

LuftSport



luftsportmagazin.de

JUNI/JULI 2019

LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



LADY BUSHPILOT

SOLO RUND UM AFRIKA

AERO 2019

EINE NACHLESE

MINIMOA

FLIEGT WIEDER

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISSN 2511-8250



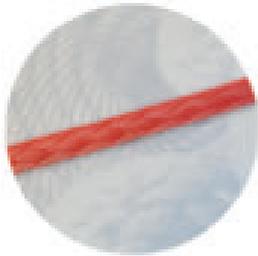
Dynatec Hoistline®

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline „orange“

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

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



Hoistline „yellow“

Diese Variante der Hoistline wurde entwickelt um besonders starkem Verschleiß ausgesetzten Bereichen im Startseil wie z.B. einer Kuppe oder einem stark befahrenen 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

INHALT

NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN
UND DER INDUSTRIE 4

ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS 13

AERO 2019

WATT, IHR VOLT FLIEGEN? 15

LANDESVERBÄNDE

IN DER HEFTMITTE 19-42

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

UL-MUSTERPRÜFUNGEN FÜR ERHÖHTE
ABFLUGMASSE SIND IM GANGE – TEIL 2 43

SICHERHEITSTRAINING

RICHTIGES HANDELN BEI BRAND
UND NOTWASSERUNG 44

LADY BUSHPILOT

SOLO RUND UM AFRIKA 45

FORSCHEN, BAUEN, FLIEGEN

AKAFLIEGS AUF DER AERO 50

SEGELFLUG

MINIMOA FLIEGT WIEDER 52

REISEBERICHT

DANZIG – EIN GEHEIMTIPP 54

FLUGSICHERHEIT

LUFTSPORT
FLUGSICHERHEITSPREIS 2018 56
HEIMKEHR MIT JET POWER 57

LESERBRIEF

KLEINANZEIGE 58

IMPRESSUM 58

FLIEGE DEINEN TRAUM



LIEBE LESERINNEN UND LESER, LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER,

was hatten wir in dieser Rubrik schon alles für kleinere und größere Probleme – mit Luftraum, Regularien, Behörden und Europa, Umwelt- und Nachwuchssorgen, Genderfragen und mehr.

Und dann treffen wir während der AERO Valérie aus Belgien. Eine ganz außergewöhnliche Frau und Pilotin. Seit jeher will sie anders reisen als andere. So fängt sie 2012 mit dem Fliegen an, geht nach Alaska zum Wasser- und Buschfliegen. Ein Flugzeug muss her und sie findet in Israel eine Piper Super Cub, seit 1968 in Diensten der Air Cadets. Es folgen Zufälle über Zufälle, die es – wie sie als studierte Psychologin bemerkt – laut Sigmund Freud gar nicht gibt. In ihr wächst ein Traum einer besonderen Reise: Auf den Spuren von Jules Védrine und Marc Bonnier, die schon 1913 mit ihrem Flug Paris-Alexandria drei Kontinente verbanden, fünf Meere zu überfliegen, im Alleinflug den afrikanischen Kontinent zu umrunden, und das Ganze mit der fliegenden Legende Piper PA 18.

Manch einer träumt ja von so einem Abenteuer, aber dann kommt immer ein „Aber...“. Auch Valérie wusste zu Beginn nicht, ob sie schaffen würde, was sie plante. Sie hat einfach angefangen – getreu dem Spruch von Erich Kästner „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.“

Unser Beitrag auf den Seiten 45-49 basiert auf Valéries Blog über die letzten beiden Etappen, „Flap 6“ und „Flap 7“ genannt (Näheres unter www.ladybushpilot.com). Auch alle anderen „Flaps“ sind lesenswert – geschrieben in einem netten Englisch, das so sympathisch unvollkommen ist wie das der meisten Nichtbriten und trotzdem total verständlich. Und dazu die fantastischen Fotos. Und die spürbare Liebe zu diesem oft widersprüchlichen, unbegreiflichen, irrationalen, unmöglichen, faszinierenden „schwarzen“ Teil des Kontinents – eine Liebe, der kaum jemand entkommt, wenn er einmal da war. Einige Situationen in der Luft, die man nicht haben muss. Dutzende Situationen am Boden, die nur nerven – erst recht, wenn man als alleinfliegende Frau unterwegs ist. Aber dann, kaum via Gibraltar angekommen im perfekt geregelten EU-Luftraum: „Believe me or not, flying in Africa is a dream compare to Europe.“ Und zwei Sätze später ist sie doch wieder begeistert bei Freunden auf einem kleinen Air Park in der Vendée in Frankreich ...

Liebe Leser (M/W/D), lasst euch ein bisschen anstecken von dieser Begeisterung. Regulierung haben wir ja genug.

Klaus Fey

EINE STARKE STIMME FÜR DEN LUFTSPORT

Während der Hauptversammlung des DAeC am 12. April wurde Stefan Klett zum neuen Präsidenten gewählt. In seiner Antrittsrede und auf Nachfragen legte er seinen Werdegang dar und sprach über die wesentlichen Aufgaben seines neuen Amtes.

Als Stefan Klett 1981 vierzehnjährig in den DAeC eintrat, interessierte er sich – altersgemäß – nicht für Verbandsstrukturen. An die Spitze des DAeC führte ihn der Weg von der Jugendarbeit zunächst im eigenen Verein, dann in der LSJ im Landesverband NRW über das Amt des LV-Präsidenten. Der neue Präsident weiß um die Wichtigkeit der Jugendarbeit, denn er kennt sie gut aus seinem eigenen fliegerischen Leben.

Für Klett besteht die zentrale Herausforderung seines neuen Amtes in der Verbesserung der Kommunikation zwischen allen Beteiligten in den Verbänden auf Bundes- und Landesebene. Er betonte, dass das Gefühl, sich als Solidargemeinschaft zu verstehen, wieder in allen Luftsportarten vorherrschen müsse. Die Mitglieder der Verbände erwarteten zu Recht, dass der Bundesverband sich für sportliche und regionale Bedürfnisse stark mache und so handeln würde, dass es vor Ort Wirkung zeige. Es geht im Bundesverband darum, unseren „Sportplatz“ Luftraum zu sichern und zu erweitern, abgestimmte Flugsicherheitskonzepte zu entwickeln, Fördergelder nach neuen NOV-Kriterien zu akquirieren, überregionale Jugendarbeit im Geiste eines vereinten Europas zu stärken, kontinuierliche Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, ein sportpolitisches Bund-Länder-Netzwerk zu schaffen und ein klares Bekenntnis zu Umwelt- und Naturschutz abzugeben. Klett versprach starke Lobbyarbeit in Berlin, Braunschweig, Köln, Frankfurt und Brüssel und will bei den „Rulemakern“ Türen öffnen, wo es geht. Um dies zu erreichen, sei auch eine gute Zusammenarbeit der Bundesebene mit den Sportkommissionen, Monosportverbänden und den Landesverbänden (Multis) nötig, umso mehr als dass die Resultate guter Verbandsarbeit auf Bundesebene eine hohe Durchschlagskraft für die Mitglieder vor Ort hätten.



Der neue DAeC-Präsident Stefan Klett bei seiner Antrittsrede in Friedrichshafen; Foto: DAeC

Neue Entwicklungen wie E-Sport, Drohnen, Elektromobilität, Part-M Light etc. könnten als Bedrohung gesehen werden, oder aber als Chancen, die es zu nutzen gelte. Klett warnte, dass wir „in diesen hektischen Zeiten dazu (neigen), unsere schönen Erlebnisse manchmal als selbstverständlich anzusehen – und das ist gefährlich.“ Es gelte, die Widerstände außerhalb der Verbände durch starke und solidarische Verbandsarbeit zu beseitigen und dazu böte die Gemeinschaft der Luftsportler/-innen durch teamorientiertes Arbeiten in komplexen und verantwortungsvollen Situationen beste Voraussetzungen und dies von Jugend an. Aus diesem Grund müsse man bei der Gestaltung aller wichtiger Themenfelder wieder verstärkt und selbstbewusst mitreden – gemeinsam vernetzt und jeden Tag aufs Neue.

Quelle: DAeC

... 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.

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

MODELLFLUGVERBÄNDE ARBEITEN GEMEINSAM AN DER UMSETZUNG DES EU-RECHTS

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC und der Deutsche Modellflieger Verband trafen sich am 16.05.2019 in Kassel zu einem ersten Arbeitstreffen zur Umsetzung des neuen EU-Rechts für unbemannte Fluggeräte. Zwar wird das neue EU-Recht (vermutlich) erst am 01.06.2019 veröffentlicht. Dennoch haben bereits schon jetzt die Verbände ihre konkrete Arbeit aufgenommen.

Diesem Arbeitstreffen war ein Termin am 16.04.2019 im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur vorausgegangen. Das Ministerium hatte darin den Verbänden seine erste Sicht zum neuen EU-Recht mitgeteilt. Auch hatten sich die Verbände aus Deutschland, Österreich und der Schweiz bei einem Treffen am 29.04.2019 in Zürich über eine koordinierte Vorgehensweise verständigt.

Das neue EU-Recht eröffnet für den Modellflugsport die Option, dass bei dem Betrieb von Flugmodellen im Rahmen der Modellflugverbände und ihrer Vereine weite Teile der strengen EU-Regeln nicht eingehalten werden müssen. Der Modellflug soll insoweit im Wesentlichen wie bisher ausübbar bleiben. Die Voraussetzung dafür ist, dass die Verbände von ihrem Mitgliedsstaat eine entsprechende Betriebserlaubnis erhalten.



Foto: DMFV

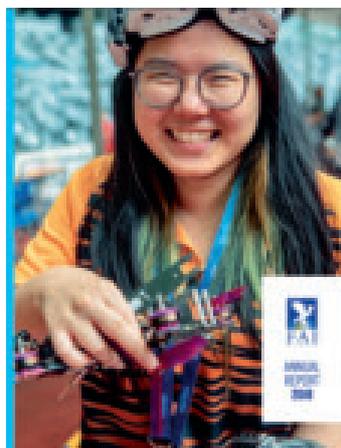
In dem Arbeitstreffen haben sich die Verbände sehr offen darüber ausgetauscht, wie die Basis für die Beantragung einer solchen Betriebserlaubnis geschaffen werden kann. Ferner wurden offene Fragenkomplexe identifiziert, die nun im nächsten Schritt in einer gemeinsamen Anfrage zur Klärung an die zuständigen Stellen in Bonn und Brüssel gerichtet werden. Das nächste Arbeitstreffen der Verbände ist vereinbart und wird in München stattfinden.

Quelle: DAeC

FAI

WAS MACHT EIGENTLICH DIE FAI?

Im Jahresbericht 2018 der Fédération Aéronautique Internationale FAI kann man es nicht nur nachlesen, sondern sich auch über tolle Fotos zu allen Luftsportarten freuen. Dazu sehr ansprechend gestaltet und ergänzt um interessante Statistiken, verliehene Ehrungen und Preise, Ergebnisse von Weltmeisterschaften und eine Liste aller Weltrekorden in allen Kategorien. Der Bericht kann online angesehen oder heruntergeladen werden unter www.fai.org



AOPA

BESONDERE WETTERVERHÄLTNISSE

AOPA Safety Newsletter Nr 42

Im aktuellen Newsletter geht Autor Jürgen Mies kompakt auf besondere Wetterverhältnisse (Nebel, Gewitter, Hagel, Vereisung, Turbulenzen) und die erforderlichen Maßnahmen ein. Der Newsletter kann genau wie die überaus nützlichen 41 Vorgänger auf der Seite der AOPA angesehen und heruntergeladen werden.



BESONDERE
WETTERVERHÄLTNISSE

Nr. 42, April 2019

LUFTRAUM

TMZ – REINHÖREN, NICHT RUFEN!

Die Transponder Mandatory Zone (TMZ) mit Hörbereitschaft hat sich als Luftraum an zurzeit 11 Flughäfen etabliert und trägt zur Sicherheit in deren Umgebung bei. Das Verfahren ist einfach: Aus der Luftfahrtkarte den TMZ-Code am Mode S-Transponder einstellen. Die ebenfalls dort vermerkte Monitorfrequenz am Funkgerät rasten und hörbereit sein. Sollte ATC eine Information geben, kann sie das Flugzeug gezielt ansprechen. Achtung: Die Hörbereitschaft ist keine Freigabe in den Luftraum C oder D. Für Unterstützung oder Freigaben FIS oder ATC auf den entsprechenden Frequenzen kontaktieren.



Der Flughafen Hahn EDFH ist einer von elf Flughäfen mit TMZ, rot markiert die vertikale Ausdehnung, der Transpondercode und Monitorfrequenz

DFS

DFS-PILOTENTAG

Zum 8. Mal lädt die Deutsche Flugsicherung VFR-Piloten in ihre Zentrale nach Langen ein. Die Veranstaltung unter Mitwirkung der Luftwaffe und des Deutschen Wetterdienstes ist

beliebt, im letzten Jahren kamen 450 Piloten nach Langen. Der diesjährige Pilotentag findet am 26. Oktober statt. Anmeldungen sind ab Sommer auf www.dfs.de möglich.



SAFETY BULLETIN



Safety Information Bulletin

Airworthiness

SIB No.: 2019-07

Issued: 30 April 2019

Subject: Sailplane Rigging – Procedures, Inspections and Training

Ref. Publications:

- Air Accident Investigation Unit of Belgium Final Report AAB-2018-27 dated 07 January 2018.
- EASA [SIB 2017-11](#) dated 25 May 2017.
- Luftfahrt-Bundesamt (German Civil Aviation Authority), Luftfahrzeugbescheinigung (LFB – Airworthiness Directive) 1899-001/3 and 1994-001/2, both dated 09 April 1999.
- EASA [SIB 2017-04](#) dated 15 March 2017.
- Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung - [Interim Report BFU18-1230-09](#) and Safety Recommendation GBR-2018-08.
- Air Accidents Investigation Branch of the United Kingdom Bulletin 1/2018.
- EASA [AD 2018-008](#) dated 01 April 2018.
- Safety Briefing of the British Gliding Association "Is Your Glider Fit for Flight?"

Applicability:

All sailplanes and powered sailplanes, subject to rigging.

Description:

Statistical data and some occurrence reports indicate a number of incidents, which were caused by improper execution of rigging procedures and its subsequent inspection. The nature of these incidents can be grouped as follows:

- Main wing not correctly rigged and connected.
- Horizontal stabilizer not correctly connected.
- Controls not, or not correctly, connected.
- Control connections not, or not correctly, secured.

Reasons for these incidents can be grouped as follows:

- Rigging procedure was interrupted, the person executing the rigging was distracted or interrupted, and consequently omitted important steps.
- The rigging procedure was not correctly followed.
- The rigging procedure was not well known by the person executing the rigging.
- The mechanical principles of the connection and/or its securing were not understood by the person executing the rigging.
- Connections and/or securing were not, or not correctly, inspected.
- No positive control check was performed.



Das Safety Bulletin 2019-07 der EASA warnt vor nachlässig aufgerüsteten Segelflugzeugen. Die darin gezeigten Bilder wirken wie ein Horrorkabinett für Piloten.

Wer auf ein neues Segelflugzeugmuster umsteigt, liest dessen Flughandbuch und holt sich Rat von Fluglehrern und anderen Piloten über die Flugeigenschaften. Doch das reicht nicht, sagt die EASA. Genauso wichtig sei eine gründliche Einweisung in die Aufrüstung durch einen darin geübten Piloten und die mehrfache Wiederholung essentieller Schritte.

Das Safety Bulletin gibt's hier zum Download als PDF:

<https://ad.easa.europa.eu/ad/2019-07>

Es liest sich wie ein bebildeter Horror-Roman für Piloten. Nicht sauber eingerastete Flächen, schludrig oder nur scheinbar gesicherte Ruderanschlüsse wirken wie der Anfang des unvermeidlich folgenden Unfallberichts. So etwas macht nachdenklich.

Die EASA mahnt außerdem eine strenge Sicherheitskultur beim Aufrüsten an. Eine Person führt das Kommando, niemand stört die Aufbauhelfer und anschließend folgt eine gründliche Funktionsprobe.



Safety Information Bulletin der EASA



Übersetzung des DAeC

WINDPARK BEI NACHT – BLINKT ER ODER BLINKT ER NICHT?



Hubschrauber über dem Windpark Wiemerdorf in Schleswig-Holstein (AirAvionic)

Mit dem neuen Energiesammelgesetz werden Windparkbetreiber verpflichtet, bis zum 1. Juli 2020 ihre Windparks mit einer bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung auszustatten. Damit werden die roten Befeuerungssysteme nachts in Zukunft nur noch dann rot blinken, wenn sich ein Luftfahrzeug im Umfeld des Windparks befindet.

Im Umfeld des Schutzbereichs in Form eines Zylinders werden sämtliche Luftfahrzeuge mit einem ordnungsgemäß funktionierenden Transponder erfasst und mittels Auswertungssoftware als relevant oder nicht relevant eingestuft. Nicht relevant sind Luftfahrzeuge, welche als zu weit entfernt oder als zu hoch lokalisiert wurden. Relevante Luftfahrzeuge, die den fraglichen Luftraum nutzen dürfen, werden in einer Geschwindigkeitsspanne von 0 Knoten bis zu 300 Knoten Groundspeed erfasst. Der Radius des Zylinders soll mindestens 3900 m betragen. Die Höhe des Erfassungsbereichs soll mindestens 2500 Fuß (bezogen auf den Windanlagen-Boden) betragen.

Die Nutzung von Transpondersignalen ist bisher noch nicht luftverkehrsrechtlich zugelassen. Ab 2010 wurde im Windpark Wiemerdorf nahe der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhendorf eine bedarfsgesteuerte, auf Transpondersignalen basierende Schaltung von Hinderniskennzeichnung betrieben. Diese „Testinstallation“ ließ allerdings noch Fragen offen. So wurde im federführenden Bundesverkehrsministerium kritisiert, dass bei einem technischen Fehler kein Zweit-System als Backup verfügbar sei. 2016 legte das BMVI fest, dass nur Technologien zugelassen werden, die unabhängig von der Ausstattung der Luftfahrzeuge funktionieren.

