder am Maloup unternommen. Etappenziel zwei habe ich erreicht: Ich war über den Wolken. Den anderen ist sicher aufgefallen, dass ich in einer etwas ungewohnten Sprachlosigkeit verharrete, aber das Erlebte musste ja auch erst mal verdaut werden.

In der Folge des Aufenthalts haben Frank und Burghard auch noch einen wunderbaren Wellenflug und Burghard und Herry einen ebenso schönen Streckenflug in den Südausläufern der französischen Alpen. So hat – denke ich – jeder von uns seine ganz persönlichen und schönen Momente und Erlebnisse, die er aus Gap mitnimmt.

Ganz persönlich möchte ich mich bei Burghard und Herry für die tollen Flugerlebnisse bedanken und insbesondere bei Herry, dass er mich nach Aalen und auch nach Gap „entführt“ hat. Ich bin sehr gerne gefolgt.

Jürgen Sottung

Anm. der Redaktion: Wir mussten diesen Bericht platzbedingt etwas kürzen. Der komplette Text und alle Fotos befinden sich auf www.luftsportmagazin.de

Wir gratulieren:



Felix Schmidt vom Aero Club Schweighofen-Wissembourg e.V. zum LAPL. Das Foto zeigt den stolzen Prüfling Felix mit Prüfer Axel Herbst im Falke SF25C



Philipp Blank (14) vom Luftsportverein Bad Neuenahr-Ahrweiler e.V. zum ersten Alleinflug am Pfingstmontag, dem 5. Juni 2017. Auf dem Foto Philipp mit Fluglehrer Klaus Fey

Nachruf

Wolfgang Drexel

Unser Freund und Fliegerkamerad hat seinen letzten Flug angetreten, in Richtung Westen, wo die Sonne untergeht.

Ein vorbildlicher Flieger und großzügiger Mensch ist von uns gegangen. Ein Kamerad und Pilot, der sich im Ehrenamt um die Fliegerei verdient gemacht hat: Im Deutschen Aero Club war er zwei Jahr-

zehnte lang Motorflugreferent, wo er sich für die Belange der Luftsportler einsetzte und das Organisationsteam für den traditionsreichsten Motorflugwettbewerb mittrugte, den Deutschlandflug; zudem ließ er als Präsident der EPFU European Power Flight Unit (Europäische Motorflugkommission) unüberhörbar Deutschland und seinen Luftsportlern seine Stimme. Im Luftsportverband Rheinland-Pfalz war er langjähriger Vorsitzender der Motorflugkommission, wo er sich ganz besonders bei Ausbildung, Fortbildung und Wettbewerbsfliegen engagierte und un-

vergessliche Flug-Rallyes organisieren half. Im Flugsportverein Sobernheim hat er als langjähriger Erster Vorsitzender, als Flugleiter und als Fluglehrer auf dem Domberg unzählige junge Menschen an die Fliegerei herangeführt und sie zu verantwortungsvollen Pilotinnen und Piloten ausgebildet. Er hat unsere Vereinsfamilie mitgeformt und mitgeprägt.

Wolfgang, der Himmel ist leer ohne Dich! In unseren Herzen wirst Du immer bleiben!

*In Freundschaft und Dankbarkeit
Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.*

Nachruf Wolfgang Drexel

Wir trauern um unseren Freund und Kameraden Wolfgang Drexel

In einer bewegenden Trauerfeier in der Bad Sobernheimer Philippskirche haben Angehörige, Bundeswehr- und Fliegerkameraden Abschied genommen von Wolfgang Drexel. Nach langer Krankheit ist der ehemalige Erste Vorsitzende des Flugsportvereins Sobernheim am 18. April 2017 verstorben. Damit verlieren nicht nur die Flieger auf dem Domberg einen Freund, sondern Flieger in ganz Deutschland einen engagierten Kameraden. In ihren Abschiedsworten dankten ihm sein Nachfolger im Amt des FSV-Vorsitzenden, Bruno Rhein, und der Präsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann. Seit 1972 sei Wolfgang Mitglied des FSV gewesen, berichtete Rhein. Aber schon zu