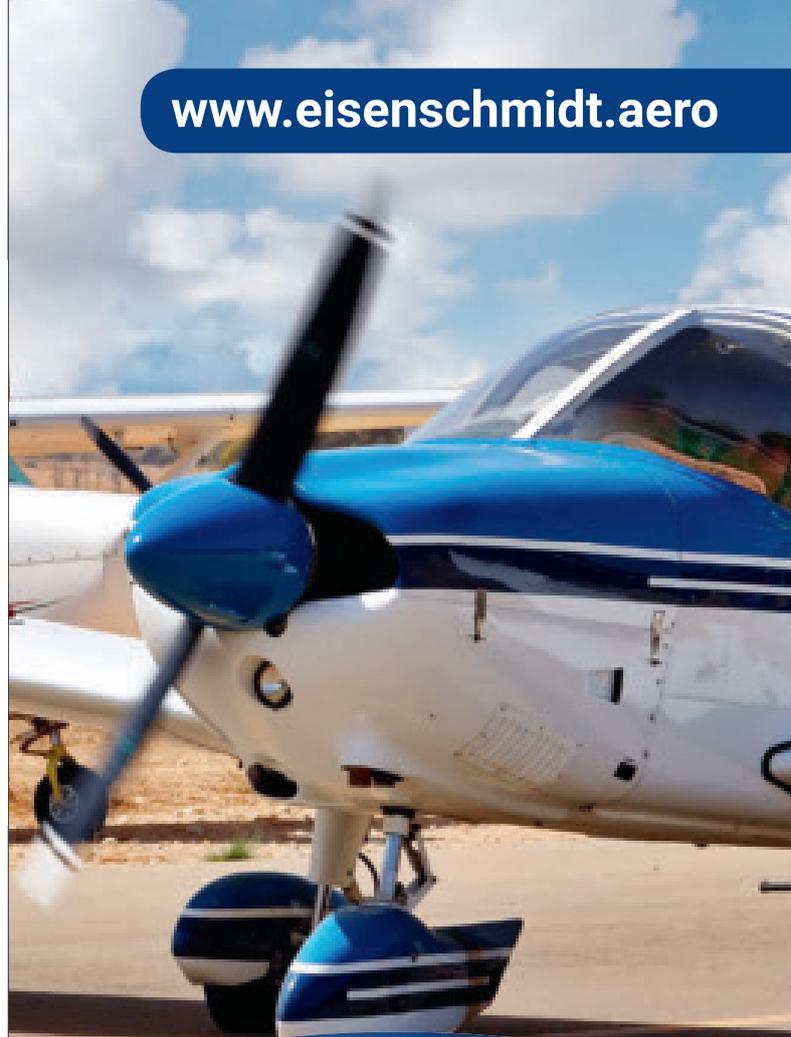
Die Verkehrsministerkonferenz befasste sich im April 2019 mit der Problematik und stellte fest, dass der Zulassung einer transponderbasierten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung erst dann zugestimmt werden kann, wenn davon ausgehende negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen werden können.

Hansjörg Jung

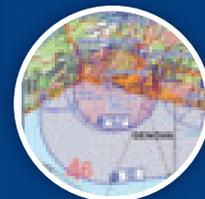
Die ausführliche Pressemitteilung von Hansjörg Jung ist in der Online-Ausgabe des LuftSport-Magazins nachzulesen.



Luftsportmagazin.de



#VFR ins Ausland



Cross Border Information

Ideales Handbuch mit länderspezifischen Besonderheiten für Reisen quer durch Europa!

Europäische Luftfahrtkarten

... der Serie Visual/VFR 500: Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France, Hungary, Italy, Netherlands, Poland, Portugal, Switzerland, Spain



EISENSCHMIDT
DFS GROUP

ZUWACHS FÜR DIE BUNDESKOMMISSION ULTRALEICHTFLIEGEN IM DAEC

Mit Beschluss der Jahreshauptversammlung am 18. Mai in Schmallenberg ist der Mono-Luftsportverband DVLL in die Bundeskommission einstimmig aufgenommen worden. Der DVLL (Deutscher Verband zur Förderung des Sports mit leichten Luftsportgeräten) ist aus der Interessenvertretung für Ultraleichte

Segelflugzeuge und dem Verband zur Förderung motorisierter leichter Luftsportgeräte (120 kg-Klasse) hervorgegangen. Die Organisation mit rund 150 Mitgliedern gehört dem DAeC an. Sie musste nun entsprechend der Satzung einer Bundeskommission zugeordnet werden. **WL**

BEITRAGSSENKUNG BESCHLOSSEN GÜNSTIGE BEITRÄGE FÜR ULTRALEICHTFLIEGER

Der Sportbeitrag für DAeC-Mitglieder, die von ihren Vereinen mit der Hauptsportart UL-Fliegen gemeldet sind, wird deutlich reduziert. Die Mitgliederversammlung (UL-Fliegetag) hat am 18. Mai in Schmallenberg auf Antrag des Vorstandes beschlossen, den Beitrag von gegenwärtig 9,50 € auf 7,00 € zu reduzieren. Jugendliche zahlen künftig 3,00 € statt bisher 4,50 €. Der Sportbeitrag konnte gesenkt werden, weil die Mitgliederzahl und damit die Einnahmen der Bundeskommission konti-

nuierlich steigen und sparsam gewirtschaftet wurde. Außerdem sind ausreichend Rücklagen vorhanden. Deshalb wird die Bundeskommission künftig vermehrt in das Thema Sicherheit investieren und das Luftsportgerätebüro bei besonderen Projekten unterstützen. Mit dem günstigen Sportbeitrag hofft die BUKO, dass sich noch mehr Vereine entschließen, UL-Piloten mit der Hauptsportart UL an den Gesamtverband zu melden. **WL**

STELLENANZEIGE

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRTVERBAND E.V.



Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband als gemeinnütziger Spitzenverband des Luftsportes in Baden-Württemberg mit mehr als 10.000 Mitgliedern sucht für die Verbandsgeschäftsstelle in Stuttgart in Vollzeit und unbefristet zum nächstmöglichen Termin eine(n):

REFERENTEN AUS- UND FORTBILDUNG, FLUGSICHERHEIT UND SPORT (M/W/D)

Ihre Aufgaben:

- Führung, Organisation und Verwaltung der BWLV-Ausbildungsbetriebe (ATO, UL-Flugschule)
- Zusammenarbeit/Abstimmung mit Luftfahrtbehörden und Luftsportorganisationen/-Verbänden
- Vorbereitung und Organisation von Aus-/Fortbildungslehrgängen, u.a. für Fluglehrer
- Beratung/Unterstützung der BWLV-Vereine/Mitglieder in Fachfragen zur Piloten-Ausbildung und -Lizenzierung
- Organisation, Mitarbeit im Aufgabengebiet Flugsicherheit des BWLV
- Unterstützung der/ Zusammenarbeit mit den Sportfachgruppen des BWLV und der Luftsportjugend

Ihre Qualifikation, Kenntnisse und Fähigkeiten:

- abgeschlossene Berufsausbildung, Studium oder ähnliche Qualifikation
- idealerweise Inhaber einer Fluglizenz (PPL/CPL o.ä.), vorzugsweise mit Lehrberechtigung
- Erfahrung im Veranstaltungs- und Projektmanagement sowie im Luftsport wünschenswert
- Versierter Umgang mit EDV-Anwendungen
- Englische Sprachkenntnisse
- teamfähige, kommunikative, aufgeschlossene Persönlichkeit

Wir bieten

- einen interessanten, abwechslungsreichen Arbeitsplatz in der Luftfahrt mit Gestaltungsspielraum
- flexible Arbeitszeiten
- eigenverantwortliche Tätigkeit in motiviertem Team
- angemessene Vergütung

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung unter Angabe des frühestmöglichen Eintrittstermins und Ihres Gehaltswunsches an:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband
e.V. Scharrstraße 10, 70563 Stuttgart Herrn
Geschäftsführer Klaus M. Hallmayer,
E-Mail: hallmayer@bwlv.de

SONSTIGES

FLIEGT IN DIE SCHWEIZ!

Das Verkehrshaus Luzern (www.verkehrshaus.ch) gilt als eines der modernsten europäischen Museen zum Thema Mobilität. Luftfahrtbegeisterte lockt es ab sofort mehr denn je an den Vierwaldstätter See, weil das Verkehrshaus seine Ausstellung in den nächsten zwei Jahren ganz der Luft- und Raumfahrt widmet. Den Anlass dazu gaben 100 Jahre Luftverkehr in der Schweiz und der 50. Jahrestag der Mondlandung.

In der neu inszenierten Halle Luftfahrt präsentieren sich Bereiche wie etwa die Leichtaviatik, der Luftsport und natürlich die berufliche Fliegerei. Neuestes Prunkstück ist ein Bombardier Challenger der Schweizer Rega Air-Ambulance. Den Höhepunkt des Jahres bieten die zusammen mit Vereinen, Sammlern und Partnern veranstalteten Air and Space Days vom 11.-13. Oktober mit Projekten und Objekten aus der Luft- und Raumfahrt. **RW**

JU 52 ENDGÜLTIG GEGROUNDET

Jetzt steht es fest: Die derzeit zerlegt in einem Hangar am Hamburger Flughafen eingelagerte Ju 52 der Lufthansa Stiftung Berlin (LuftSport berichtete im letzten Heft) wird nicht mehr fliegen. Wirtschaftliche Erwägungen und wohl auch der nachhaltige Eindruck des Absturzes einer Ju 52 der schweizerischen Ju-Air im letzten August gelten als Gründe für die Entscheidung der Konzernleitung.

Statt dessen soll die „D-AQUI“ nun ins Museum, jedoch ist noch unklar in welches und unter welchen Rahmenbedingungen.

In der Zwischenzeit hat auch die Schweizer Ju-Air, Betreiber der abgestürzten Maschine, den Flugbetrieb für die nächsten zwei Jahre vollständig ausgesetzt. Bislang waren mit einer Ju 52 noch Flüge für Mitglieder des Unterstützer-Vereins VFL geplant. Nun werden alle drei verbliebenen Junkers bis 2021 komplett grundüberholt. Dies stehe aber nicht in Zusammenhang mit dem Absturz, sagt Ju-Air. **RW**

NEUE JUNKERS IN DER LUFT

Exakt 100 Jahre liegt der Erstflug einer Junkers F 13 zurück. Damals war das erste in Ganzmetall produzierte Passagierflugzeug eine Sensation, über 300 Exemplare wurden gebaut. Doch während von ihrer Nachfolgerin Ju 52 zuletzt nur noch wenige Reststücke mühsam flugtüchtig erhalten wurden, ging der enthusiastische Unternehmer Dieter Morszeck (Rimowa) einen anderen Weg. Er baut die F 13 gleich neu! Kaufinteressenten müssen rund 2,5 Mio. Euro bereitstellen, erhalten dafür aber einen frischen Oldtimer ab Werk, gefertigt und zertifiziert nach den heutigen Luftfahrtnormen.

Mittlerweile übernahm die Junkers Flugzeugwerke AG im Schweizer Dübendorf auch den europaweiten Vertrieb der ebenfalls neu produzierten WACO-Doppeldecker. F 13 und WACO eint neben dem historischen Hintergrund ein Sternmotor. Wer weiß, vielleicht legt Junkers irgendwann einmal auch die dreimotorige Ju 52 wieder neu auf? **RW**



„Die Schweiz fliegt“ ist das Motto der aktuellen Ausstellung im Verkehrshaus Luzern.



www.verkehrshaus.ch



Die „D-AQUI“ der Lufthansa wird nie mehr in die Luft gehen, sondern wandert ins Museum.



Eine nagelneue Junkers F 13 am Flugplatz Dübendorf in der Schweiz

ENDE EINER LEGENDE

Nach 60 Jahren und beinahe sechshundert gebauten Maschinen endet in der Schweiz die Produktion der Pilatus-Porter. Ihrer Vielseitigkeit wegen gilt die Porter als ähnlich strapazierfähiges Universalgerät wie der Unimog von Mercedes-Benz.

In vielen Ländern der Welt ist die Porter mit ihrer maximalen Zuladung von tlw. über 1.500 kg ein für die Versorgung von abgelegenen Regionen unverzichtbarer Packesel. Bei ihren Piloten und Betreibern gilt die Porter als der Inbegriff des robusten Buschflugzeuges. Das Allroundtalent der Porter wurde bald auch von den Militärs erkannt. Während des Vietnam-Krieges wurden von Fairchild in Lizenz gefertigte Porter in Südostasien eingesetzt.

Eine Schönheit war die Porter nie. Die überwiegende Zahl der Porter flog – oder fliegt noch – mit einer Turbine, die eine langgezogene Rumpfnase erforderte und als „Pinocchio-Nase“ belästert wurde. Auch der eckige Rumpf und das brettartige, kantige Seitenleitwerk machen sie nicht zur bewunderten Rampenkönigin. Viel wichtiger aber sind die unbestreitbaren inneren Werte der eidgenössischen Fertigungsgüte und die im rauen Alltagsbetrieb weltweit immer wieder bewiesenen Nehmerqualitäten. Die Porter, oder wie man in der Schweiz mit einem maskulinen Artikel sagt, „der“ Porter begründete für Pilatus den guten Ruf, an den das Unternehmen später mit der edleren, aber ebenso universell einsetzbaren PC-12 anknüpfen konnte. Nun wurde die Porter zugunsten des ebenso als Allroundkünstler konzipierten Jets PC-24 eingestellt.



Pilatus Porter am Flugplatz Ganderkesee

Foto: Ralf-Michael Hubert

Wer in Deutschland mit einer Porter mitfliegen möchte, hat gute Chancen, den kraftvollen Start zu genießen. Bei der Landung ist meistens nur der Pilot allein an Bord. Alle Mitflieger steigen unterwegs mit dem Fallschirm aus. Da eine Anbindung an die Zivilisation über in den Urwald geschlagene Dschungelpisten in Deutschland bisher nicht notwendig ist, sind alle hierzulande fliegenden Porter nicht als Buschflugzeuge, sondern ausschließlich als Absetzmaschinen im Einsatz. Norddeutsche können eine Porter in Ganderkesee bewundern – und aus einer ebensolchen abspringen.

RMH

FLY-BY-WIRE IM SEGLER

Die Querruder und Wölbklappen des Nixus, eines experimentellen Segelflugzeugs der Hochschule Cal Poly in San Luis Obispo (California), werden nicht mehr über Steuerstangen betätigt. Stattdessen kommt fly-by-wire zum Einsatz, also die elektronische Ansteuerung der entsprechenden Servomotoren über einen Datenbus. Erfinder Paulo Iscold berichtet stolz, dass insgesamt 12 Ruder sowohl die Funktion von Wölbklappen als auch von Querrudern übernehmen. Die Konstruktion ohne Stangen und Umlenkhebel ermöglicht besonders schlanke flache Flügel von hoher Streckung. Der erfolgreiche Erstflug fand bereits Anfang März statt.

RW



Das experimentelle Segelflugzeug Nixus verfügt über elektrisch betätigte Querruder und Wölbklappen.

PARTNER FÜR DEINEN SPORT.

Vor, während und nach dem Flug.

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

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

BUCHTIPPS

WAS PASSIERT PHYSIKALISCH BEIM WINDENSTART?

Dipl.-Ing. Karl Höck hat pünktlich zur AERO 2019 sein Werk „Windenstart und Startwinden“ vorgelegt. Als Maschinenbauingenieur, Konstrukteur und Erbauer mehrerer Winden kennt der Autor das Metier und hat sich intensiv mit Kräften, Momenten, Geschwindigkeiten und Materialien auseinandergesetzt. Die physikalischen Vorgänge beim Windenstart, bei dem die aerodynamischen Eigenschaften des Flugzeuges, die Antriebstechnik der Winde, die Masse und Elastizität des Seiles, der Wind und schließlich die Steuerung von Pilot und Windenfahrer eine Rolle spielen, wurde bisher wenig erforscht. Karl Höck hat dies mit vielen Simulationen bei verschiedensten Konstellationen getan. Diese Simulationen und deren Erläuterungen füllen etwa 100 Seiten im Buch. Auf weiteren etwa 50 Seiten gibt Karl Höck einen Abriss über die Geschichte des Windenstarts und über Windensysteme und -komponenten. Das Buch im Format 210 x 297 mm ist gebunden, hat 156 Seiten mit vielen meist farbigen Abbildungen und kostet 29,00 € zzgl. Versand. Es kann bestellt beim EQIP Verlag, Kontaktdaten im Impressum dieser Zeitschrift oder unter www.eqip.de

KF



Das Buch „Windenstart und Startwinden“ von Dip.-Ing. Karl Höck ist für 29,00 € zzgl. Versandkosten beim Eqip Verlag erhältlich

RETTUNGSSYSTEME

BERATUNG | OPTIMIERUNG | VERKAUF
EIN -/ AUSBAUSERVICE

ballistic
rescue
parachute
systems



NOCH FRAGEN?
+49 (0) 92 21 / 54 44



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junktors-profly.de



junktors24.de

JUNKERS



DIE DVD „IN DER LUFT“ AUS DER SERIE NOCHMAAAL

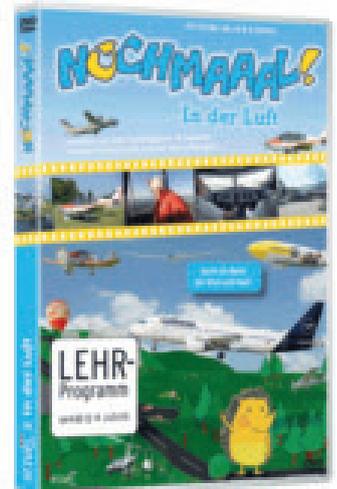
Die DVD „In der Luft“ aus der Serie Nochmaaal richtet sich an Kinder von drei bis sechs Jahren. In einem grafisch gestalteten Menü finden sich Videos aus den Bereichen „Großflughafen“, „Geschäftsflughafen“, „Auf dem Segelflugplatz“ und „Besonderes rund ums Fliegen“. Zu jedem dieser Themen gibt es vier bis sieben ca. zehnmünütige Beiträge, die nicht mit Texten, sondern mit Bildern betitelt sind. Für Kinder im Vorschulalter also eine schöne Möglichkeit, sich auch ohne Lesekenntnisse zu orientieren und die Lieblingsbeiträge zu finden.

Ähnlich wie in den Sachfilmen der „Sendung mit der Maus“ erklärt ein Sprecher in verständlichen Worten durchaus anspruchsvolle Inhalte. Den beiden DVD-Testpersonen David (8) und Mathis (5) gefällt die DVD gut. Es fällt ihnen leicht, Videos im Haupt- und Untermenü auszuwählen. Allerdings ist es etwas kompliziert, nach dem Anschauen der Videos wieder in die Menüs zurückzugelangen. Die Inhalte finden beide spannend. Mathis sagt auf Nachfrage, dass er nicht alles versteht, aber er schaut sich die Filme fasziniert an. An einem Punkt sind sie sich

einig: Wenn am Ende einer Episode der kleine verpixelte Igel erscheint und der Sprecher gemäß des Serientitels „Nochmaaal?“ fragt, schallt aus dem Wohnzimmer ein lautes „Neeeeiiiiinnn!“. Die Kinder sind anscheinend der „Nochmaaal-Phase“ schon entwachsen – der DVD aber inhaltlich noch nicht.

Fazit: Ein schönes Geschenk für flugplatzbegeisterte Kinder, angenehm ruhig dargestellt und dabei trotzdem nicht langweilig.

Milena Fey



Die Filme aus der Reihe Nochmaaal sind als DVD, aber auch zum Download als iBook erhältlich; mehr unter www.erzwei.de

FLIEGENDE FRAUEN



Das Buch „Lust auf Fliegen“ der Vereinigung deutscher Pilotinnen

Einen Ausflug in die Welt der fliegenden Frauen verspricht das Buch „Lust auf Fliegen“, herausgegeben von der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. Zu Beginn gibt es einen kurzen Einblick in die Geschichte des Frauenflugs in Deutschland. Dann stellen sich die sechs Präsidentinnen der VDP, die der Gründungspräsidentin Mutz Trense folgten, in Interviews und Statements vor. Jede von ihnen beschreibt als Zeitzeugin die Herausforderungen und Erfolge der jeweiligen Amtszeit.