diesem Zeitpunkt sei er auf dem Domberg längst kein Unbekannter mehr gewesen. Immer wieder habe Wolfgang, der als militärischer Fluglotse in Pferdsfeld stationiert war, hilfreich den Kontakt zwischen den zivilen Fliegern und der Bundeswehr hergestellt und gepflegt: „Sein Beitritt zum FSV Sobernheim war getragen von seiner Bereitschaft und dem Willen, die zivilen Flieger auf dem Domberg zu unterstützen. Er brachte seine berufliche Kompetenz als Flugsicherer, die Qualifikation als Motorfluglehrer und seine menschlichen Qualifikationen mit Engagement ein.“ Später habe Wolfgang unter anderem vereinsintern Rallyes organisiert. Die FSV-Mitglieder wählten ihn dann 1994 zu ihrem Vorsitzenden, ein Amt, das er bis 2000 ausfüllte. Auch danach war er weiter als Motorfluglehrer und Flugleiter tätig. Sein überregionales und internationales Engagement würdigte Ernst Eymann. Immerhin war Wolfgang im Luftsportverband Rheinland-Pfalz langjähriger Vorsitzender der Motorflugkommission, wo er sich

ganz besonders bei Ausbildung, Fortbildung und Wettbewerbsfliegen einsetzte und unvergessliche Flug-Rallyes organisieren half.



Darüber hinaus engagierte er sich auch im Deutschen Aero Club zwei Jahrzehnte lang als Motorflugreferent, wo er sich für die Belange der Luftsportler einsetzte und das Organisationsteam für den traditionsreichsten Motorflugwettbewerb mitprägte, den Deutschlandflug. Außerdem war er Präsident der EPFU European Power Flight Unit (Europäische Motorflugkommission). Ernst Eymann: „Wolfgang Drexel hat sich sehr um den Luftsport in Deutschland verdient gemacht.“

Die Zahl der Flieger, die Wolfgang jetzt die letzte Ehre erwiesen, machte deutlich, wie sehr sie ihn schätzten – als Freund und als Kameraden.

FSV Sobernheim und Umgebung e.V.

Nachruf Erich Meindl

„Niemals geht man so ganz. Irgendwas von Dir bleibt hier und hat seinen Platz für immer bei uns.“

Der Luftfahrtverein Grünstadt und Umgebung e.V. trauert um seinen ehemaligen Fluglehrer und Ehrenmitglied Erich Meindl, der am 17. Februar 2017 im Alter von 91 Jahren verstorben ist.

1925 in Kirchheimbolanden geboren, widmete sich Erich bereits als Jugendlicher dem Luftsport. Seine ersten „Rutscher“ machte er 1939 in Stauf und Grünstadt auf einem Zögling 35. Es folgten Lehrgänge für die A-, B- und C-Prüfung. Auf der Reichssegelflugschule Hornberg erwarb er 1943 den Luftfahrerschein Kl.1. Mit 18 Jahren wurde Erich dann zur Luftwaffe einberufen. Die Ausbildung zum Flugzeugführer erfolgte auf Flugzeugen wie Bü 181, Bü 131, Klemm Kl 35B, Arado Ar 66, Arado Ar 96B, Focke-Wulf Fw Stieg-

litz, Messerschmitt Me 108 Taifun und der zweimotorigen Caudron C 445 Goéland. Nacht- und Jagdfliegenerausbildung schlossen sich an. Mit viel Glück überlebte er einen Absturz mit einer Focke-Wulf Fw 190. Durch das Flugverbot der alliierten Siegermächte konnte der Wunsch des Segelfliegens erst wieder Mitte der fünfziger Jahre aufgenommen werden. So waren erste Flüge in Bad Sobernheim und bei französischen Fliegern in Lachen-Speyerdorf und Nancy möglich. Seine Zulassung zum Segelfluglehrer legte Erich 1958 ab und schulte mit dem Bergfalken die Flugschüler aus Kaiserslautern auf dem Flugplatz in Göllheim und später dann als einziger Fluglehrer auf dem 1959 errichteten Flugplatz in Quirnheim. Neben seiner Fluglehrertätigkeit arbeitete er zusammen mit anderen Fliegerkollegen unermüdlich an der Infrastruktur des Flugplatzes und baute als treibende Kraft mit viel Engagement den Verein auf. Sein Hauptaugenmerk galt immer der Schulung seiner Schützlinge. Er war Fluglehrer mit Leib und Seele!



Seine pädagogischen Fähigkeiten, sein Einfühlungsvermögen für junge Menschen und seine fliegerischen Erfahrungen waren die Basis für seine erfolgreiche Ausbildung. Unvergessen sind die Theorie- und Funklehrgänge in seinem Hobbykeller, die durch selbst gedrehte Super-8-Filme „versüßt“ wurden.

Erich verstand es, als „väterlicher“ Freund die Begeisterung für den Luftsport, der von Idealismus und gegenseitiger Hilfsbereitschaft geprägt ist, bei seinen Flugschülern zu entfachen.

Aufgrund seines fachlichen Wissens wurde er 1968 in den Prüfungsrat für Segelflugzeugführer der Bezirksregierung Neustadt/Weinstraße berufen, ein Amt, das er 25 Jahre innehatte.

Mit 78 Jahren beendete Erich im Jahr 2003 aus gesundheitlichen Gründen sein

aktives Fliegerleben. In dieser langen Zeit hat er unzählige Piloten in Theorie und Praxis zum Segelflug- beziehungsweise Motorseglerpiloten geführt. Für seine Verdienste um den Luftsport erhielt er im Jahr 2000 die Goldene-Daidalos-Medaille des Deutschen Aeroclubs

und 2007 die Goldene Ehrennadel des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz. Auch nach dem Ende seiner aktiven Phase blieb er weiterhin seinem Verein mit Rat und Tat verbunden und nahm so Anteil am Vereinsgeschehen. Wir verlieren in Erich Meindl ein hochver-

dientes Ehrenmitglied und einen wunderbaren Fliegerkameraden. Wir werden ihm ein bleibendes Andenken bewahren.

Luftfahrtverein Grünstadt und Umgebung e.V.

Nachruf Manfred Matthieß 1936 – 2016

Durch einen tragischen Unfall haben wir unser Ehrenmitglied Manfred Matthieß verloren. Manfred gehörte zum Urgestein des Luftsportvereins Neuwied. Gleich nach der Gründung des LVN stieß er zu uns Segelfliegern, die wir damals noch auf dem Militärplatz Mendig flogen.

Den Umzug auf den in Eigenleistung geschaffenen Landeplatz Dierdorf-Wienau im Jahre 1971 hat Manfred tatkräftig mitgestaltet. Als Handwerker hatte er das

Anpacken gelernt, und immer setzte er sich selbstlos ein, wenn es darum ging, all das, was uns das Fliegen erst ermöglicht, mitzugestalten und zu erarbeiten. Bei vielen Ausflügen mit Motorflugzeugen und Motorseglern, ob nach Großbritannien, nach Norwegen oder Frankreich – kreuz und quer durch Europa –, immer war Manfred ein gern gesehener Ratgeber und Begleiter. Mit ihm wurden Fliegerurlaube zur runden Sache, zu einem schönen Gemeinschaftserlebnis. Über das Segelfliegen hinaus faszinierte ihn das Ultraleichtfliegen. Schließlich baute er sich das eigene Flugzeug, die Murphy Renegade, einen roten Doppeldecker, mit dem er auf fast schon unzähligen Flugplatzfesten die Kinder mit dem Abwurf



von Minifallschirmen mit angehängten Süßigkeiten erfreute. Für viele Familien in der Region war das *die* Attraktion und der Grund, das Flugplatzfest zu besuchen. Wir behalten Manfred als einen guten Freund in Erinnerung.

*Gerhard Marzinzik
Luftsportverein Neuwied*

Geht es dir auch manchmal so?

- ✗ Du hast gerade deinen Schein gemacht?
- ✗ Du traust dich nicht weg vom Platz?
- ✗ Für dich soll der 50-km-Flug nicht der Höhepunkt deiner fliegerischen Laufbahn gewesen sein?
- ✗ Du willst die Einzigartigkeit des Streckensegelfluges kennenlernen und genießen?

Dann komm zum Einsteiger- und Nachwuchshegung nach Sobernheim!