Nationaler und internationaler Netzwerkaufbau werden beleuchtet und Mitgliedsfrauen erzählen von verschiedenen Pilotinnentreffen – detailliert und abwechslungsreich. Der Hauptteil des Buches umfasst die Sparten Motorflug, Ballon, Segelflug, Berufspilotinnen, Helikopter rund Ultraleicht. Für jeden Bereich berichten Frauen von ihren fliegerischen Erlebnissen, beschreiben ihren Werdegang und besondere Flüge oder Flugerlebnisse. Das Buch ist reich bebildert und lädt zum Stöbern ein. Es enthält auch Werbung, wobei eine bessere Abgrenzung zum redaktionellen Teil wünschenswert gewesen wäre.

Insgesamt ist das Buch aber eine Fundgrube interessanter Einzelgeschichten und Details aus der Geschichte des Verbands sowie der Frauenfliegerei und kann immer wieder zur Hand genommen werden.

Lust auf Fliegen, Herausgegeben von der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. (VDP), Eckhaus Verlag Rogge GmbH 2018, ISBN 978-3-945294-24-6, 25,00 €

HS

TOST
Flugzeugerätebau

für mehr Sicherheit

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

Flugzeugräder und Bremsen
Neue, leichte Radserien: Penta und Tria
Flugzeugreifen/-schläuche
Sicherheitskupplungen
Schleppseileinziehwinden
Start-/Schleppausrüstung

Tost GmbH Flugzeugerätebau 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



BIRDY – DAS VÖGELCHEN VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN

Birdy ist ein aerodynamisch hochwertiger, einsitziger, selbststartender Motorsegler, der von einem 1,3 Meter großen Faltpropeller hinter dem Seitenleitwerk angetrieben wird. Die Leistungsübertragung von dem im Flugzeugschwerpunkt eingebauten Elektromotor (HPD 12 oder 16 von Geiger-Engineering) erfolgt mittels einer mehrfach gelagerten Fernwelle. Das Flugzeug mit nur 13,5 m Spannweite bei 8,3 m² Tragfläche soll durch den Einsatz moderner Tragflügelprofile gute und harmlose Segelflugeigenschaften bekommen. Eine maximale Gleitzahl von 40, ein Steigen von 2,5–3,5 m/s, eine Vne von 200 km/h, eine maximale Abflugmasse von 280 kg und 200 km Reichweite machen das „Vögelchen“ besonders attraktiv. Der Prototyp des Birdy wurde auf der AERO 2019 gezeigt. Der Erstflug ist im Juni



Selbststartender 120 kg- Einsitzer mit einer besten Gleitzahl von 40. Maximale Steigrate bis 3,5 m/s mit HPD 16.
Foto: H.Penner

geplant. Birdy wird zunächst in einer Kleinserie von sechs Stück bei Klenhart-Design als „Fast-Fertig-Baukasten“ zu einem Low-Level-Preis gefertigt.

GROSSAUFTRAG FÜR EFLYER VON BYE AEROSPACE

Den traditionellen Motorflugzeugherstellern wird nachgesagt, es fehle ihnen an Innovationen. Die mageren Verkaufszahlen bestätigen dies. Dass es auch anders geht, beweist nun der am Flughafen Denver ansässige junge Hersteller Bye Aerospace, der auf die Entwicklung und Herstellung von Elektroflugzeugen für die Flugausbildung spezialisiert ist. Am 20. Mai gab er bekannt, einen Großauftrag von BlackBird über 100 Viersitzer und 10 Zweisitzer erhalten zu haben. 298 Maschinen des Typs eFlyer 2 waren zuvor schon von amerikanischen und europäischen Flugschulen vorbestellt.

Doch noch fliegen bei Bye Aerospace nur Prototypen. Der kleine Tiefdecker, ganz aus Kunststoff gefertigt, erhält den Siemens-Elektromotor SP70D mit 70 kW (max. Leistung 90 kW). Der 32 kg leichte E-Motor wird von Lithium-Ionen-Batterien mit Leistungsdichten von 260 Wh/kg gespeist. Die Kapazität des Zweisitzers soll für einen einstündigen Schulflug ausreichen.

Firmengründer und CEO George Bye sagt, dass die Flugstunde für den eFlyer nur etwa 15 Dollar koste. Er meint damit natürlich nur die Stromladekosten.



Der eFlyer basiert auf der Electra One des Elektroflugpioniers Calin Gologan.

Neukunde BlackBird, ähnlich wie Uber im Online-Demand-Markt tätig, wird die eFlyer-Flotte in sein Netzwerk aus Flugzeugen, Piloten, Mitarbeitern und lokalen Flughäfen integrieren. Das erste eFlyer-Flugzeug bei BlackBird soll 2020 mit Flugvorführungen beginnen. BlackBird setzt aber in erster Linie auf den noch in Entwicklung befindlichen Viersitzer eFlyer 4.

„Mit weniger als 50 US-Dollar pro Stunde ist der eFlyer 4 die Zukunft der Luftfahrt“, sagte Rudd Davis, CEO von Blackbird.

<https://youtu.be/W0TKoq-b3nA>

ERSTE FLUGGESELLSCHAFT DER WELT WILL NUR NOCH MIT ELEKTROFLUGZEUGEN FLIEGEN

Nordamerikas größte Wasserflugzeug-Fluggesellschaft Harbour Air gab bekannt, schrittweise ihre Flotte aus über 40 Kolbenmotormaschinen und Turboprops auf Elektroantriebe umrüsten zu wollen. Zunächst soll noch Ende dieses Jahres eine DHC-2 Beaver mit einem 560 kW-Elektromotor von MagniX in die Luft kommen. MagniX, ein in Australien gegründetes Unternehmen und nun in Seattle/USA zu Hause, bezeichnet sich als Spezialist für elektrische Luftfahrtantriebe. Der Motor wiegt 120 kg und dreht mit maximal 1900 UpM. Er entwickelt ein maximales Drehmoment von 2814 Nm. Die Entscheidung wurde auch damit begründet, dass 75 % aller weltweiten Flüge auf Kurzstrecken geflogen werden. Die erste elektrische DHC-2 Beaver, eine Einmot für sechs Passagiere, soll im gesamten Streckennetz von Harbour Air eingesetzt werden. Harbour Air und MagniX werden voraussichtlich Ende dieses Jahres mit einer umgerüsteten Ma-



Eine DHC-2 Beaver – hier noch beim Start mit Kolbenantrieb – soll noch bis Ende 2019 mit einem Elektrotriebwerk von MagniX ausgerüstet werden.

Foto: Harbour Air

schine die ersten rein elektrischen Flüge durchführen. Die erste Route wolle man zwischen der kanadischen Stadt Vancouver und der amerikanischen Stadt Seattle eröffnen, Zielflughafen von Harbour Air. www.harbourair.com

P2 XCURSION FÜR ERWEITERTES FLUGTESTPROGRAMM FREIGEgeben

Das norwegische Amphibium des Designers Tomas Brødreskift konnte nach der Freigabe der norwegischen Luftfahrtbehörde CAA jetzt die ersten vollständigen Tests am Flugplatz Eggemoen mit jeweils zehnmütigen Flügen durchführen. Mit dem Prototypen wurden bereits im Juni 2018 über der Landebahn des Flugplatzes erste Roll- und Bodeneffektflüge zur Überprüfung des Schwerpunktes durchgeführt. Pilot war jetzt Eskil Amdal, der auch die weiteren Testflüge durchführen wird. In einer weiteren Phase erfolgt dann auch die Erprobung auf dem Wasser. Equator Excursion P2 wird das erste vollelektrische Amphibium der Welt sein. Die Flugzeit mit einem Batteriesatz würde dann eine Stunde und 45 Minuten betragen. In der Hybridver-

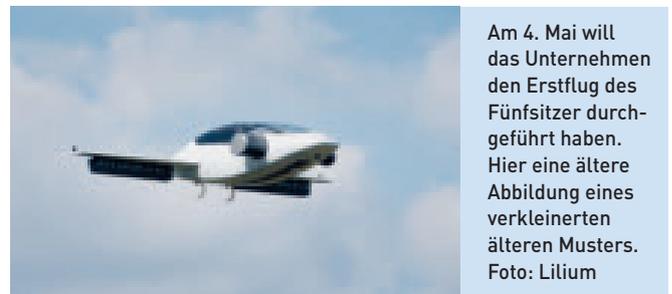


Mit deutschem Antriebssystem und großer Beharrlichkeit wird das Projekt des P2 Xcursion fortgeführt. Foto: Equator Aircraft

sion könnte man auf eine Flugzeit von fünf bis sechs Stunden kommen. Noch aber sucht das kleine Unternehmen Investoren, um die Produktion aufzubauen.

NEUES VON LILIUM

Vor fast genau zwei Jahren machte das Münchner Startup-Unternehmen Lilium mit einer sensationellen eVTOL-Entwicklung von sich reden: Es brachte einen Zweisitzer mit einem neuartigen Antriebskonzept, basierend auf schwenkbaren Hubmotoren, erstmals in die Luft. Die Lilium GmbH ist ein Luftmobilitäts-Startup aus Weßling bei München. Im März gab das Unternehmen bekannt, den Prozess für die Zulassung seines E-Flugtaxis bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) einzuleiten und plant, auch in den USA eine Zulassung zu beantragen. Der emissionsfreie Lilium Jet, der von 36 elektrischen Motoren angetrieben wird, kann mit einer



Am 4. Mai will das Unternehmen den Erstflug des Fünfsitzer durchgeführt haben. Hier eine ältere Abbildung eines verkleinerten älteren Modells. Foto: Lilium

Ladung in nur einer Stunde bis zu 300 Kilometer zurücklegen. Auf der Paris Airshow wird Lilium fehlen. Keiner weiß warum.

DG-FLUGZEUGBAU MIT FES-LÖSUNG IN DER LS8-E NEO

Als LS8-e neo präsentierte DG Flugzeugbau auf der AERO das erfolgreiche Standardklasseflugzeug mit einem 22 kW Elektroantrieb von LZ-Design, was der LS8-e neo als Heimweghilfe bis zu 2 m/s Steigen verschafft. Damit hat DG-Flugzeugbau einen erneuten Schritt im Bereich des Elektroflugs vollzogen, nachdem man sich vor Jahren wegen fehlender Nachfrage nach einer DG-1000 E-Version zunächst verabschiedet hatte. Die LS8-e neo ist sowohl in einer 15-Meter- als auch in einer 18-Meter-Version erhältlich.



DG's LS8-e neo fand großen Zuspruch auf der diesjährigen AERO. Foto: H.Penner

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsagen aller Art

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50

www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de



WATT, IHR VOLT FLIEGEN?

Die Aero in Friedrichshafen mausert sich zur Elektrofachmesse



Klappern gehört zum Handwerk. Kein Wunder also, wenn die Messeveranstalter im Nachbericht von einer Aero auf Rekordkurs sprechen. 757 Unternehmen aus 40 Ländern stellen aus, mehr als je zuvor. 32.100 Fachbesucher, 60 % davon mit Pilotenlizenz, reisten an den Bodensee. Das waren 3 % mehr als letztes Jahr, was Börsianer wohl mit der Vokabel „behauptet“ kommentieren würden. Doch solches Businessgetöse muss Besucher der Aero nicht kümmern, sie können unbeschwert durch die Hallen und über das Freigelände schlendern und ihrem Hobby frönen. Es erscheint deshalb keineswegs verfrüht, sich schon jetzt den nächstjährigen Termin der 28. Aero zu notieren, den 1.–4. April 2020.

Motorflugszene bleibt konservativ

Bekanntlich entwickelt sich die Echo-Klasse in langsamen Schritten vorwärts, was in der Luftfahrt nicht die schlechteste Taktik darstellen muss. Robin aus Frankreich, Hersteller der weit verbreiteten DR-400, geht sogar einen Schritt zurück und denkt über die Neuauflage des Kunstflugtrainers CAP10 nach, der nun CAP10C NG heißt. Wie einst in Holzbauweise erstellt, jetzt aber mit einem CFK-Holm im Flügel. Robin wollte mit dem Auftritt in Friedrichshafen testen, ob es genügend Interesse für eine Kleinserie des Trainers gibt. Angesichts von rund 300.000 Euro Einstandspreis plus landesüblicher Mehrwertsteuer könnte Kunstflugaspiranten freilich bereits vor dem ersten Start mulmig werden.

Die gleiche Zielgruppe will ab 2020 auch XtremeAir umwerben. Bisher bekannt für absolut kompromisslose Wettbewerbsflugzeuge, will man nun auch Einsteiger und weniger ambitionierte Hobbypiloten unterhalb der Kategorie Unlimited ansprechen. Die XA22 verfügt über einen 210 PS starken Vierzylinder von Lycoming und verträgt +/- 8 g Lastvielfaches. Den Messestand von Xtreme zierte in Friedrichshafen zwar nur ein Rumpf-Mockup der XA22, ihr Erstflug ist aber noch für diesen Sommer geplant.

Bereits dutzendfach in der Luft war der heimliche Star vieler Messebesucher, die nach dem legendären Luftfahrtpionier Reimar Horten benannte Horten HX-2. Derzeit steckt ein 100 PS starker Rotax 912 als Antrieb im Heck des Nurflüglers, doch die Zukunft sieht auch Horten Aircraft im Elektromotor.

Rotax möchte 180 PS

Flugmotoren gehören zu den zeitlosesten Konstruktionen überhaupt. Von vielen als Dinosaurier verspottet, führt an den luftgekühlten Boxern von Continental und Lycoming nach wie vor kein Weg vorbei.

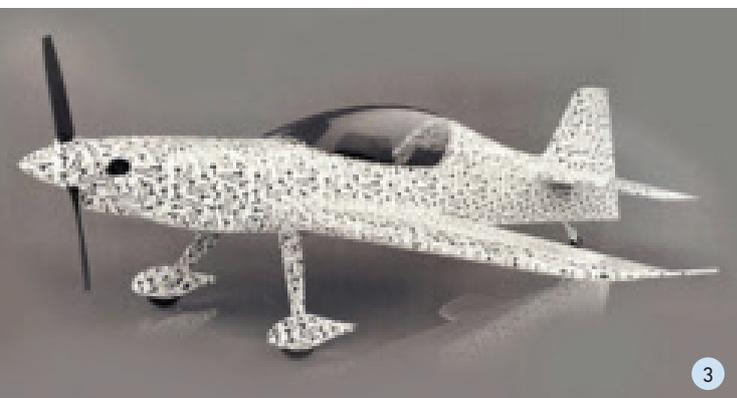
Der ernsthafteste Herausforderer ist Rotax. Die Österreicher dominieren den UL-Markt und verfügen dank des kanadischen Bombardier-Konzerns über ausreichend industriellen Hintergrund. Auf der Aero hatte Rotax heuer zwar keine Neuheit am Stand, doch ein Gespräch mit einem Firmenvertreter zeigte die Marschrichtung auf: Rotax möchte 180 PS anbieten, um



2



4



3

- 1: Elektromotoren, hier als Hilfsantrieb der GP 14 SE Velo von GP Gliders, standen im Mittelpunkt des Interesses auf der 27. Aero in Friedrichshafen.
- 2+3: Die Kunstflugtrainer CAP10 NG und Xtreme XA22 stoßen in eine sehr enge Marktlücke.
- 4: Der Nurflügler Horten HX-2 fliegt bereits und soll später einmal sogar elektrisch motorisiert abheben.

im amerikanischen Markt besser mitreden zu können. Ob das mittel- oder langfristig geplant ist, war nicht zu erfahren. Doch die 141 PS des 915 iS sind schon mal ein schöner Etappensieg. Einen Motor jenseits wirtschaftlicher Betrachtungen einer Großserie baut Aerosport Engineering im norwegischen Båstad. Beim ASE-650 SAGA handelt es sich um einen V-Zwölfzylinder von 5,4 l Hubraum, gedacht für originalgetreu klingende Scale-Nachbauten einer Mustang oder Spitfire.

„UL-ektrische“ Träume

Wie in der letzten Ausgabe von LuftSport erwähnt, dreht sich die gesamte UL-Szene derzeit um die neue Gewichtsgrenze

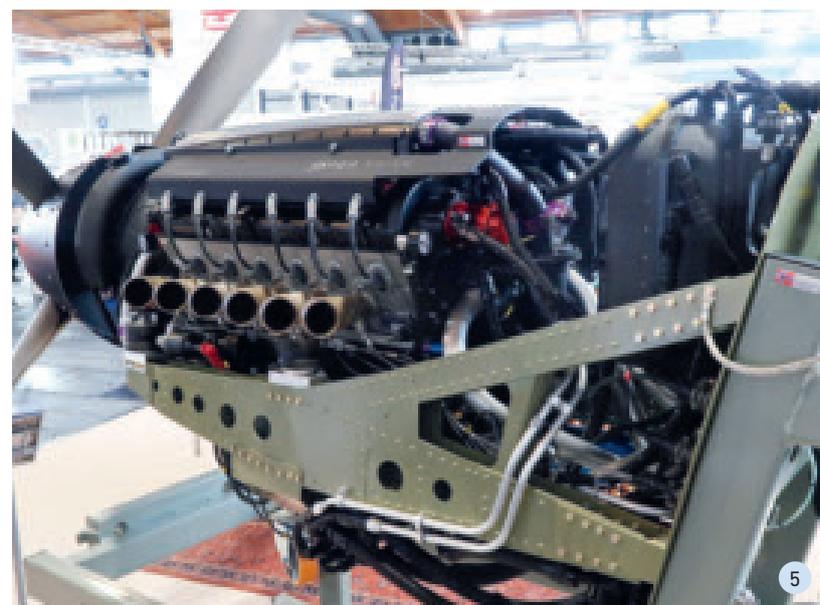
von 600 kg. Die begehrte amtliche Zulassung konnte zur Aero allerdings erst ein Hersteller vorweisen, und zwar Pipistrel. Kein Zweifel, dass viele andere folgen werden. Das Nadelöhr scheinen noch nicht ganz ausgegorene Regularien der Lärm-messung von aufgelasteten Ultraleichten darzustellen. Schön leise klingen bzw. klängen natürlich Elektromotoren, deren flächendeckende Verbreitung freilich auch in UL noch aussteht. Öffentliche Mittel sollen das ändern, beispielsweise förderte das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die Entwicklung einer hybriden Ikarus C42. Unter der Cowling sitzen sechs Lithiumpacks à 12,6 kWh und ein bis zu 70 kW leistender Motor von Geiger Engineering. Hinten im Rumpf ru-

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

irlshop

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

irlshop Luftfahrtzubehör 85874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +498268-9044804 kontakt@irl-shop.de



5



6



7

5: Ein Triebwerk für betuchte Erbauer von Warbird-Replikas ist der norwegische Zwölfzylinder Saga ASE 650.

6+7: Hybrid in die Luft zu gehen planen Alpi Aviation (oben) und Ikarus, wenn auch mit grundlegend unterschiedlichen Ansätzen.

mort das bordeigene Kraftwerk in Form eines 250 cm³ großen Viertakters aus dem Kartsport und treibt den Generator an. Die Reichweite hängt nur noch vom Tankinhalt ab, schwärmt Ikarus. Und hat somit das Niveau herkömmlicher Beniner erreicht.

Einen anderen Ansatz verfolgt Alpi Aviation aus Italien, die in Kooperation mit dem französischen Hybridspezialisten Efesto einen Elektromotor direkt am Propellerflansch des Rotax 912 platziert. Von der Flugerprobung scheint man noch ein Stück entfernt, denn am Stand gab's lediglich die Antriebseinheit vor dem Brandschott zu sehen.

Elektrosegler im Aufwind

Ebenfalls eine hybride Option plant RS.aero von Reiner Stemme. Der Doppelsitzer elfin 20.e wird in bekannter Stemme-Bauweise von einem faltbaren Propeller angetrieben. Der Strom an Bord reicht dem Hochleistungssegler für Start und gut eine Stunde Flugzeit. Für längere Strecken wird unter dem rechten Flügel ein Range Extender mit Wankelmotor und Generator eingehängt. Der ursprünglich für 2018 angekündigte Erstflug soll nun diesen Herbst stattfinden.

Elektrische Hilfsantriebe bis hin zur Eigenstartfähigkeit sind dank des faltbaren „Nasenpropellers“ FES bereits Realität. Fast alle namhaften Segelflugzeughersteller bieten dieses System an. Alexander Schleicher verfolgt seine eigene Technologie mit herkömmlichem Antrieb am ausfahrbaren Mast.

In Friedrichshafen erfolgte die Präsentation des eigenstartfähigen 15 m Standardklasse-Einsitzers AS 34 Me, dessen 8,6 kWh fassende Akkus in den Flügeln stecken, während als Antrieb die bereits in der ASG 32 El bewährte Technik mit 35 kW dient. Eine Stromladung soll knapp 3.000 m Höhengewinn und 130 km Reichweite ermöglichen. Schleicher bezeichnet seine Neuheit als erschwinglich, was nicht nur Stammkunden aufhorchen lässt. Über den Liefertermin liegen keine Informationen vor.

Helikopter, Drohne, UAV & Co.

Helikopter, mittlerweile auch in Deutschland sogar als UL verfügbar, haben sich einen festen Platz auf der Aero erobert und füllten eine ganze Halle. Drohnenanbietern scheint die Messe aber noch nicht attraktiv genug. An diesem Eindruck konnte auch die erstmals abgehaltene Sonderschau über Drohnen im Polizeieinsatz nichts ändern. Zumal sie aus Sicherheitsgründen nur für geladene Gäste offenstand.

Wie Pilze aus dem Boden schießen derzeit dafür die hoffnungsvollen Start-ups personentragender Taxidrohnen. Weltpremiere feierte in Friedrichshafen die V600 von AutoFlightX aus Gilching bei München. Der elektrische Senkrechtstarter besitzt sechs Rotoren für den vertikalen Auftrieb bei Start und Landung. Im Flug verwandelt sich die V600, angetrieben vom Druckpropeller im Heck, in ein herkömmliches Flächenflugzeug. Der bemannte Erstflug soll noch diesen Sommer er-



8



9



10



11

8+9: Die Elektrosegler Elfin 20.e und AS34 Me existieren für die Öffentlichkeit bislang nur als computeranimierte Grafiken.
 10: Polizeioberrat Martin Landgraf berichtete über den Einsatz von Drohnen bei der Polizei.
 11: Das hoffnungsvolle Start-up AutoFlightX stellte seine senkrecht startende V600 vor.

folgen, die eigentliche Vision sind aber autonome pilotenlose Flugzeuge für fünf Passagiere. Trotz des flotten Tempos der jugendlichen Mannschaft dürfte es bis dahin noch ein weiter Weg sein. Wie bei ausnahmslos allen Neugründungen auf dem Gebiet der Elektromobilität zu

Lande, zu Wasser und in der Luft gilt deshalb auch bei AutoFlightX: Investors welcome!

Text: Reinhold Wagner
Fotos: Messe Friedrichshafen, Hersteller, Reinhold Wagner, Ludwig Feuchtnr

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!

192 STUNDEN RADFAHREN FÜR KAMPF GEGEN SELTENE KRANKHEIT



1



2



3

1: Dank treibender Beats und Motivation der Spinning Instruktorinnen bewegten die rund 150 beteiligten DFS-Mitarbeiter acht Bikes 24 Stunden rund um die Uhr.

2: DFS-Niederlassungsleiterin Christine Schierhorn tritt gemeinsam mit ihrem Team in die Pedale.

3: Geschafft! Nach 192 Stunden auf dem Rad freuen sich die Bremer DFS-Mitarbeiter über eine Spendensumme von 4.220 Euro, die sie an die Initiative „Muskeln für Muskeln“ überreichen können. (3.700 EUR + nachträglich 520 EUR Mitarbeiterspenden)

Fotos: Anja Naumann

Mit einem Fahrrad-Spendenmarathon haben die Mitarbeiter der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH am Standort Bremen 4.220 Euro für einen guten Zweck gesammelt. Das Geld kommt der Initiative „Muskeln für Muskeln“ zugute.

Die DFS-Mitarbeiter in Bremen, die den Flugverkehr im gesamten norddeutschen Luftraum kontrollieren, haben ihre Muskeln für einen guten Zweck eingesetzt: In ihren Pausen hielten sie 24 Stunden lang acht Spinning Bikes in Bewegung, die im Foyer der Niederlassung aufgestellt waren. Unter den Teilnehmern war auch die Leiterin der Bremer DFS-Niederlassung, Christine Schierhorn. Sie radelte in ihren Pausen Seite an Seite mit Fluglotsen, Flugsicherungsingenieuren, Flugdatenbearbeitern, Safety Referenten und Team-

leitern. Mit Hilfe von Sponsoren sowie den Spenden der Mitarbeiter konnte so ein Spendenerlös von 4.220 Euro erzielt werden. Das Geld kommt der Initiative „Muskeln für Muskeln“ zugute, die damit die Erforschung der seltenen Muskelerkrankung SMA finanziert.

Bei der spinalen Muskelatrophie (SMA) handelt es sich um eine genetisch bedingte neuromuskuläre Erkrankung, die durch Muskelschwund zu massiven Mobilitätseinschränkungen bei den Betroffenen führt. Mit einer Häufigkeit von 1:6.000 bei Lebendgeborenen ist sie die zweithäufigste rezessiv vererbte Erkrankung beim Menschen, jedoch in der Öffentlichkeit nahezu unbekannt. In Deutschland gibt es ungefähr 5.000 Betroffene in allen Altersstufen. Ziel der Initiative „Muskeln für

Muskeln“ ist es, einen Beitrag zur Heilung dieser Krankheit zu leisten.

Unterstützer der seit zehn Jahren bestehenden Initiative ist der Münchner Fluglotse und Supervisor Christian Marr, der die Spende von Niederlassungsleiterin Christine Schierhorn entgegennahm. „Ich bin sehr stolz auf mein Team, dass wir gemeinsam alle acht Spinning Bikes 24 Stunden in Bewegung halten konnten. Und ich danke den Sponsoren, die das Geld dafür bereitgestellt haben“, sagte Schierhorn. „Der Einsatz der Kolleginnen und Kollegen hat mich sehr beeindruckt“, ergänzte Marr. „Das war wirklich eine ganz starke Teamleistung.“

Anja Naumann

VK/I

Medienbeauftragte DFS Center Bremen

Die Sponsoren:

1. www.shp-bremen.de
2. www.sportpraxis-zirwen.de
3. www.gdf.de
4. Die Bremer DFS Supervisor: www.dfs.de

5. www.florian-wellmann.de
6. Punto Pasta/Rosso Café am Airport Bremen: www.bremen-airport.com/erlebnis-flughafen/vor-ort/gastronomie/
7. www.mayapapaya.de

8. Die Mitarbeiter der DFS in Bremen
9. www.fitnessgalerie-neustadt.de (Spinning Bikes)
10. www.shop.zweirad-stadler.de/Bremen/ (Sachspenden)

BVL FEIERT LANGJÄHRIGES MITGLIED „ADI“ GARDE



Während einer Feierstunde auf seinem Flieberturm hat der Bremer Verein für Luftfahrt (BVL) sein Mitglied Adolf „Adi“ Garde geehrt. Nicht nur, dass der Jubilar im März seinen 90. Geburtstag beging, im April blickte er auch auf eine 60-jährige Pilotenkarriere und Mitgliedschaft im Verein zurück. Wie der Vorsitzende des

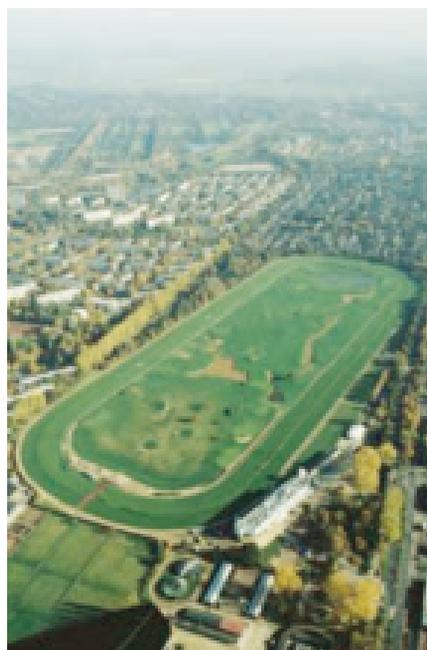
BVL, Torsten Heitmann, in seiner Rede betonte, hat „Adi“ nicht nur den Bau des historischen und für den Bremer Airport charakteristischen Flieberturms miterlebt, sondern durch sein Engagement und der Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung auch wesentlich zur Entwicklung des BVL zu einem modernen Luftsportverein beigetragen. Während des geselligen Beisammenseins wurde manche Anekdote ausgetauscht, und viele Unterhaltungen begannen mit der einleitenden Frage „Weißt Du noch, wie ...?“ Viel zu erzählen gibt es rund um den Verein sowieso, immerhin gehört er mit seiner 110-jährigen Geschichte auch zu den Gründungsvätern des Bremer Flughafens. Der Vereinsvorstand sieht sich aber nicht nur in seiner Tradition innerhalb der

Bremer Stadtgeschichte in der Pflicht, sondern heute auch als fester Bestandteil eines modernen, aufstrebenden City Airports. So ist z.B. die vereinseigene Flugschule auch durch ihre Lage auf einem internationalen Flughafen gut ausgelastet. Wie Heitmann als Vereinsvorsitzender berichtete, liegt ihm besonders die Mitgliederwerbung unter jungen Menschen am Herzen. In diesem Jahr sollen gerade Schüler und Studenten, insbesondere aber auch Frauen, auf die Möglichkeit der Pilotenausbildung angesprochen werden. Und dass die Mitglieder dann ihrem Bremer Verein für Luftfahrt lebenslang die Treue halten, sieht man ja am Beispiel von Adolf „Adi“ Garde.

Torsten Heitmann

KOMMENTAR

AUS FÜR DIE GALOPPENNBAHN – JA UND?



Wenn dieses Heft erschienen ist, ist es noch nicht lange her, dass die Bremerinnen und Bremer ein Kreuzchen auf vier verschiedenen Wahlzetteln machen durften. Sie haben die Bremische Bürgerschaft und die Stadtteilbeiräte gewählt. Das ist im kleinsten deutschen Bundesland das, was woanders als Landtag bezeichnet wird. Sie haben die Abgeordneten für das Europäische Parlament gewählt und sie durften mit einem Volksentscheid

ihren Wunsch zu einem städtebaulichen Projekt mitteilen. Bei dem nach der Bremer Landesverfassung möglichen Volksentscheid ging es um die Frage, ob eine bereits von Wohnbebauung und Gewerbe umgebene Galopprennbahn mit weiteren Wohneinheiten bebaut werden soll oder nicht. Auf der Fläche der Rennbahn, in deren Innenoval zudem ein 9-Loch Golfplatz liegt, würde ein komplett neuer Stadtteil entstehen.

Leider lag der Redaktionsschluss dieser Ausgabe so früh, dass das Ergebnis des Volksentscheides hier nicht mehr einfließen konnte. Aber: Was gehen uns Flieger überhaupt die Reitsportfreunde an, was scheren uns Fortbestand oder Bebauung irgendeiner Galopprennbahn? Sehr viel, denn man kann deutliche Parallelen zur Fliegerei und der Bedrohung unserer Flugplätze erkennen. Als die Rennbahn 1907 eingeweiht wurde, lag sie noch am Stadtrand. Die heute umgebenden Stadtteile wuchsen teilweise erst in den 1950er Jahren heran und umschlossen sie irgendwann. Kennen wir das nicht auch von der anfänglich oft abgelegenen Lage mancher Flugplätze? Da die Rennen in der Regel nur an Wochenenden stattfinden, herrschte auf der Anlage während der Woche meist beschauliche Ruhe.

Dadurch und weil nicht alle Flächen bis ins Letzte ausgenutzt werden mussten, konnte sich besonders im Innenoval und an den Bahnrändern in Tümpeln, Bäumen und Hecken eine artenreiche Fauna und Flora entwickeln, wie man sie in einem Innenstadtbereich sonst kaum findet. Allein 56 Brutvogelarten soll es dort geben, fünf besonders geschützte Fledermausarten und 250 Bäume, die der Baumschutzverordnung unterliegen.

Eine grüne Oase also inmitten eines Stadtgebietes. Ist das auf unseren Flugplätzen anders? Auch wir führen gerne an, wie artenreich und damit ökologisch wertvoll unsere Flugplätze besonders an den Rändern, zwischen den Hallen und an flugbetrieblich ungenutzten Flächen sind. Wie in anderen Großstädten ist auch in Bremen Wohnraum knapp und begehrt. Bedarf und Nachfrage nach zusätzlichen Wohneinheiten sind unübersehbar. Da drängt sich ein – über die Zeit innerstädtisch – gelegenes Filetstück wie das der Galopprennbahn geradezu in die Begehrlichkeit möglicher Investoren. Verständlich ist es allemal. Ob damit aber letztendlich auch der angemahnt dringend benötigte, bezahlbare Wohnraum für Familien, Alleinerziehende, Studenten und Beschäftigte mit kleinen Einkommen

geschaffen wird, ist damit – wenngleich von SPD, Bündnis 90/die Grünen und der Linken zunächst einmal zugesagt – noch lange nicht in Stein gemeißelt.

Was lernen wir also aus den Bebauungsplänen der Bremer Galopprennbahn? Randsportarten haben es sehr schwer, ihre Ansprüche und Bedürfnisse durchzusetzen, wenn die Politik vermeintliches oder tatsächliches öffentliches Interesse und Investoreninteressen geschickt

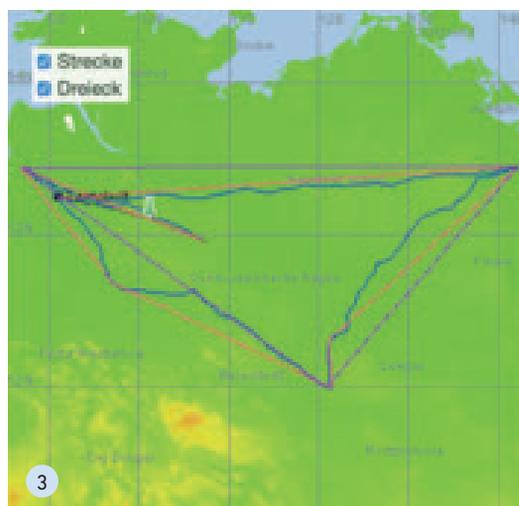
miteinander zu verbinden versteht. Für manchen Luftsportverein in Deutschland keine umwerfend neue Erkenntnis. Wir müssen nur nach Bremerhaven blicken und uns das Debakel um den auch drei Jahre nach Schließung von Luneort noch immer nicht realisierten Offshore-Terminal in Erinnerung rufen. Einen mitgliederstarken Fußballverein und dessen Stadion hätte man im Fall Galopprennbahn wie im Falle Luneorts ganz sicher nicht zur Dis-

position gestellt. Und zweitens: Ein wenn auch kleines, aber dennoch wertvolles Refugium der Tier- und Pflanzenwelt inmitten einer bebauten Umgebung vorweisen zu können, zählt nichts, wenn einmal Begehrlichkeiten geweckt sind.

Vielleicht war es genau das, was eine Bürgerinitiative bewegt hat, den beschwerlichen Weg bis zur Durchsetzung eines Volksentscheides zu gehen.

Ralf-Michael Hubert

ERSTES TAUSENDER VON TARMSTEDT AUS GEFLOGEN



1: Sektdusche nach der Landung für das erste Tausender von Tarmstedt aus. Der Schnitt über die Gesamtstrecke lag bei 101,5 km/h.

2: Geschafft – Rolf Struckmeyer (li.) und „BC“ Björn-Christian Michaelis nach dem knapp zehnstündigen Flug.

3: Aus dem FAI-Dreieck von 863 km machten Rolf Struckmeyer und Björn-Christian Michaelis noch einen Streckenflug von knapp 1002 km.

Björn-Christian Michaelis und Rolf Struckmeyer haben am 07. Mai mit ihrem Arcus-T „2A“ das erste Tausender von Tarmstedt aus geflogen. Zunächst hatten die beiden ein 800er FAI-Dreieck um die Wendepunkte Löcknitz bei Pasewalk und den Flugplatz Zerbst geplant. Ein kräftiger Rückenwind am Vormittag mit Reihungen ließen die beiden schon auf dem ersten Schenkel schnell vorankommen. „Zu klein aufgeschrieben“ war daraufhin die Erkenntnis, die in den beiden schon bald den Gedanken an eine Vergrößerung des Fluges aufkommen ließ. Mit im Tagesverlauf abnehmender Windgeschwin-

digkeit bei unverändert sehr guten Steigwerten konnte die ursprüngliche Aufgabe frühzeitiger als erwartet beendet werden, so dass sich beide entschieden, einen freien Flug an das FAI-Dreieck anzuschließen. Über Tarmstedt hinaus flogen sie weiter bis Bremerhaven, von dort noch einmal in südöstliche Richtung, ein zweites Mal über ihren Heimatplatz hinaus und wendeten schließlich ein Stück weit hinter Uelzen, um ihren Flug nach genau 1001,8 km in Tarmstedt zu beenden.

Das erste Tausender und weitere am selben Tag oder in der Vergangenheit bereits

geflogene 700 und 800 km-Strecken zeigen, dass das „nasse Dreieck“ zwischen Elbe und Weser besser ist als sein Ruf und Tarmstedt ein guter Ausgangspunkt für Flüge in die Lüneburger Heide und die thermisch guten Gegenden in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg.

Ralf-Michael Hubert

GLÜCKWUNSCH AUS DEM NORDEN: 50 JAHRE STANDARD CIRRUS



1



2



3



4

1: 1974: Großer Bahnhof für ein kleines Flugzeug. In Lemwerder wird ein Std. Cirrus als erstes Kunststoffflugzeug des Vereins vom ehemaligen Kunstflugweltmeister Gerd Achgelis feierlich getauft.

2: Ende der siebziger Jahre waren es schon drei, zwei vereinseigene und ein privater. Als Flaggschiffe der Flotte wurden sie für das Foto auch entsprechend weit nach vorne ins

Bild gerückt. Im Laufe der Jahre kamen noch drei weitere, private Std. Cirren hinzu.

3: Bis heute hat der Std. Cirrus nichts von seiner Attraktivität verloren und ist in der Clubklasse weiterhin gut mit dabei ...