Termin: 01.07.–08.07. 2017 | Anmeldung: nachwuchs@rlp.de | Weitere Infos: Auf der Homepage des Landesverbandes unter „Segelflug/Termine“ (www.lsvrp.de)

ALLGEMEINE TERMINE 2017

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT
11. November 2017	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
12. November 2017	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
18. November 2017	UL- und Motorfliegetag	Bad Sobernheim
24. – 26. November 2017	Jugendleitertagung 2017	Bad Sobernheim



Schule der Flieger 2017/2018

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

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

Fluglehrerfortbildung	09.09. – 10.09.2017
Fluglehrerfortbildung	13.01. – 14.01.2018
Fluglehrerausbildung (Pädagogik)	20.01 – 21.01.2018
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI (S)	Diese Lehrgänge sind für das erste Halbjahr 2018 geplant. Termine werden rechtzeitig bekanntgegeben
Ultraleicht-Fluglehrerassistenten-Lehrgang	
Ultraleicht-Fluglehrerlehrgang für Inhaber von Lehrlicenzen	
CRI-Lehrgang	
CRI-Lehrgang für Inhaber anderer Lehrlicenzen (außer UL)	

TECHNIK

Zellenwartlehrgang FVK	21.09. – 24.09.2017
Technik Grundmodul	28.10.2017
Motorenwart (AM-Modul)	28.10. – 29.10.2017
Motorenwartlehrgang (M1 und M2)	02.11. – 05.11.2017
Fallschirmpackerlehrgang	02.11. – 05.11.2017
Bespannen mit Oratex	01.12. – 03.12.2017
Werkstattleiterlehrgang Gemischtbauweise bzw. FVK	Interessenten bitte in der Geschäftsstelle melden

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim	30.09. – 06.10.2017
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim	23.09. – 24.09.2017 30.09. – 06.10.2017

FLIEGERISCHE PRAXIS

Ultraleicht Segelfliegen – Umschulung und Scheinerwerb	06.08. – 11.08.2017
Ultraleicht Segelfliegen – Banjowoche - Jahrestreffen	12.08. – 19.08.2017
Flugsicherheitstraining Alpeneinweisung (Basis vsl. Kempten)	27.08. – 01.09.2017
Flugsicherheitstraining St.Petersburg/Florida	21.10. – 04.11.2017

In eigener Sache:

Pressereferentin und Redaktion bedanken sich ganz herzlich für die zunehmend eingesandten Beiträge aus den Vereinen! Bitte diese in Zukunft ausschließlich an Anette Weidler presse@lsrvp.de senden und nicht an die Geschäftsstelle oder an den Verlag. Bitte die Berichte kurz fassen und maximal drei bis vier aussagekräftige Fotos mit Angaben des Fotografen und Bildunterschrift hinzufügen. Beiträge für die nächste Ausgabe bitte bis spätestens zum 10. Juli 2017 – gerne auch früher – einreichen.

Gehen uns bald die Motorfluglehrer aus? Reaktionen auf den Beitrag von Bernd Dziomba, Claus Gose und Ralf-Michael Hubert

Anm. der Redaktion: Vielen Dank für die vielen Zuschriften! Leider mussten wir die Leserbriefe aus Platzgründen kürzen, was nicht immer einfach war. Wir bitten um Verständnis und empfehlen deshalb, diese im Wortlaut auf www.luftsportmagazin.de nachzulesen

[...] Kurz gefasst: Bernd Dziomba und Claus Gose sprechen mir aus der Seele. Sie erfassen die Situation der Fluglehrerausbildung richtig. In dem, was momentan Stand der Dinge ist, steckt ein logischer Fehler. Die Fliegerkollegen, die sich den Mühen der theor. CPL-Prüfung unterziehen, wollen ja einen ganz anderen Weg gehen, nämlich den der beruflichen Fliegerei. Dieser Weg ist aber nicht der, den eine durchschnittliche Vereinsausbildung geht und damit deren Klientel. Hier haben wir es mit einer ganz klaren Überdosierung zu tun, die den Vereinen schaden wird. [...] Es müssen einfachere Konditionen her, die in Relation zum dem von den Vereinen angestrebten Ergebnis stehen und von den Kandidaten und den Vereinen zu finanzieren sind. [...]

Nicht ganz konform gehe ich mit dem schlechten Licht, in das Claus den LAPL (A) stellt. An sich war dieser Schein, das muss man zugeben, eine behördliche Fehlgeburt. Man kann nicht mit 30 Std. Ausbildung einen Kandidaten zum PPL A bringen. [...] Es haben sich aber zwei Begleitumstände herausgestellt, die den LAPL für die Vereine als attraktiv herausstellen: Die Verlängerungsbedingungen [...] und die günstigeren Konditionen beim Medical für ältere Piloten. Das macht den Schein im Club attraktiv und er wird auch gut angenommen. [...]