4: Std.-Cirrus zu fliegen sei ein Genuss, sagen diejenigen, die es nach vielen Flügen darauf wirklich wissen müssen.

Foto: Thomas Seiler

Mahner und Warner. Das neue Flugzeug sei aus Kunststoff und damit viel schwerer als ein Holzflugzeug – „tückisch, gefährlich!“. Das dünne Profil erfordere ein schnelleres Fliegen und verzeihe nicht den geringsten Steuerfehler – „tückisch, gefährlich!“. Seilrisse mit diesem Flugzeug möge man sich besser gar nicht vorstellen. Und dann: ein Einziehfahrwerk. Überflüssig. Es sei nur eine Frage der Zeit, bis jemand vergessen würde, es vor der Landung auszufahren und den teuren Vogel ruiniere – „tückisch, gefährlich!“ Ein Pendelruder. Hibbelig, übersensibel, fast nicht kontrollierbar – „tückisch, gefährlich!“ Zur Landung müsse schneller angefliegen werden. Man schösse mit so einem Flieger nur allzu leicht über den ganzen Platz. Außenlandungen seien damit praktisch gar nicht mehr machbar und überhaupt, Landungen seien mit dem Standard Cirrus, man ahnt es schon, „tückisch und gefährlich!“

Als junger Flugschüler ist man geneigt, das alles zu glauben. Aber bald wurde klar: Wenn die großen Koryphäen Überlandflüge machten, kam der Std. Cirrus immer als letzter an den Platz zurück. Aber mit der größten geflogenen Strecke. Streckengrößen, die vorher entweder noch nie im Verein geflogen worden waren oder wenn, dann nur ganz selten und von ganz wenigen. Die Zahl der Pilotinnen und Piloten,

Ich erinnere mich noch genau: Als 16-jähriger Segelflugschüler war ich gerade einmal zwei Wochen im Verein, es mögen vielleicht auch drei gewesen sein. Ganze sechs Starts hatte ich bis dahin in meinem Schülerheft stehen, als die erste große Feierlichkeit im Verein anstand: die Taufe eines nagelneuen Segelflugzeuges. Ein großes Ereignis für den Stolz des Vereins, das mit entsprechend sorgfältiger Planung und einem gewissen Maß an Aufregung vorbereitet worden war.

Für mich war bis dahin, verständlicherweise, allein mein Schulflugzeug Rhönlérche das Maß aller Dinge. Höchsten Respekt, ja geradezu Demut, nötigten mir die Erzählungen älterer Vereinsmitglieder über ihre fliegerischen Heldentaten ab. Mit ihren Schilderungen versicherten sie mir zugleich, dass das richtige Segelfliegen erst mit den wahrlich sagenhaften Leistungen einer Ka 6 beginnen würde.

Und nun das. Da stand das neue Flugzeug des Vereins. Schneeweiß statt elfenbeinfarben. Überall glatt wie ein Baby. Eine durchgehende Kontur von der Rumpfspitze bis zum Rumpfrücken, ohne den üblichen buckligen Absatz, den sonst die Haube hervorrief. Der Pilot lag mehr im Cockpit, als dass er aufrecht saß. Das Höhenleitwerk war oben, in Kopfhöhe, nicht tief, wie in meiner Rhönlérche oder dem bisherigen Super-super-Flugzeug Ka 6. Der neue Flieger sah einfach schon schick und schnell aus. „Ein Cirrus“, erklärte man mir und weil das nicht vollständig richtig sei, lernte ich bald, dass ich die korrekte Bezeichnung „Standard Cirrus“ verwenden sollte, wenn ich mich nicht als total Unwissender outen wollte. Dass die Leistungen des Standard Cirrus selbst diejenigen der bisherigen Königin Ka 6 überträfen, umhüllte den neuen Flieger mit einer Aura des Göttlichen. Dennoch gab es

die den Std. Cirrus flogen, wuchs. Und sie flogen ihn gerne und mit zunehmender Begeisterung. Niemand sprach mehr von einem riskanten, gefährlichen Flugzeug. Im Nachhinein muss man sagen: Bei uns hat der Standard Cirrus das Streckenfliegen populär gemacht und die Möglichkeit zu weiten, erlebnisreichen Flügen für die Mehrzahl der Mitglieder eröffnet. Schon bald genügte ein Standard Cirrus im Verein nicht mehr und es kam ein zweiter hinzu. Und über die Jahre zusätzlich vier private. Und was war mit seinen angeblichen

Tücken? Nach gründlichen Einweisungen und schrittweisem Vertrautmachen mit dem Typ sind die Standard Cirren immer unfallfrei und völlig problemlos bei uns geflogen. Einen davon haben wir bis heute in unserer Flotte. Nach Jahren in Lemwerder fliegt er jetzt an unserem neuen Heimatplatz Tarmstedt. Und weil wir überzeugt sind, dass er uns als leistungsfähiger Clubklasse-Flieger auch in Zukunft noch viele große, schnelle und erfolgreiche Flüge bescheren wird, haben wir ihn erst kürzlich mit Winglets aufge-

wertet und für das kommende Jahrzehnt vorbereitet. Wir sind sicher „da geht noch was“ mit dem Standard Cirrus.

In diesem Jahr feiert der Standard Cirrus Jubiläum. Vor fünfzig Jahren startete Klaus Holighaus mit dem Prototyp zum Erstflug und schuf damit einen Konkurrenten zur Std. Libelle und zur ASW 15. Von der Fangemeinde aus dem Norden einen herzlichen Glückwunsch zum Fünfzigsten an alle noch fliegenden Standard Cirren und ihre Eltern in Kirchheim/Teck.

Ralf-Michael Hubert

Ich war von 2001 bis 2005 Teilhaber an dem Std. Cirrus D-2063. Ich habe nur gute Erinnerungen an das Flugzeug. Trotz des Pendelhöhenruders, dem nachgesagt wurde, es „trachte dem Piloten nach dem Leben“, habe ich keine außergewöhnlichen Situationen mit dem Flugzeug erlebt. Es war leicht aufzurüsten und wenn man sich an die Sicherung der L'Hotellier-Anschlüsse der Querruder und Bremsklappen gewöhnt hatte (eine Wedekind-Sicherung hatte das Flugzeug nicht), war das Aufrüsten in zehn Minuten zu bewerkstelligen.

In der Thermik konnte das Flugzeug mit 80 km/h geflogen werden und war trotzdem noch wendig. Was das „Gas geben“ zwischen den Bärten anbelangte, merkte ich schon, dass die Konstruktion aus dem Ende der 60er-Jahre kam. Die Polare zeigte bei höheren Geschwindigkeiten eben steiler nach unten aus als bei modernen Konstruktionen. Wenn man sich auf das Flugzeug eingeflogen hatte, waren bei unserer norddeutschen Thermik Durchschnittsgeschwindigkeiten von 80 km/h und mehr möglich.

Die doppelstöckigen Rittner-Bremsklappen ließen steile und präzise Anflüge zu,

auch auf kleinen Außenlandeplätzen. Während meiner Zeit mit dem Std. Cirrus sind mir allerdings nur zwei Außenlandungen widerfahren.

Alles in allem bin ich sehr gerne mit dem Flugzeug geflogen und habe mich gefreut, dass mit der Verschmelzung der Vereine Segelfluggruppe Bremen und Airbus Weserfluggemeinschaft Lemwerder ich wieder die Möglichkeit bekam, einen Standard-Cirrus fliegen zu dürfen

Martin Zimmermann

Die LS 8 ist der erste Einsitzer, für den ich tatsächlich auch mal den Cirrus nicht fliegen würde. Der Std. Cirrus war für mich das erste Flugzeug, welches sich auch quasi aus dem Handgelenk fliegen ließ.

Michael Kretschmer

Nachdem ich meine Junioren-Zeit fast ausschließlich auf Standard-Klasse-Flugzeugen verbracht habe, bin ich 2010 in die Clubklasse gewechselt. Da im Verein ein Standard Cirrus zu Verfügung stand, bin ich auf ihm geflogen. Die extrem hohe Wendigkeit, gepaart mit der Eigenschaft, selbst kleine Auf- und Abwinde anzuzei-



gen, macht den Standard Cirrus zu einem perfekten Flugzeug für den Streckenflug. Im Vorfeld einiger nationaler und internationaler Wettbewerbe haben Gerrit Feige und ich die Cirren so aufeinander abgestimmt, dass zwei identische Flugzeuge mit maximal erlaubter Flächenbelastung und Schwerpunkt für den Teamflug zu Verfügung standen. Im Vorflug war es so auch möglich, mit schweren Flugzeugen polnischer Bauart mitzufliegen. Außerdem ist es möglich, tragende Linien auszufliegen wie es eher mit besseren Flugzeugen üblich ist. So sind mit dem Standard Cirrus auch hohe Schnittgeschwindigkeiten jenseits der 100 km/h möglich.

Lars Hagemann

Neben vielen ereignisreichem Streckenflügen von meinem Heimatflugplatz Tarmstedt aus durfte ich auch an einigen Wettbewerben teilnehmen – darunter auch die DM der Clubklasse 2017 auf der Mönchsheide.

Meine exotischste Erfahrung auf dem Cirrus durfte ich während eines zweiwöchigen Urlaubs in Kingsland, Rumänien, erleben. Darunter befand sich nämlich auch eine Außenlandung im „Nirgendwo“ der rumänischen Landkarte. Für die loka-

le Dorfbevölkerung war es offensichtlich eine sehr ungewohnte Erfahrung, zumal wir mit zwei Cirren auf dem Feld landeten. Nach vielen schönen Flügen und unvergesslichen Erinnerungen wurde die AR vor einiger Zeit verkauft. Glücklicherweise verfügt mein Heimatverein noch über einen Std. Cirrus. Sicherlich werde ich gerne immer wieder auf das Privileg zurückkommen, diesen Flieger fliegen zu dürfen!

Soufian El Allouki



EHRUNG VON REINHARD SCHMIDT

Am 22.2.2019 bekam Reinhard Schmidt im Zuge der Jahreshauptversammlung des Niendorfer Flugsportclubs die Silberne Ehrennadel des DAEC überreicht.

Reinhard trat 1978 in den Verein ein und ist seit über 20 Jahren in verschiedenen Ämtern im Vorstand aktiv. Seit 2011 ist er 1. Vorsitzender und wurde gerade erneut im Amt bestätigt.

Reinhard ist dem Modellflug und dem

Verein sehr verbunden, so wurden unter seiner Leitung diverse Gebäude errichtet und auch als Fluglehrer und Schlepppilot war er aktiv.

Für diese vorbildliche Arbeit wurde er nun in dankbarer Würdigung seiner Verdienste ausgezeichnet. Es gratulieren ganz herzlich der Niendorfer Flugsportclub und der Landesverband Hamburg.

Tore Klamm

2. Vorsitzender NFSC



Reinhard Schmidt (re.) und Tore Klamm

PFINGSTFERIENSCHULUNG BEIM HAC BOBERG

Sieben bis zwölf Flugschüler täglich nutzten die Gelegenheit, in den Hamburger Pfingstferien vom 13.-17. Mai an der einwöchigen Schulung teilzunehmen. Von fünf angesetzten Tagen waren vier fliegerisch gut. Nur ein Tag musste wegen Regens neutralisiert werden, wurde aber für Theorieunterricht und A-Prüfungen verwendet. Alle Teilnehmer waren sehr rege beim Flugbetrieb dabei und die Fluglehrer Reinhard Pankow, Matthias Schmidt und Jürgen Seeger von morgens bis abends im Einsatz.

Auch den Windenfahrern, hier besonders Marcel Rast und Hans Lewitz, ist zu danken sowie den HAC-Mitgliedern, die Flugleitung machten und den Schulungsbetrieb mit unterstützten. Bei so-

viel Einsatz blieb der Hunger natürlich nicht aus und so war neben den vielen fliegerischen Höhepunkten der tägliche Mittagstisch von Vereinswirt Ulli jedesmal ein stärkendes Highlight.

Das Ausbildungsergebnis der Schulungswoche ist äußerst erfreulich. Alle Schüler machten deutliche Fortschritte und die Ausbildungskarten konnten gut gefüllt werden. Pünktlich zum Ende der Schulungswoche, dem letzten Tag, dem Freitag, wurden die zahlreichen Erfolgsmomente abschließend noch durch zwei Alleinflüge gekrönt.

Das Resümee des Pfingstferienfliegens ist leicht erstellt: Sehr erfolgreich und es hat allen viel Spaß gemacht.

Eine nächste Schulungswoche in den



Es hat allen viel Spaß gemacht.

Hamburger Herbstferien ist schon vorgesehen und auch nächstes Jahr soll es wieder eine Pfingstferiensschulung beim HAC geben. **hk**

WIR GRATULIEREN:



David Lübbering

HAC Boberg am 19.04.2019
bei den Fluglehrern Martin Ebel
u. Malte Zickermann in Boberg

Henrik Wagner

HAC Boberg am 21.04.2019
bei Fluglehrer Dirk Husmann
in Boberg



TERMINE

DATUM	VERANSTALTUNG
29.06. – 22.07.2019	„Der Berg ruft!“ – Fliegerlager des HAC Boberg in Aspres, Südfrankreich
13.07. – 28.07.2019	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Pirna
24./25.08.2019	19. und letzte Runde der Segelflug-Bundesliga 2019

NEUFASSUNG DER SATZUNG DES LUFTSPORT-VERBAND NIEDERSACHSEN E. V.

Die Neufassung der LVN Satzung und damit einhergehend unsere Namensänderung auf den neuen/alten Namen, der bei der Gründung 1952 gewählt wurde, ist am 7.5.2019 durch das Amtsgericht Hannover eingetragen worden. Auf den ersten Blick wird

wieder klar, wer und was die Mitglieder verbindet – der Luftsport in seinen unterschiedlichsten Ausprägungen. Die moderne Satzung trägt den Veränderungen in Kommunikation, Interessenvertretung und Sportausübung Rechnung und wir sind überzeugt,

damit unseren Vereinen und Luftsportlern eine solide Interessenvertretung und Dienstleistung bieten zu können.

Der Vorstand

FLUGLEHRER-LEHRGANG 2019: ALS HESSE IN NIEDERSACHSEN

Wow! So hatte ich mir das nicht vorgestellt!



1

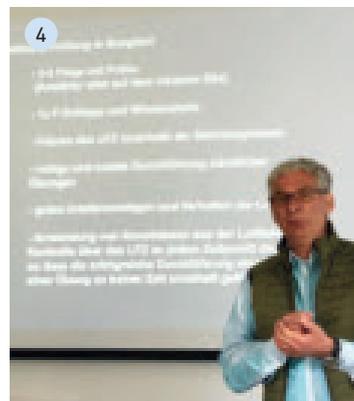


2

- 1: Fluglehreranwärter Henno, Johann und Moritz
- 2: Am Start am Großen Moor
- 3: Entspannter FI Robert mit Martin
- 4: Jürgen beim Einschwören auf den Lehrplan



3



4

Lehrgangleiter Jürgen Habel hatte uns ja schon vor dem Theorielehrgang im Februar angekündigt, dass es „hartes Brot“ werden würde. Verflixt, so kann ich den Bericht nicht

wirklich anfangen. Ich schrecke ja ab, Fluglehrer zu werden. Also, es war ein Spaziergang und hat ausschließlich Spaß gemacht. Hm, das glaubt mir auch kein Mensch.

Eines kann ich ganz ehrlich versichern: Das Essen beim Praxislehrgang in Burgdorf war alles andere als „hartes Brot“. Die Flugplatznachbarin Ingrid hat uns 16 Tage lang super le-



5: Gruppenbild mit ASK 21
 6: Jürgen vor der Navigationsprüfung
 7: Alicia freut sich über den Spitzentag
 8: Auch Muskelkraft war gefordert



cker und reichhaltig bekocht. Danke, Ingrid!
 Heiners liebevolle Frühstücks- und Abendessensvorbereitung tat ein Übriges. Die Waage erschien uns als eine immer bedrohlichere Maschine. Vielleicht hätten wir das Trudeln auch besser an den Anfang des Lehrgangs gelegt. Auch kann ich versichern, dass wir Teilnehmer aus anderen Bundesländern (Hessen, Bayern, Bremen) einen wunderbar vorbereiteten und professionellen Lehrgang genossen haben. Jede Menge Referenten und Ausbilder haben uns ein Riesenspaket an Wissen und Erfahrungen mitgebracht.
 Wie mache ich bloß Werbung dafür, Fluglehrer zu werden, ohne abgedroschene Phrasen zu dreschen? Macht das einfach! Ruft Jürgen beim LVN an und meldet euch zum nächsten Lehrgang an. Zwischen 10 und 15 Teilnehmer sind ideal. Jürgen und sein Team unterstützen dich mit allen Informationen, auch wenn du nicht in Niedersachsen fliegst. So viele Erfahrungen kann man selten in so kurzer Zeit sammeln und sich wirklich auch persönlich weiterentwickeln. Natürlich wächst man auch als Gemeinschaft sehr zusammen und gewinnt neue Freunde. Nun, jetzt sind es doch ein paar Phrasen geworden, aber Begeisterung muss einfach raus.

Alle Übernachtungsvarianten wurden in Burgdorf genutzt: Zelt, Wohnwagen, Vereinsheim und ein Zimmer bei Ingrid standen zur Verfügung. In den kältesten Nächten bei 0° C haben sich im Zelt dann schon mal Heizdecken bewährt. Danke an alle Helfer des LSV Burgdorf für ein Rundum-Wohlfühlpaket, welches es uns erlaubte, uns ganz aufs Fliegen und Lernen zu konzentrieren.
 Diesmal hatte sich der LVN richtig was vorgenommen! Wir waren 20 Fluglehrer-anwärter. Das gab es wohl noch nie. Das hieß, mehr als 400 Starts in zwei Wochen zu bewältigen. Unsere Ausbilder Jürgen, Meike, Günter, Thilo und Robert gaben richtig Gas.
 Besonders die ersten Starts waren wirklich aufregend und anspruchsvoll. Unsere Ausbilder hatten sichtlich Spaß in der Rolle des Flugschülers und brachten uns allein dadurch an Grenzen, dass sie wortwörtlich alles taten, was wir ihnen sagten. „Drück mal“ wurde unmittelbar umgesetzt und erst nach einem entsetzten „Das reicht!“ beendet. Boah, eine echte Herausforderung, die richtige und präzise Ansprache zu finden und mit dem Dreiklang der Fehlerkorrektur Feedback zu geben. Fehler zuzulassen, damit der Flugschüler sicher lernen kann, ist nicht ganz leicht. Ausrufe wie „uiuiui“, „huch“ oder „au weia“ wir-

ken auf Fluganfänger auch nicht gerade vertrauensfördernd. Eine emotionale und manchmal wortwörtliche Achterbahnfahrt. Aufforderungen wie „ein bisschen“ halfen weder bei den Fluglehrern noch bei Ingrid.
 Also ran an die Methodik und sich die richtige Fluglehrersprache aneignen. Schon nach vier bis fünf Starts fühlen wir uns langsam sicherer. Platzrunde für Platzrunde wurden wir besser.
 An Regentagen gings an die Lehrproben. Es galt einen 45-minütigen Unterricht zu einem zugeteilten Fachthema vorzubereiten und zu halten. „Ich brauche noch Zeit zur Vorbereitung“ war der meistgesagte Satz auf Anfrage vom Ausbildungsleiter.
 Die Ausbilder waren hier mit klarem Feedback unsere größten Kritiker, aber auch Unterstützer.
 Die 14 Ausbildungstage waren mehr als ausgefüllt und brachten uns näher an die beiden Prüfungstage.
 Durch das gute Training und die eigene Vorbereitung sollte die Prüfung auch gut klappen.
 Ich freue mich schon riesig auf die ersten Starts mit unseren Flugschülern im Verein zu Hause.

Martin Lange

LEBT DENN DER ALTE DREHMEIER NOCH?

Erfahrungen und Erkenntnisse vom Rallyefliegerseminar am Flugplatz Celle-Arloh (EDVC)



Erst vor wenigen Wochen hatte ich Elmar aus unserem Fliegerverein Aeroclub Hamburg angesprochen, ob er noch einen Navigator für die im Mai in Blexen (EDWT) stattfindende Niedersachsentrallye suche. Sofort waren wir uns einig, gemeinsam Theorie und Praxis der Rallyefliegerei vorweg auf einem vom DAeC Landesverband Niedersachsen organisierten Vorbereitungsseminar in Celle-Arloh (EDVC) kennenzulernen. Schließlich waren wir, Elmar Mehring und Clemens Pellenwessel, in diesem Metier blutige Anfänger, kannten uns kaum und waren auch noch nie zusammen geflogen.

Schon wenige Tage später ließ uns Seminarleiter Dietmar Hepper eine ellenlange Liste mit nützlichen und erlaubten Hilfsmitteln für die Rallye zukommen. Und da tauchte plötzlich der in meiner digitalen Welt schon fast vergessene Drehmeier wieder auf. Aber wo war er nur? „Hast du den Drehmeier gesehen?“, wollte ich von meiner Frau wissen, die in solchen Dingen einfach besser organisiert ist als ich. Und tatsächlich, in einer verstaubten Ecke im Keller fand ich ihn schließlich, den alten Drehmeier. Vielleicht war es mein schlechtes Gewissen wegen der jahrelangen Vernachlässigung dieses Kartonstreifens, dass wir uns schnell wieder anfreundeten, und ich verspürte Nostalgie bei dem Gedanken, in einer analogen Welt mit Rechenschieber groß geworden zu sein. Mit markierter Windrichtung und -geschwindigkeit erkannte ich sofort das Winddreieck auf der transparenten Drehscheibe. Nur die gewünschte True

1: Und wo finde ich jetzt das Winddreieck für Leg?

2: Konzentrierte Flugvorbereitung: Zuerst rotierte die Scheibe des Drehmeiers ...

3: ... und dann die Räder der Maschinen.

Air Speed (TAS) und der True Course (TC) aus der Karte mussten durch Drehen und Schieben eingestellt werden und schon konnte man Ground Speed (GS) und True Heading (TH) auf dem Drehmeier ablesen. Ich hatte den Dreh wieder raus, denn gute Freunde vergessen sich nicht.

So präpariert ging es an einem nebligen Morgen mit einer Cessna C172 vom Flugplatz Uetersen (EDHE) nach Celle-Arloh. Den Hinflug nutzten wir, um erste gemeinsame Erfahrungen mit der Präzisionsnavigation zu sammeln. Dazu hatte ich in meiner Flugplanung den einstündigen Flug in Abschnitte unterteilt, und wir waren zunächst zufrieden, Rotenburg (EDXQ), von Stade (EDHS) aus über den Fernsehturm Wangersen kommend, fast auf die Minute genau überflogen zu haben. Aber ist ein sekundengenauer Überflug, so wie in den Rallyestatuten gefordert, und das zu einem bestimmten Zeitpunkt, überhaupt möglich? „Ja, sonst gibt es Strafpunkte“, ließ uns Dietmar nach unserer Ankunft bei einer Präsentation über Regeln und Bewertungen der Rallye wissen. Unsere vermeintliche fliegerische Glanzleistung vom Hinflug wurde auf ein Normalmaß wieder zurechtgestutzt. Die Regeln sind einfach: Je größer die zeitliche und räumliche Abweichung beim Fliegen, umso größer wird das Strafpunktekonto. Eine exakte Ziellandung um weniger als 3 m hinter der Schwelle bleibt straffrei. Bei der 40-m-Markierung hat man allerdings sein Strafkonto maximal aufgefüllt. Ebenso bei einer Landung von

über 10 m vor der markierten Schwelle, denn es gilt das Flugzeugträgerprinzip: Sie ist fatal bei Höchststrafe.

Der Bodennebel hatte sich endgültig verzogen, und wir konnten es kaum erwarten, bei blauem Himmel endlich mit dem praktischen Teil der Proberallye zu beginnen. Zuvor gab uns Dietmar noch eine umfangreiche Checkliste für die Karten- und Flugvorbereitung in die Hand. Einfach und genial war der Tipp, sich ein Lineal aus Millimeter-Papier zu falten, mit dem wir für die einzelnen Streckenabschnitte in Abhängigkeit von der jeweiligen Ground Speed die Minuten-Markierungen in die topografische Karte (TÜK200) eintragen konnten. Schon wieder hatte uns die analoge Welt in Papierform eingeholt. Den etwas jüngeren Piloten unter uns erkläre ich an dieser Stelle aber nicht das Millimeter-Papier: Es muss ja auch einen Vorteil haben, aus einer vergangenen Zeit zu stammen.

Mit einer von uns gewählten TAS von 95 kt durften wir mit unserer Cessna als erstes auf die Startbahn, denn das schnellste Flugzeug startet zuerst und das langsamste zuletzt. Beim Suchen der Wendepunkt- und Streckenbilder entlang der Strecke mussten wir den Preis für unsere forsche Herangehensweise zahlen: Nicht Geschwindigkeit ist gefragt, sondern vielmehr fliegerische Präzision. In unserem Geschwindigkeits- und Höhenrausch blieb die Mehrheit der 18 zu identifizierenden Fotos auf unserer großräumigen Rallye um Munster buchstäblich auf der



Ziellandung:
Wir schweben
und schweben
und schweben.

Strecke. Auch in der Organisation der Fotos im Cockpit und dem Abgleich mit der Umgebung sah ich erhebliches Verbesserungspotential beim Navigator. Zu sehr hatte ich in der Vorbereitungsphase diesen Teil der Rallye vernachlässigt. Zum Glück konnte der Pilot, der die gesamte Strecke innerhalb eines räumlichen Toleranzbandes fehlerfrei abflog, dieses Defizit ausgleichen. Einige Wendepunkte überflogen wir mit nur wenigen Sekunden Abweichungen zu den vorgegebenen Zeitpunkten. Zusammen schafften wir es sogar, den letzten Punkt der Rallye auf die Sekunde genau um 16:33:38 LCL zu überqueren. Möglich war dies nur mit Hilfe einer Funkuhr, die jedes Team im Cockpit haben sollte, bei gleichzeitiger Anpassung der Ground Speed. Hier war Teamwork und das sekundenschnelle Lösen von Dreisatzaufgaben im Kopf gefragt: Um wieviel muss die Ground Speed

erhöht oder reduziert werden, wenn die 2-Minuten-Markierung vor dem nächsten Wendepunkt um 10 Sekunden zu früh überflogen wird? Nach exakt 70 Minuten Flugzeit konzentrierten wir uns bei der abschließenden Ziellandung auf dem „Flugzeugträger“ Celle-Arloh zu sehr darauf, eine Landung vor der Schwelle unter allen Umständen zu vermeiden und setzten prompt kurz hinter der 40-m-Linie auf, also wieder Höchststrafe. Da wir die Ersten im Ziel waren, konnten wir uns noch einige Landungen des nach und nach eintrudelnden Teilnehmerfeldes anschauen. Hier glaubten wir bei den alten Hasen die richtige Landetechnik für die Niedersachsenrallye am 25. Mai auf dem Flugzeugträger Blexen (EDWT) erkannt zu haben. Der Entschluss, daran teilzunehmen, stand für uns beide sofort nach der erlebnisreichen Proberallye fest, ohne zu wissen, dass wir

Tage später eine „Beginnergewinner“-Trophäe vom DAeC erhalten sollten. Auf dem Rückflug am Abend nach Uetersen gingen mir Gedanken wie Jung und Alt, digital und analog, Cola und Bier, Taschenrechner und Bleistift durch den Kopf und erzeugten ein breites und zufriedenes Grinsen unter meiner Pilotenbrille (klingt cooler als Gleitsichtbrille), und mir kam die leuchtende Erkenntnis, dass eine Fliegerrallye die Beherrschung von verschiedenen Welten verlangt, auch von Glas-Cockpit und Drehmeier. Seitdem lebt der alte Drehmeier wieder an einem festen Platz in meiner Pilotentasche.

Text: Clemens Pellenwessel

Wer nach der Niedersachsenrallye am 25. Mai in Blexen noch Lust auf mehr hat: Neben anderen regionalen Flugrallyes ist immer auch der Deutschlandflug ein Highlight, der diesmal vom 19. bis 23. Juni stattfindet und von Braunschweig nach Bad Wörishofen führt (<https://navigationsflug.de> – Deutschlandflug bzw. Dokumente).

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

FLUGSCHÜLER SIND IHREM TRAUMBERUF GANZ NAHE



Die Jugendgruppe des LSV Bückeberg-Weinberg e. V. besichtigte im März den Flughafen in Hannover (HAJ). Innerhalb von drei Stunden erkundeten die Jugendlichen das Gelände des Flughafens, wozu neben der Ausstellung „Welt der Luftfahrt“ auch die Flughafenfeuerwehr auf dem Programm stand. Organisiert wurde der Ausflug von Jugendleiter Felix Füller (21). „Viele Jugendliche

kommen zu uns in den Verein mit dem Traum Pilot zu werden. Damit sind die Jugendlichen in unserem Segelflugverein gut aufgehoben, da sie durch das Segelfliegen das erste Mal mit der Luftfahrt in Berührung kommen können. Um das Interesse an der Luftfahrt bei den Jugendlichen zu fördern, entsprang die Idee, sich den ‚Ort des Geschehens‘ einmal näher anzuschauen und einen

Einblick hinter die Kulissen zu werfen“, so F. Füller.

Der LSV versucht auch über die Winterzeit, wo nicht geflogen werden kann, den Jugendlichen die Welt des Fliegens näher zu bringen. Neben einem wöchentlichen Theorieunterricht, der Teil der Flugausbildung ist, sollen Ausflüge die Winterzeit verschönern, bis die Flugsaison wieder beginnen kann. Momentan plant der Jugendleiter mit Unterstützung der Mitglieder ein 2-wöchiges Fliegerlager in Perleberg. Das Fliegerlager veranstaltet der Verein jedes Jahr an einem anderen Flugplatz, um nicht nur das Fliegen in einem anderen und noch unbekanntem Gebiet kennenzulernen, sondern auch um die Gemeinschaft zu erleben und das Sommerwetter zu nutzen.

**Text und Bild: Rica Wegner
LSV Bückeberg-Weinberg e. V.**

TRAINING, TRAINING, TRAINING

Streckenfluglehrgang am Segelflugplatz LSV-Bückeberg-Weinberg e. V.



Der diesjährige Frühjahrs-Streckenfluglehrgang des Landesverband Niedersachsen wurde vom 27.04. bis 04.05.2019 auf dem Segelfluggelände der Bückeberger durchgeführt. Alle Starts erfolgten an der Elektrowinde. Im vorherigen Frühjahr richtete der Verein bereits den Fluglehrerlehrgang des LVN aus. Dieses Jahr nahmen 20 Teilnehmer aus Niedersachsen, Bremen, Baden-Württemberg und sogar Belgien teil.

Sieben Trainer unterstützten den Lehrgang und brachten den sogenannten „Schäfchen“ in Kleingruppen im Streckenflug voran. Insgesamt konnte an fünf Tagen geflogen werden. An zwei regnerischen Tagen wurde besonders die Streckenflugtheorie vertieft. Trainer und Ausbildungsleiter des LSV Bückeberg-Weinberg e. V. Tobias Werner organisierte einen Besuch des Towers und des Hubschraubersimulators am Heeresflugplatz

Bückeberg (ETHB). Im Gespräch mit den Tower-Lotsen konnten Controller und Piloten sich intensiv über die Nutzung der Kontrollzone austauschen sowie die Perspektive des anderen kennenlernen.

Begonnen hat der Streckenfluglehrgang mit Kennenlernflügen, um sich mit der Umgebung vertraut zu machen. Danach lag der Fokus auf Langstreckenflügen. Ziel des Streckenfluglehrgangs war nicht nur, den Teilnehmern die Planung und Durchführung eines erfolgreichen Streckenfluglehrgangs beizubringen, sondern ihnen auch den Teamflug näherzubringen.

Das Wetter war leider nicht ganz so gut wie erhofft, anders jedoch die Motivation der Piloten. Es wurde viel gelernt, geübt und Erfahrungen ausgetauscht. Es war ein harmonisches und geselliges Beisammensein mit viel Spaß und Wissenszuwachs für „Schäfchen“ und auch für die Trainer.

Text und Foto: Rica Wegner
Pressereferentin LSV
Bückeberg-Weinberg e. V.

18 JAHRE METZINGEN



Auf dem Flugplatz Berliner Heide hat sich in den vergangenen Jahren einiges getan. Der junge Segelflugverein hat sich in der Region etabliert und hat das geschafft, wovon in der Anfangszeit die Mitglieder geträumt haben. Nach einem Beginn mit einer Handvoll Gründungsmitgliedern und einem überschauba-

ren Start-Equipment verfügt der Verein mittlerweile über eine solide Struktur. Mit den beiden Vereins-Oldtimern (Bergfalke II-55 und Zugvogel IIIb) bietet der Flugtechnische Verein Metzgingen 2001 e. V. (FTVM) gerade den Flugschülern bewährte Segelflugzeuge an, um in die Ausbildung zum Piloten zu starten. Da-

rüber hinaus werden mit weiteren drei Kunststoff-Segelflugzeugen die Wünsche der Vereinspiloten erfüllt. Mit dem Speed Astir IIb und der LS4 kann die Ausbildung fortgeführt werden und mit der neuen DG 505 (Doppelsitzer) werden weitere Anforderungen an die Themen Streckenflug und Kunststoff abgedeckt.

Der Kunstflug etabliert sich zunehmend im Verein und eine nennenswerte Anzahl an Piloten hat sich dem Thema verschrieben. Mit der Zustimmung der Deutschen Flugsicherung (DFS) gibt es bereits für das laufende Jahr eine aktive Kunstflugbox direkt am Segelfluggelände. Durch regelmäßige Lehrgänge und Weiterbildungen halten sich die Piloten in Übung und erfüllen die notwendigen Voraussetzungen, um in Metzingen (LK Celle) aktiv dieser Facette des Luftsports nachzugehen.

Mit Blick in die Zukunft soll die bisherige Vereinsarbeit weiter fortgeführt werden. Durch die stetige Werbung können Interessenten gefunden, für den Luftsport begeistert und als Mitglieder gewonnen werden. Hierfür engagiert sich der Verein vielfältig. An regelmäßigen Terminen in der Region Celle werden Werbeveranstaltungen wahrgenommen, und durch die Kooperation mit einer Schule findet mittlerweile seit acht Jahren jährlich eine Segelflug AG im Blockunterricht statt. Durch diese kontinuierliche Entwicklung und dem Einsatz der Mitglieder kann der Verein auf eine durchmischte Vereinsstruktur blicken. Der junge Verein hat bereits eine Jugendgruppe etabliert, die regelmäßig tolle Veranstaltungen ausrichtet. Rückblickend gesehen haben die Mitglieder des Vereins Einsatz für ihren Traum vom Fliegen gezeigt. Trotz Dauernachrichten über

eine sinkende Beteiligung in Vereinen und dem Rückgang im Bereich des Ehrenamts trotzten die Mitglieder aus Metzingen diesem Trend. Die insgesamt 65 Mitglieder sind stolz auf das, was in den letzten 18 Jahren geleistet wurde.

Der unermüdliche Einsatz der Mitglieder hat dazu geführt, dass seit mehr als einem Jahrzehnt jährlich ein 14-tägiges Fluglager für den Verein und für Gäste über Himmelfahrt und Pfingsten stattfindet. Dass bereits erfolgreich ein Jugendvergleichsfliegen mit 30 jungen Piloten und 90 Helfern ausgerichtet werden konnte und auch auf Wunsch interessierte Vereine auf dem Flugplatz Berliner Heide ihr eigenes Sommerlager am Südrand der Lüneburger Heide bei hervorragenden Wetter durchführen können, spricht für sich. Diese Erfolge zum Anlass nehmend hat der Verein erstmalig in der diesjährigen Mitgliederversammlung ein Urgestein des Vereins zum Ehrenmitglied ernannt. Dieter Dobberkau hat bereits in frühen Jahren den Segelflug in Metzingen ausgeübt und war grundlegend an der Gestaltung des Vereins beteiligt. In Anerkennung seiner Dienste und als Dankeschön wurde ihm der neue Kunststoff Doppelsitzer (DG505) gewidmet und trägt seine Initialen mit dem Wettbewerbskennzeichen „2D“.

Dieses Jahr ist für den Verein ein ganz besonderer Meilenstein. Denn vor 18 Jahren

wurde er in einer Phase des Umbruchs gegründet und ist nun erwachsen geworden. Dies soll ausgiebig gefeiert werden! Am Wochenende des 05. und 06. Juli 2019 wird gemeinsam mit dem Bürgerverein Metzingen ein Open-Air-Festival ausgerichtet. Bei kostenlosem Eintritt spielen namenhafte Bands aus der Region, aber auch aus internationalen Gefilden. An beiden Tagen bietet der FTVM ein Fly-in ohne Landegebühr an und es kann auf einem bereitgestellten Gelände gezeltet werden. Wir möchten alle Luftsportler einladen, gemeinsam mit uns in Metzingen unseren Geburtstag zu feiern. Weitere Details auf unserer Webseite www.ftv-metzingen.de oder auf der Seite des Musik-Festivals: www.m-o-a.info

18. Geburtstag mit Fly-in
 ohne Landegebühr,
 Anreiseinfos im Internet
 am 05. und 06. Juli 2019
 Kostenloses Rock-Festival
 derzeit mit 11 Künstlern ...

52° 40' 16,1" Nord
 10° 22' 16,44" Ost

Text: David Priestley

SAISONSTART DER FESSELFLIEGER IN BITTERFELD

Auch dieses Jahr war der World Cup Wettbewerb am 04.05.–05.05.2019 in Bitterfeld (Sachsen-Anhalt) wieder Auftakt der Wettbewerbsaison der Fesselflieger. Ebenso für die Fesselflieger im LVN: Cornelius und Wolfgang Gehrig aus dem LVN haben sich mit weiteren 19 Wettbewerbern in der Klasse F2B (Kunstflug) gemessen. In einem Feld mit starker Konkurrenz aus Schweden, Polen und Tschechien konnte Cornelius mit einem 5. Platz als drittbesten deutscher Teilnehmer bestehen. Der erste Durchgang am Sonnabend war durch Regen und später ständig drehenden Wind geprägt. Im zweiten Durchgang bei sehr wechselnden Bedingungen schob sich Cornelius auf



Wolfgang Gehrig (links) assistiert Cornelius Gehrig beim Start im freien Training.