Für die Vereine wäre es also - sollte es nicht anders durchzusetzen sein - denkbar, dass ein Fluglehrer LAPL installiert wird ohne CPL-Ausbildung und der Übergang zum EASA-PPL einfach gestaltet wird und den gewerblichen Flugschulen dann zukommt. [...]

Jens Schaper

[...] der Artikel in Luftsport April/Mai 2017 zeigt deutlich die Misere auf, in der wir uns befinden. Als ehemaliger Ausbildungsleiter ... sehe ich ebenfalls die Gefahr, in absehbarer Zukunft keine PPL-A-Lehrer für EASA FCL Ausbildung mehr zu haben / zu bekommen. Wir „alten“ wachsen raus, und neue sind nicht in Sicht. Die Anforderungen sind völlig überzogen, von den Kosten gar nicht zu reden. Hier ist dringend Korrekturbedarf angesagt [...]

Frank Heinevetter

[...] leider ist die Lage der Motorflugvereine durch die strikten Regularien der EU bezüglich der Fluglehrerausbildung sehr schlecht! Ich habe große Sorgen, dass Motorflug in absehbarer Zeit ein aussterbender Sport sein wird! Dies wäre für alle Beteiligten sehr schade! [...]

Nico Albrecht

[...] Lange habe ich überlegt, ob ich zu dem Thema etwas schreiben soll, denn es lässt meinen Frust und Ärger nur wieder neu aufleben. [...] Als ehemaliger Geschäftsführer des Landesverbandes Rheinland-Pfalz hatte ich mit Einführung der JAR-FCL im Jahre 2003 schnell feststellen müssen, dass unsere Motorfluglehrer-Ausbildung fast gegen Null tendierte [...] Aus dem DAeC-Fachkreis Motorflug kam damals die Aussage: „Mit der JAR-FCL können wir leben.“ Tja, der einzelne Pilot vielleicht; nicht aber der Fluglehrernachwuchs. Innerhalb der Folgejahre musste ich registrieren, dass unsere Anzahl von Motorfluglehrern [...] von fast 150 auf 90 Fluglehrer sank. Ich machte im DAeC-Vorstand auf diese Entwicklung aufmerksam und schlug vor, [...] nicht nur unser zuständiges Bundesministerium darüber zu informieren und um Mithilfe zu bitten, sondern auch über die europäischen Gremien wie Europe Air Sports und andere europäische Aero-Clubs eine Werbung für den LAFI-Vorschlag in der EASA-FCL zu untermauern. [...] Meine persönliche Meinung bezüglich des FI(A) ist, dass diese Funktion viel zu nah an der Vorausbildung zum CPL oder ATPL liegt, als dass sie für den Luftsport geeignet sei. Inzwischen dürfte die Zahl der ehrenamtlichen Motorfluglehrer in Rheinland-Pfalz vielleicht bei 30 liegen und ein Durchschnittsalter von 70 Jahren besitzen. Das Ende einer Motorflugausbildung in den Vereinen ist somit in Sicht. [...] Es wäre vielleicht alles nicht so schlimm, wenn man den Vereinen nicht Zug um Zug ihre Umsatzquellen entziehen würde [...] Und wenn der Umsatz nicht mehr stimmt, steigen die Kosten, bis es sich niemand mehr leisten kann und der Verein [...] seine Motormaschine verkauft. Dann brauchen wir auch keine Motorfluglehrer mehr und das Thema ist abgehakt.

Carl Otto Weßel

Mehr wissen macht nichts [...].

Das in Zukunft die „neugebauten“ Lehrer über mehr Wissen verfügen sollen, kann aus meiner Sicht nur von Vorteil sein - ok, als selber CPL-Inhaber fällt diese Aussage leicht. Aber als Ausbilder sollte ich einfach über einen gewissen Wissensvorsprung verfügen, auch wenn dessen Erlangung mit „Schmerzen“ in Form von Lernen und Kosten etc. verbunden ist.