Cornelius Gehrig bei der Startvorbereitung seines Modells. Ein paar technische Daten zum Modell: 152 cm Spannweite bei einem Gewicht von 1620 Gramm. Der eingebaute Motor hat einen Hubraum von 10 cm³.

den 5. Platz vor, den er auch im dritten und finalen Durchgang bei guten Wetterbedingungen verteidigte.

**Text: Wolfgang Gehrig
 Klaus Preen**

WIR GRATULIEREN

Folgende Ehrungen hat es im Aero Club Wolfsburg e. V. in jüngster Vergangenheit gegeben:

Larissa Blume
– 10-jähriges Vereinsjubiläum



Larissa Blume

Fast die kompletten zehn Jahre hat Larissa dem Verein als Jugendgruppenleiterin zur Verfügung gestanden. Ganz großes Dankeschön, Larissa!

Thomas Karge
– 25-jähriges Vereinsjubiläum



Thomas Karge

Thomas war lange stellvertretender Sparten- und Ausbildungsleiter, und ist noch immer als Fluglehrer tätig. Ihm hat der Verein sehr viel zu verdanken!

Reinhold Hüther
– 50 Jahre – LVN Ehrennadel in Silber



Reinhold Hüther

Reinhold war seinerzeit sehr lange als Ausbildungsleiter tätig, auch er schult aktuell weiterhin als Fluglehrer. Vielen Dank, Reinhold!

Jürgen Möhle
– 50 Jahre – LVN Ehrennadel in Silber

Jürgen steht dem Verein schon viele Jahre als 1. Vorsitzender zur Verfügung. Er lebt den Verein quasi Tag und Nacht, und steht nebenbei auch noch als Fluglehrer zur Verfügung. Vielen Dank dafür!



Jürgen Möhle vor und nach dem 1. Alleinflug am 21.08.1966 – Fluglehrer war Richard Schramek auf dem damaligen Flugplatz Wesendorf.

Florian Schnäpel

Nicolas Trautmann von der Segelfluggruppe des Aero-Club Braunschweig macht seinen ersten Alleinflug

Den 5. Mai 2018 und auch denselben Tag 2019 wird der 15-jährige Gymnasiast sicher immer in guter Erinnerung behalten, weil es zwei ganz wichtige Termine für unseren Junior sind.

Genau an diesem Tag im zurückliegenden Jahr begann Nicolas nämlich im Aero-Club Braunschweig mit dem Schulbetrieb und 365 Tage später absolvierte er seine drei ersten Alleinflüge auf der ASK 13. Somit konnte er sich für seine regelmäßige Teilnahme in der noch jungen Flug-

saison mit diesem wichtigen Meilenstein belohnen.

Bei maikühlem, aber prächtigem Flugwetter, das in dieser Saison erstmals große Streckensegelflüge ermöglichte, erhielt er am frühen Abend nach den entsprechenden Überprüfungen die Freigabe durch unser Fluglehrerteam Günter Bertram und Markus Schmied.

Wir wünschen Dir für deine Zukunft viele schöne und erlebnisreiche Flüge!

Text und Foto: Rolf Wagner



Die große Freude über seine ersten Alleinflüge ist Nicolas deutlich anzusehen.

WIR GRATULIEREN

Robyn Müller

Mit dem Osterfliegerlager ist den Segelfliegern der Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V. wieder einmal der perfekte Einstieg in die Segelflugsaison gelungen. Bei tagelang strahlendem Sonnenschein konnten die Flugschüler bereits in kürzester Zeit an die Ausbildungserfolge des vorherigen Jahres anknüpfen.

So auch Robyn Müller, der bereits mit 13 Jahren mit der Ausbildung begonnen hatte, und nur noch die lange Winterpause überstehen musste.

Nun, 14 Jahre alt, schaffte er es, innerhalb weniger Tage des intensiven Fliegens sei-

ne Souveränität wiederzufinden und sein fliegerisches Können zu festigen.

Der besondere Höhepunkt an Ostern war dann für ihn, wie sicher auch alle anderen, seine A-Prüfung, die er mit drei hervorragend geflogenen Platzrunden problemlos meisterte. Damit legte er sich gleich zu Beginn des Jahres den Grundstein für weitere, hoffentlich zahlreiche Ausbildungserfolge.

Familie, Fluglehrer und Fliegerkameraden sind stolz auf Dich! Herzlichen Glückwunsch!



Text u. Foto Tobias Schmidt
Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V.

NACHRUFE

RUDI WENZECK

Letztes aktives Gründungsmitglied des L.S.V. Thermik Alfeld e. V. verstirbt mit 89 Jahren

Wie kaum ein Zweiter hat Rudi Wenzek die Geschichte des Alfelder Luftsportvereins seit seiner Gründung 1951 mitgeprägt. Die Mitglieder und Freunde des Vereins trauern um einen begeisterten Flieger und unermüdlichen Förderer, der sich größte Verdienste um den Verein erworben hat.

Er war über sieben Jahrzehnte der Motor und Macher, ohne dessen Engagement der Verein in seiner heutigen Form nicht mehr existieren würde. Sein fachliches Wissen, sein handwerkliches Können und ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein verschafften ihm Respekt und Anerkennung. Ob als Fluglehrer, Ausbildungsleiter, Werkstattleiter, Vorsitzender oder Prüfungsratsmitglied, seine Expertise war gefragt. Er war ein Idealist und Kämpfer, die personifizierte Zuverlässigkeit. Was er begann, brachte er zu Ende und ordnete seine persönlichen Interessen immer dem Wohl des Vereins unter. Zunehmende Kommerzialisierung und Egoismus waren ihm ein Graus. Er war

der Qualitäts- und Safety Manager des Vereins, als es die Begriffe noch gar nicht gab.

1964 wurde er der erste Fluglehrer des Vereins und bis 1977 auch der einzige. Unermüdlich kümmerte er sich um die Ausbildung und übergab einige Jahre später die Ausbildungsleitung in jüngere Hände, nachdem aus dem Kreis seiner früheren Schüler drei neue Fluglehrer zur Verfügung standen. Nach dem Umzug des Vereins von Bisperode nach Bad Gandersheim wurde er Segelflugreferent des Flugplatzes, übernahm später den Vorsitz und kümmerte sich zusammen mit weiteren engagierten Fliegerkameraden federführend um den Towerneubau und die Auffüllung des Platzgeländes. Nebenbei fand er noch Zeit, im Prüfungsrat der Landesluftfahrtbehörde mitzuwirken. Er freute sich auf die Treffen mit den Wegbegleitern und Freunden jener Zeit, wie Alfred Mennecke, Gerd Heitmann oder Erwin Hehe.

Gerne reiste er zu anderen niedersächsischen Flugplätzen, um seinen Prüflingen fliegerisch „auf den Zahn zu fühlen“ und freute sich über jede bestandene Prüfung. Nach und nach



schaltete er in den letzten Jahren einen Gang zurück, ließ es ruhiger angehen und genoss zuletzt die gemeinsamen Flüge als „Passagier“ mit seinem Enkelsohn Patrick.

Rudi Wenzek hinterlässt eine riesige Lücke, die nur schwer zu füllen sein wird. Am 7. Februar begab er sich nun auf seinen letzten großen Flug. Wir werden ihn nicht vergessen und danken ihm für sein unermüdliches Engagement. Wir werden sein Lebenswerk weiterführen!

Wir verneigen uns vor einer großen Persönlichkeit.

Für die Mitglieder des L.S.V. Thermik Alfeld e. V.

**Andreas Wenzek
1. Vorsitzender**

HERMANN HINRICHS

(1922–2019) ist zu seinem letzten Flug gestartet

Gründungsmitglied, 30 Jahre Geschäftsführer, Aufbau des Segelflughafens Rostrup-Bad Zwischenahn, über 30 Jahre Werkstattmacher, Fluglehrer, Zuschuss- und Verwaltungsorganisator, Kumpel mit kräftiger Ansprache



Unser langjähriger Geschäftsführer, Fluglehrer und Organisator ist zu seinem letzten langen Flug gestartet. Geboren 1922 schaffte er 1937 bereits die B-Prüfung, zu Zeiten, als die Flugdauer noch mit der Stoppuhr gemessen wurde.

Nach dem Krieg war er einer der Gründungsmitglieder unseres Vereins. Dieser bestand damals organisatorisch aus fünf Luftsportarten. Nach einigen Jahren des Vagabundierens über verschiedene Flugplätze und dem Ende des Flugplatzes „De Kohweid“ im Loyermoor bei Rastede, wurde auch besonders mithilfe seiner Initiative der Segelflughafen in Rostrup am Zwischenahner Meer gegründet.

In dieser Zeit begann seine Geschäftsführertätigkeit. Erst im Hintergrund – es gab deutlich verschiedene Interessen innerhalb des Vereins – dann

dreißig Jahre offiziell. Daneben war er fast ebenso lange Fluglehrer und Segelfluggruppenleiter. Unseren landschaftlich wunderbar gelegenen Flugplatz hat er zusammen mit dem ersten Vorsitzenden „Kuddel“ Born gegen viele Widerstände zur Zulassung als Segelflughafen gebracht, später sogar mit Zulassung für Motorsegler und F-Schlepp. Als diese Mühen beendet waren, hatte Hermann sich schon zunehmend zurückgezogen und seine Posten in jüngere Hände gegeben. Der Verein war mit modernen Segelflugzeugen ausgestattet und flog auf einem komfortablen Segelflughafen. Heute sind diese Schwierigkeiten kaum noch vorstellbar. Für die Jüngeren ist der Flugplatz in seiner Qualität selbstverständlich.

Unbedingt erwähnenswert ist, dass Hermann lange Jahre, zeitweise fast

allein, die Flugzeuginstandhaltung für den Verein durchgeführt hat. Wie viele Abende musste seine Hertha, die bessere Hälfte in zweiter Ehe, wohl auf ihn warten?

Seinen letzten Flug auf dieser Erde hat er in unserer Ka2 mitgemacht. Wir haben mit ihm während eines kleinen Fluges über Wiefelstede und Westerstede die Thermik über dem Ammerland genossen. Nun fliegt er dort, von wo es keine Landung mehr gibt.

Einer seiner häufigen Sätze: *Die Tref-fer kommen dichter. Nun haben sie Dich getroffen, Hermann. Ruhe sanft.*

LSV Oldenburg-Bad Zwischenahn e. V.

TERMINE

VERBAND

16.11.2019 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsische Motorflugtagung	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
17.11.2019 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegertag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
14.03.2020 – Beginn: 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden

TERMINE FI-LEHRGANG 2020

07.02. – 16.02.2020 Anreise am 06.02.2020 bis 19.00 Uhr	Theorieblock/Unterricht	Jugend-, Gäste- und Seminarhaus Gailhof (Wedemark)
20.03. – 04.04.2020 Anreise am 19.03.2020 bis 19.00 Uhr	Praxis (Hauptlehrgang)	Segelflughafen „Höpen“ im LSV Schneverdingen e. V.

SEGELFLUG

04.07. – 14.07.2019	Niedersächsische Landesmeisterschaften im Segelkunstflug	Ort: Flugplatz Nordhorn http://lsvlingen.de
---------------------	--	--

MOTORFLUG

22.06.2019 – Beginn: 9.00 Uhr	Überlebenstraining auf See Teilnehmerzahl: max. 12	Anmeldung bei Stefan Mueller: flugsicherheit_EDXN@web.de
31.07. – 04.08.2019	Alpenflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangleiter: Theodor Dornemann
21.09. – 13.10.2019	Fluglehrer-Lehrgang	Ort: Flugplatz Bad Gandersheim – EDVA Anmeldung: henning.jahns@flieger-net.de

MODELLFLUG

22.09.2019 Ausweichtermin: 29.09.2019	51. Modellflugwettbewerb (Freiflug – Ebene) des LSV Kreis Springe
03.10.–05.10.2019	FI-Refresher, ausgerichtet vom LSV Kreis Springe und LSV Ithwiesen Ort: Flugplatz Ithwiesen
28.02.-01.03.2020	76. Bundesmodellflugtagung des DAeC in Bad Münden am Deister

JUGEND

13.09. – 15.09.2019	Landesjugendvergleichsfliegen	Ausrichter: Verein für Luftsport e. V. Rotenburg Flugplatz Rotenburg (Wümme)
14.09.2019	Luftsportjugendversammlung (ehemals Versammlung der Vereinsjugendleiter)	Flugplatz Rotenburg (Wümme)
02.10. – 07.10.2019 (Meldeschluss: 26.07.2019)	JuLeiCa-Lehrgang	Nähere Informationen und Anmeldevordruck auf der Homepage des LVN; Ort: DJH Hannover International

VEREINE

25.08.2019	Tag der offenen Tür	Flugplatz Bad Pyrmont (EDVW) Infos: lsg-bad-pyrmont.de
------------	---------------------	---

TECHNISCHE LEHRGÄNGE

23.09. – 27.09.2019	Motorenwart/Motorseglerwart	Module: GM + FM + M1
28.09. – 01.10.2019	Zellenwart 1	H- & G Bauweise inkl. Grundmodul
02.10. – 05.10.2019	Werkstattleiter 1	Holz- & Gemischtbauweise
06.10. – 09.10.2019	Zellenwart 2	FVK-Bauweise inkl. Grundmodul
10.10. – 13.10.2019	Werkstattleiter 2	FVK-Bauweise
07.11. – 10.11.2019	Fallschirmwartlehrgang Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)	inkl. Grundmodul

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

NACH ABSPRACHE

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5 Geschäftsstelle	Hannover Hamburg	guenter.bertram@daec-lvn.de lsp@carsten-brandt.de
--	---------------------	--

REDAKTIONSSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE AUGUST/SEPTEMBER IST AM 01.07.2019!

HANS-UDO HELLRIGEL ERHÄLT ERSTE NEUE L-LIZENZ VON LBA-PRÄSIDENT JÖRG MENDEL



Hans-Udo Hellrigel erhält während der AERO 2019 von LBA-Präsident Jörg Mendel die neue L-Lizenz.
Foto: Ludwig Feuchtnner

Im Rahmen der AERO 2019 hat LBA-Präsident Jörg Mendel die ersten neuen L-Lizenzen übergeben. Zu den ersten Inhabern gehört unser langjähriger technischer Leiter und Prüfer Hans-Udo Hellrigel. „Ich freue mich sehr, dass ich im Rahmen der Leitmesse für die Allgemeine Luftfahrt die ersten drei L-Lizenzen an Frau Dr. Astrid Gerhardt, Herrn Hans-Udo Hellrigel und Herrn Steffen Baitinger überreichen darf“, sagte der Präsident des LBA in Friedrichshafen.

Mit dem 5. März 2019 wurde in Europa das europäische Luftrecht um die Instandhaltungslizenzen für Segelflugzeuge, Motorsegler, ELA1-Flugzeuge, Ballone und Luftschiffe erweitert. Diese neuen Instandhaltungslizenzen lösen die bisher auch über den Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland hinaus geschätzten Erlaubnisse für Prüfer von Luftfahrtgerät der Klassen 1 und 3 ab.

Die sogenannten L-Lizenzen umfassen den Bereich der allgemeinen Luftfahrt

bis 1200 kg sowie den Sonderfall der großen Luftschiffe wie zum Beispiel des Zeppelin NT.

Diese Lizenzen sind in verschiedenen Unterkategorien verfügbar:

- L1/L1C** Segelflugzeuge
- L2/L2C** Motorsegler und ELA1 Flugzeuge
- L3H/L3G** Heißluft- und Gasballone
- L4H/L4G** Heißluft- und ELA2 Gasluftschiffe
- L5** Andere als ELA2 Gasluftschiffe

Die europäischen Luftfahrtbehörden haben den Auftrag, diese neue Lizenzkategorie bis spätestens 1. Oktober 2019 einzuführen.

Das Luftfahrt-Bundesamt als zuständige nationale Luftfahrtbehörde hat diese Forderung im Interesse der deutschen Lizenzinhaber an dem frühestmöglichen Datum, am 5. März 2019, termingerecht umgesetzt. Nun ist es an den Prüfern von Luftfahrtgerät (PvL), ihre Erlaubnisse bis zum 1. Oktober 2020 umwandeln zu lassen.

Quelle: LBA

BERICHT D-KADERTREFFEN 2019

Vom 9. bis zum 10. März fand wie jedes Jahr das D-Kader- und Trainertreffen in Bad Sobernheim statt. In diesem Jahr mit neuen Überraschungen sowie spannenden und vor allem lehrreichen Vorträgen, die uns auf die Saison 2019 vorbereiten sollten. In einer kurzen Vorstellungsrunde am Anreisetag wurde jeder nach seinen persönlichen Zielen für die Saison und die geplanten Wettbewerbe gefragt. Frank Stege startete mit dem ersten Vortrag direkt mit einem vor allem im Wettbewerbssegelflug wichtigen Thema: „Mentales Training“ kann uns helfen in bestimmten Situationen einen „kühlen Kopf“ zu bewahren. Wie steigert man seine mentale Leistungsfähigkeit? Selbstcoaching, Selbstmotivation, Selbstreflektion, alleine Verant-



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des D-Kadertreffens 2019 in Bad Sobernheim

wortung übernehmen für Erfolg und Misserfolg – viele Methoden wurden vorgestellt. Auch das Akzeptieren von äußeren Faktoren fällt nicht jedem immer leicht. Das ist nur ein kleiner Ausschnitt von dem, was wir für uns selbst tun können, um jeden neuen Tag daraus

etwas Großartiges zu machen. Fehler lassen sich leider nicht vermeiden; umso wichtiger ist es für uns, dass wir aus unseren Fehlern lernen. Persönlich nehme ich für mich mit: Ein Fehler kann noch so blöd sein ... fünf Minuten ärgern, aber dann wieder einen klaren Kopf fas-

sen! Das Beste bei den ganzen Vorträgen war, dass jeder aus seinen eigenen Erfahrungen etwas beitragen konnte. Es wurde nicht nur gelacht, sondern wir alle konnten von diesen Berichten profitieren. Was darf zum Saisonbeginn nicht fehlen? Na klar: Wettbewerbsvorbereitung. Mein Vater und Landestrainer Charly Müller und ich sind uns in einem Punkt auf jeden Fall einig: Checklisten können einem das Leben erleichtern. Checklisten abarbeiten alleine reicht jedoch nicht aus, um in einem Wettbewerb gut zu sein. Wichtig ist sich schon im Voraus mit dem Wettbewerbsraum vertraut zu machen. Eine Vorbereitung mit dem Vorteil, dass man schon sehr früh im Jahr damit anfangen kann. Bei alledem dürfen wir uns selbst nicht vergessen und sollten z. B. auf eine ausgeglichene Ernährung achten. Nachdem wir uns theoretisch intensiv mit Me-

thoden zur Wettbewerbsvorbereitung beschäftigt hatten, fanden wir uns in Workshops zusammen. Dort haben wir uns zusammen mit den Trainern explizit mit dem jeweiligen Wettbewerbsraum unserer Meisterschaften 2019 befasst. Wir nutzten Hotspotkarten und Vegetationskarten, IGC-Files von Piloten, die von dem Startplatz Streckenflüge gemacht haben, und natürlich die persönlichen Kenntnisse der Trainer. So fand ein lebhafter Austausch statt. Der Sonntag begann mit Frühsport, zumindest für die, die nicht geschwänzt haben. Mit neu getankter Energie stellten die einzelnen Gruppen ihre Ergebnisse vor, wie sie an die Informationen gekommen sind und wie sie dabei vorgegangen sind. Heidi Schwarz zeigte uns mit praktischen Übungen verschiedene Methoden zur Aufmerksamkeitsfokussierung – zum Beispiel auf unseren Kör-

per zu hören und auf unsere Atmung zu achten. Jeder hat für sich eine Methode gefunden um gegen Stress anzukämpfen. Tipps, die uns im Wettbewerb zur Seite stehen und helfen werden. Nach dem Mittagessen startete Martin Theisinger mit der Frage, wie man Energie im Wettbewerb aufrechterhält. In einem wirklich genialen Vortrag führte er verschiedene Aspekte auf, die im Wettbewerb wichtig sind – ich habe sehr viel davon mitnehmen können. Nach einer kurzen Pause berichtete Martin von seinen eigenen Erfahrungen im Teamflug, angefangen mit Teambuilding am Boden bis zum Agieren während eines Wettbewerbs. Nach zwei gemeinsamen Tagen kann man sagen, dass man mit neuem Wissen und gut vorbereitet in die Saison starten kann.