[...] Könnte man aber die Prüfungen heute so ablegen wie die PPL-Prüfung - nach dem Motto „jeden Tag 2 oder 3 Fächer“ - bliebe der CPL-Lehrgang sicher trotz aller „Begleitumstände“ in positiver Erinnerung, und man könnte seinen Schülern ein großes Maß an Erfahrung weitergeben. [...]

Michael Ruhser

Endlich Luftsportler und Fachleute, die die Dinge beim Namen nennen. Die Frage ist nur, ob es nicht inzwischen 5 Minuten nach 12 ist?

Reinhard Becker



Piloten gesucht!

Wir, der Verein zur Hagelabwehr Vorder- und Südpfalz e. V., suchen für unsere Flugeinsätze zur Hagelabwehr motivierte und erfahrene Piloten (CPL), die unseren Verein ehrenamtlich unterstützen möchten. Nach Möglichkeit sollten die Bewerber über eine große Flugerfahrung verfügen. Geflogen wird mit einer Cessna 182N und einer Cessna 182R vom Sonderlandeplatz Schweighofen (EDRO) sowie vom Flugplatz Bad Dürkheim (EDRF) aus. Bei Interesse melden Sie sich bitte in der Geschäftsstelle des Vereins,

Verein zur Hagelabwehr Vorder- und Südpfalz e.V. Martin-Luther-Str. 69,
67433 Neustadt an der Weinstraße Tel. 06321/9274710 oder per E-Mail unter info@verein-hagelabwehr.de

LESEBRIEFE

[...] Ich bin derzeit Flugschüler zum PPL(A) und stecke mitten in der Praxisausbildung, Theorie bereits absolviert. Ich kann im Grunde nur in die gleiche Kerbe schlagen, was die übertriebene Forderung nach einer CPL-Prüfung für PPL-Fluglehrer betrifft. Gerade in unserem Verein [...] sehe ich grosse Schwierigkeiten auf den Verein zukommen, da momentan fast alle Fluglehrer entweder im Rentenalter sind und somit in naher oder ferner Zukunft wegfallen werden. Oder aber es handelt sich um ATPL'er im Dienst, d.h. deren Zeit ist sehr knapp verfügbar für die PPL Ausbildung. [...] Was dem Flugschüler also nur bleibt, ist aufgrund der knappen Zeit der verbleibenden ATPL-Fluglehrer zwischen mehreren hin- und herzuschalten, um den PPL(A) Schein in überschaubarer Zeit zu absolvieren. [...] *C. Müller*

[...] seit 1957 bin ich im Segelflug tätig gewesen (bis zum PPL A). Segelflug oder auch Motorseglerflug erfordert eine ganz andere Ausbildung als der Motorflug. Ich habe immer schon bemängelt, dass zur Ausbildung zum Motorflug keine Segelflugstunden dabei sind. Dann kann man abschätzen, was ein Flugzeug im Gleitflug für Reichweiten besitzt. [...] *H.-H. Hametner*

Claus Gose hat recht! CPL für PPL-A Lehrer ist eine erhebliche und nicht notwendige Verschärfung der Fluglehrer-Lizenz, die kaum noch jemand, der nicht beruflich fliegt, erfüllen kann oder will. Das führt in der Zukunft in erheblichem Maße zum Ausfall von Fluglehrern und dem Niedergang der Flugausbildung [...] von Flugvereinen. Ich frage mich, in wessen Interesse diese Voraussetzungen eingeführt wurden? [...] Es besteht aus meiner Sicht der Eindruck, dass die Dachverbände des Luftsport zu wenig engagiert die Interessen der PPL-Flieger vertreten. *Manfred Oldenburg*

[...] Ihre Ausführungen haben mich erfreut bzgl der Position, die Sie einnehmen. Dafür möchte ich meine uneingeschränkte Zustimmung äußern. Erschrocken hat mich auf der anderen Seite wiederum (als PPL(A) und UL Scheininhaber nichts Neues) die Auswüchse der Regelungswut der Berufsbürokraten. Es zeigt sich erneut, dass die (private) Luftfahrt ein beliebtes Spielfeld ist, um sich als Gesetzgeber auszutoben. [...] Seinem Wunsch nach Reglementierung und Regulation bis ins kleinste Detail steht eine sehr schwache und auch noch ungeeinte Lobby unsererseits gegenüber. Wohingegen unter dem Deckmantel des Totschlagarguments der vermeintlichen „Sicherheit“ und einer vermeintlichen aber kalkuliert gepflegten „Angst“ vor einem angeblich elitären Hobby ganz einfach Stimmung in der Bevölkerung gemacht werden kann. [...] *Eugen Apeldorn*

[...] Wir brauchen mehr Piloten - die Fliegerei darf nicht länger den Duktus der Randgruppenbeschäftigung haben. Wenn wir aktiver und zahlreicher vertreten sind können wir auch etwaigen Vorurteilen und Beeinflussungen viel besser begegnen. Ergo: Ich möchte Sie inständig bitten, Ihre Bemühungen für eine sinnvolle Qualifikation der PPL A Fluglehrer fortzuführen und wenn möglich zu intensivieren. Nur durch engagierten und organisiert vereinten politischen Widerstand können wir verhindern, dass die Privatfliegerei schleichend immer weiter abgeschafft wird. *Eugen Apeldorn*

Ergo: Ich möchte Sie inständig bitten, Ihre Bemühungen für eine sinnvolle Qualifikation der PPL A Fluglehrer fortzuführen und wenn möglich zu intensivieren. Nur durch engagierten und organisiert vereinten politischen Widerstand können wir verhindern, dass die Privatfliegerei schleichend immer weiter abgeschafft wird. *Eugen Apeldorn*

Eugen Apeldorn

KLEINANZEIGE

Hallenplatz für Motorflugzeug/UL (Spannweite max. 9m) am Flugplatz Hoppstädten (EDRH) frei!
Anfragen, nähere Infos und Konditionen über: info@fsvhowei.de

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Juni/Juli 2017

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

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

DAeC-Landesverband Niedersachsen e. V.
Hainhölzer Straße 5, 30159 Hannover
Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
E-Mail: guenter.bertram@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de
Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

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

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Joshua Armt, Katrin Balke, Edwin Borremans, Uli Braune, Constanze Bruns, Stefan Degraef, Leif Eichhorn, Marcel Ellmer, Nils Heckenauer, Ricarda Helm, Gerd Hüls, Julia Jansen, Jürgen Koch, Heinrich Krake, Friedrich Lütke, Focke Löschen, Joachim Marholdt, Benjamin Neußner, Thy Nguyen, Patrick Ockens, Lutz Pritschow, Harro Renth, Holger Schilke, Heinz-Arnold Schneider, Niklas Seibt, Marc Seidenfaden, Jürgen Sottung, Dietmar Spranger, Marcus Thiele, Klaus Warnke, u.v.m.

Verlag: Eqip Werbung & Verlag GmbH, Sprottau Str. 52, 53117 Bonn
Tel.: 0228-9669901 1, Fax.: 0228-96699012
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de
Chefredakteur: Klaus Fey (KF)

Gestaltung: Rosa Platz, Köln
Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat: Georg Bungter, Erika Marie Regente, Jutta Rech-Garlich

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. 15 vom März 2017;
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 3. August 2017 *,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 10. Juli 2017*.**

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

Luftfahrtliteratur

• Neu! In Kürze lieferbar



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr

Luftwaffe – Geheim Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt

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

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

168 Seiten, 210 x 280 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9808838-3-2
verfügbar im August 2017

Schon jetzt bestellen zum Subskriptionspreis von 25,00 €

danach 29,00 € (zzgl. Versandkosten)

• Segelflughbücher



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge von der LS 1 bis zur LS 11

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

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



Mallinson/Woollard

Handbuch des Segelkunstflugs

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

128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover
ISBN3-9806773-5-4
25,00 € wieder lieferbar

• Segelflughbücher

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

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



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

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

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

Martin Simons

Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung



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

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

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



Asiago 1924

Internationaler Segelflughwettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

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

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



Vincenzo Pedrielli

Italian Vintage Sailplanes (italienisch/englisch)

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

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



The Vintage Glider Club

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

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



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.

**Neu ab 2017:
Discus FES**



**Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Ultraleicht
Modellflug**



1 x Discus FES

- 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

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



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



36129 Gersfeld /Rhön
Telefon: (066 54) 364
Mobil: (0171) 720 72 80
Fax: (066 54) 81 92
E-Mail: info@fliegerschule-wasserkuppe.de

Fliegerschule Wasserkuppe