Sophie Müller

MODELLFLUG

HALLENFLUGEVENT 60 JAHRE FMG-WALDALGESHEIM

60 Jahre Flieger-Modellbau-Gruppe Waldalgesheim e. V. – ein Jubiläum, auf das unser Verein durchaus stolz sein kann. Gegründet am 1. Juli 1959 von acht Gründungsmitgliedern stieg die Anzahl der Modellflieger auf heute 68, die ihr Hobby in Waldalgesheim auf unserem Modellflugplatz in den Holzweiden ausüben. Ein solches Jubiläum muss natürlich gefeiert werden und so nutzten wir einen Termin in der Waldalgesheimer Keltenhalle, um sowohl eine Modellbauausstellung zu organisieren, als auch den Teilnehmern nochmals die Gelegenheit zum Hallenflug zu bieten. Es ist immer ein Risiko, im März eine solche Veranstaltung durchzuführen, da die Witterung die Modellflieger nach einer langen Hallensaison eher nach draußen lockt, um den Frühling bei milden Temperaturen zu genießen. Trotzdem fanden sich ein paar Gäste mit sehenswerten Modellen ein. Auch die Flugvorführungen der einzelnen Piloten waren sehenswert. Vom Gleitschirm über fliegende Scheiben, Oldtimer-Modelle in Scale-Optik und Silhouetten-Kunstflugmodelle bis zu Quadrocoptern und Mini-Helikoptern war alles vertreten, was fliegt. Selbst

eine DC3 in Scale-Optik von Lutz Näkle aus Koblenz mit passendem Tankwagen drehte ihre Runden in der Halle. Ein geschichtsträchtiges Modell, dessen Original an der Luftbrücke nach Berlin beteiligt war. Auch die Luftbrücke feiert 2019 ein Jubiläum, 1949 – 2019, 70 Jahre Luftbrücke Berlin. Vermutlich zum letzten Mal werden anlässlich dieses Jubiläums die Rosinenbomber zurückkehren und die Luftbrücke für heutige Generationen erlebbar machen. Ca. 40 Maschinen der Typen DC-3/C-47, DC-4/C-54 und JU52, die weltweit noch flugfähig sind, haben sich zu diesem Termin im Juni angekündigt. Auf den Flugplätzen Wiesbaden-Erbenheim, Faßberg und Berlin / Schönhausen werden Feierlichkeiten stattfinden. Ein absoluter Pflichttermin für alle Flugbegeisterten und Modellpiloten. Von daher war die DC3 von Lutz hier ein guter Fingerzeig. Im Vorraum der Keltenhalle zeigte die Flieger-Modellbaugruppe alles, was das Modellbauherz höher schlagen lässt. 61 Modelle waren aufgebaut, vom 6 m-Großsegler über diverse Kunstflugmaschinen und Helikopter bis zum Wasserflieger war wirklich alles vertreten. ARF-Modelle standen einträch-

tig neben kompletten Eigenbauten und Schaummodellen, unter Modellbauern auch liebevoll Schaumwaffeln genannt. Eine Funkfernsteuerung mit Empfänger, Servos, Regler sowie Motor verdeutlichte den Interessierten, wie eine Modellsteuerung funktioniert, und wer wollte, konnte auch mal selber die Steuerknüppel bedienen. Für Speisen und Trank war natürlich auch gesorgt, die Kuchentheke war so üppig gedeckt, dass der Kuchen fast bis zum Schluss reichte. Hier nochmal einen herzlichen Dank an die vielen Helfer vom FMG. Diese Veranstaltung war nur der Auftakt zum 60-jährigen FMG-Jubiläum. Auf unserem Modellflugtag, der dieses Jahr an zwei Tagen stattfinden wird (31.08. - 01.09), werden wir den Samstagnachmittag für ein Flugplatzfest nutzen. Unter anderem wird der Segelflugsimulator des DAeC für angehende Segelflieger zur Verfügung stehen. Ihr solltet euch den Termin schon mal vormerken – auch der Flugtag wird wieder von spektakulären Flugvorführungen und tollen Modellflugzeugen geprägt sein. Weitere Informationen unter www.fmg-waldalgesheim.de

SPORT-AUDIT LUFTSPORT BEI DER MODELLFLUGGRUPPE KOBLENZ

Der vorerst letzte Sport-Audit Luftsport der Stufe 1 für einen DAeC Modellflugverein erfolgte bei der Modellfluggruppe Koblenz. Im März 2019 durfte ich in Vertretung von Frau Dr. Christiane Salzbrenner, in ihrer Funktion als Umweltauditorin des DAeC, der Modellfluggruppe Koblenz mitteilen, dass diese alle Anforderungen zum Erhalt des Sport-Audit Luftsport (Umweltmanagement) der Stufe 1 erfüllt hat. Der 1972 gegründete Verein mit 80 Mitgliedern hatte mich gebeten, das noch in meiner Amtszeit als Landesmodellflugreferent in Rheinland-Pfalz begonnene Verfahren in Zusammenarbeit mit Frau Dr. Salzbrenner zu Ende zu führen. Weshalb der vorerst letzte Sport-Audit Luftsport der Stufe 1?

Sport-Audit Luftsport, ein ehemals gemeinsames Projekt des DAeC und des DMFV, ist die Weiterentwicklung des Umweltsiegels „Blaue Flagge Luftsport“ und ein für die Erfordernisse des Luftsports erarbeitetes Umweltmanagementsystem. Das Programm krankte zugegebenermaßen etwas an der Namensgebung



Die Modellfluggruppe Koblenz e. V. erhält die Bestätigung des Sport-Audits Luftsport Stufe 1 (Umweltmanagement)

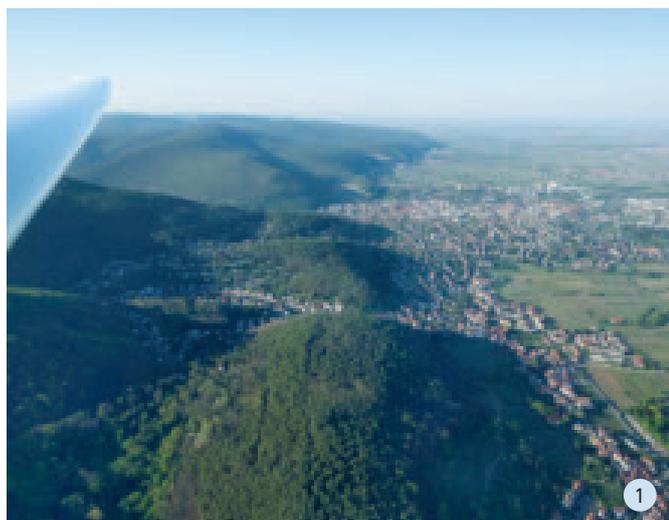
„Sport-Audit“, der auf den ersten Blick nicht die luftsportrelevante Ausrichtung und die Erlangung von Rechtssicherheit für den Vereinsvorstand in allen Bereichen der Umwelt- und Naturschutzgesetzgebung erkennen ließ. Das Programm wurde durch den DAeC im Jahr 2017 mit einer begrenzten Übergangszeit vorübergehend ausgesetzt und ist zurzeit erst einmal eingefroren. Nach Auskunft von Frau Dr. Salzbrenner wird an einer an die neuen Vorgaben im Umwelt-, Emissions- und Luft-

recht angepassten Version gearbeitet. Hierbei sollen die Schwerpunkte nicht mehr auf nennen wir es einmal „Blümchenzählen“ liegen, sondern gleichwertig auf Arbeitssicherheit und Betriebssicherheit bei Tätigkeiten im Vereinsbetrieb liegen. Es ist somit ein wichtiger Baustein für die Rechtssicherheit und Absicherung der Vereinsvorstände. Sobald greifbare Ergebnisse zur neuen Version vorliegen, werden wir sie hier vorstellen.

Eberhard Heiduk

JUGEND

BLAU, BLAU, BLAU ... IST DIE OSTER THERMIK (OSTER-WARM-UP 2019)

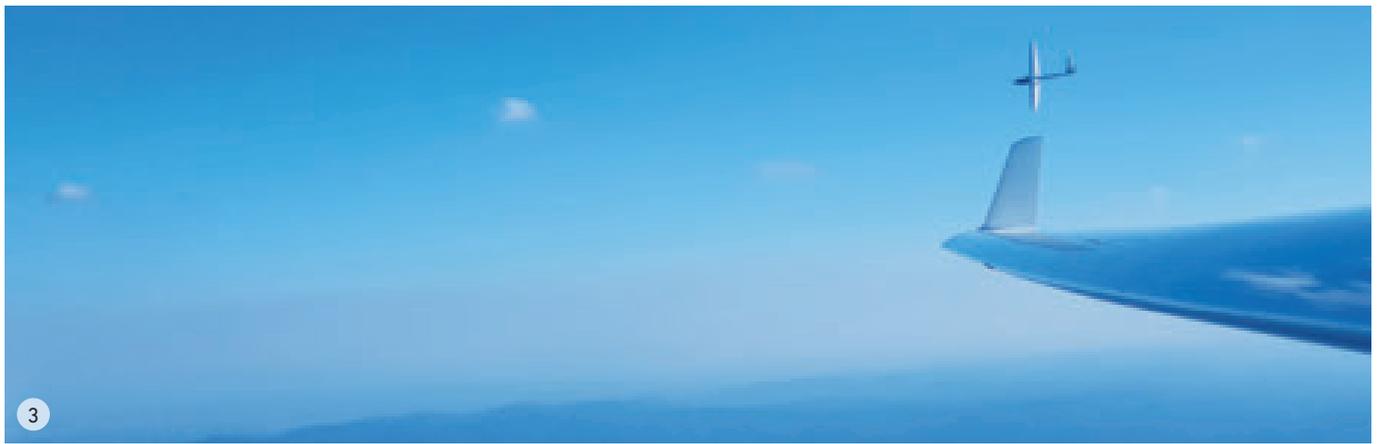


- 1: Die Haardt in ihrer vollen Pracht.
- 2: Ein top Trainingslager geht zu Ende.

Auch in diesem Jahr hieß es wieder, die Ostereier im heimischen Garten liegen zu lassen und sich samt Flieger auf den Weg zum Flugplatz in Lachen-

Speyerdorf zu machen, um dort beim Oster-Warm-up der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz vom 18.04.2019 bis 22.04.2019 teilzunehmen.

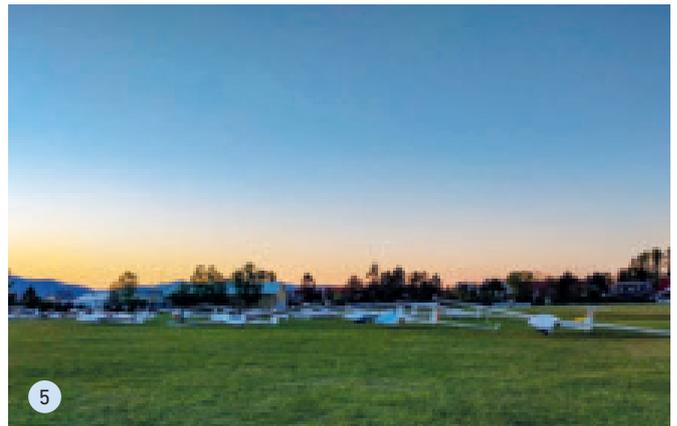
Die insgesamt 25 Piloten wollten ihre Streckenflugerfahrung erweitern, weitergeben oder sich fit für die anstehende Saison machen.



3



4



5



6

- 3: Blauer Himmel, Sonnenschein – wer braucht Strandurlaub?
- 4: Hallo da unten!
- 5: Flieger verzurrt und eingepackt. Morgen geht's weiter.
- 6: Die ganze Truppe mit beiden Förderflugzeugen vom Landesverband.

Nach dem ersten Kennenlernen am Donnerstagabend startete der Karfreitag mit einer Platzeinweisung sowie kleineren organisatorischen Hinweisen durch das Team des FSV Neustadt. Das erste Wetter-Briefing durch Kalle versprach gut fliegbare Blauthermik mit einer Basis von 1200 m. Glücklicherweise entwickelte sich diese Blauthermik im Laufe des Tages besser als gedacht. Die Basis stieg auf bis zu 2800 m und gegen Abend wurde aus der Blauthermik sogar noch eine gute Wolken thermik. Alle waren positiv überrascht, dass der Tag sehr viel besser war als ursprünglich angenommen. Im Anschluss an den er-

folgreichen Flug gab es von unserer Küchenfee Anika ein leckeres Abendessen in gemütlicher Runde.

Auch der zweite Tag sollte fliegbar werden – wieder Blauthermik, jedoch nicht so gut wie am ersten Tag. Los ging es wieder gegen 13:00 Uhr. Ich selbst habe mir aus der Luft die „Pre Zero Arena“ in Sinsheim etwas genauer angeschaut und so mancher hatte die Gelegenheit, den Bewuchs der Felder genauestens zu inspizieren und auf diesem Weg Land und Leute kennenzulernen. Letzten Endes waren alle froh, früher oder später wieder gemeinsam bei einem Teller Eintopf am Tisch zu sitzen und von ih-

ren Erlebnissen des Tages erzählen zu können.

Der Sonntag sollte – wie in den letzten Tagen vorhergesagt – noch einmal Blauthermik bringen. Diese Vorhersage trat auch ein, sodass wieder tolle Strecken geflogen und viele Erfahrungen gesammelt werden konnten. Am Ende des Tages saß eine zufriedene Gruppe am Osterfeuer zusammen, um das Erlebte zu teilen.

So schnell kann Ostern vergehen. Denn es war bereits der letzte Tag angebrochen. Kalle konnte die Worte der vorangegangenen Wetterbriefings wiederholen: „Es wird wieder blau.“ Wolken sollte

es dann aber doch noch geben, jedoch nur in Form von Cirren, die die Thermik nicht groß beeinträchtigten. Allerdings beschloss ein Großteil der Gruppe, dass drei Tage Blauthermik genug des Guten waren, packten entspannt ihre Sachen und fuhren gemächlich heim (die weiteste Anreise hatte ein Teilnehmer aus Zwickau mit ca. 450 km).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Warm-up – wie bereits die Jahre zuvor – auch in diesem Jahr eine sehr gelungene Auftaktveranstaltung für die vor uns liegende Saison war. Die Teilnehmer konnten viel lernen (freiwillig sowie

unfreiwillig), Erfahrungen sammeln und einige neue Bekanntschaften machen. So wurden an den vier Tagen insgesamt 19.000 km zurückgelegt und 300 h in der Luft verbracht. Mit Sicherheit wird es für viele nicht das letzte Warm-up gewesen sein und man trifft sich bestimmt im nächsten Jahr wieder.

An dieser Stelle möchten wir noch einmal ausdrücklich Anika danken, die sich vorzüglich um unser leibliches Wohl gekümmert hat. Ebenso gilt unser Dank dem Team des FSV Neustadt für die Organisation, den Organisatoren der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz und na-

türlich den Trainern, die – so haben es einige Teilnehmer kennengelernt – auch gerne mal mit entriegelten Klappen fliegen, um die Leistung anzupassen. Allzeit gute Landung und bis nächstes Jahr.

PS: Wenn ihr auch dabei sein wollt, dann besucht die Homepage der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz. (www.lsj-rp.de) Dort findet ihr unter Termine weitere spannende Events.

Maximilian Seibt & Jan Bischoff

TERMINE JUGENDVERGLEICHSLIEGEN

Jugendvergleichsfliegen in Mainz: 23. – 25. August

Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha: 26. – 29. September

VEREINE

Aero-Club Koblenz

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG



Der neue Vorstand des Aero-Club Koblenz: 1. Vorsitzender Frank Ortmann, 2. Vorsitzender Marc Günther, Geschäftsführer Carsten Büsch. Die Abteilungen werden künftig von Tilman Conradi, Wolfgang Machold, Jakob Großer, Axel König, Lutz Müller und Ricarda Helm geleitet. Das Trio Lena Etzkorn, Paul Nußbaum und Lukas Karst steht der Jugendgruppe vor. Cheffluglehrer sind Rolf Unger, René Krüger und Manfred Obersteiner. Erich Naujokat wurde als Werkstattleiter bestätigt.

Mit der Ernennung zum Ehrenpräsidenten und anhaltendem Applaus würdigten die Mitglieder des Aero-Club Koblenz e. V. bei der jüngsten Jahreshauptversammlung den unermüdlichen Einsatz ihres ersten Vorsitzenden Christian Städtler. Christian – er hat jahrzehntelang erfolgreich die Geschicke des Vereins geleitet – stand für eine Wiederwahl nicht mehr zur Verfügung. Der 72-jährige übergab sein Amt, nachdem er ein letztes Mal eine unfallfreie Flugsaison Revue passieren ließ – das Jahr 2018 bescherte den Piloten durch den Jahrhundertssommer viele Flugstunden. Neben etlichen erfolgreichen internen Veranstaltungen wie dem Arbeitstag, dem Maiumtrunk sowie dem Sommerlager der Segelflieger konnte der Aero-Club im vergangenen Jahr auch viele Gäste begrüßen. Das Wingly-Fly In war gut besucht und es fanden sich viele verschiedene Flugzeugtypen ein. Das Glanzlicht in 2018 war jedoch die Ausrichtung des

Deutschen Segelfliegtages, bei dem rund 1700 Gäste im Koblenzer Schloss ein vielfältiges Programm erlebten. Lena Etkorn, Jugendleiterin und eine der Hauptverantwortlichen für den Segelfliegtag, konnte kürzlich dafür sogar für den Verein das Diplom „Otto Lillenthal“ vom Deutschen Aero-Club als Auszeichnung für hervorragende Leistungen in Empfang nehmen.



Ricarda Helm

Im Rahmen der Jahreshauptversammlung wurden einige Mitglieder mit Ehrennadeln geehrt. Von links: Jakob Großer (Bronze), Ingrid Wolter (Gold), die zugleich zum Ehrenmitglied ernannt wurde, da sie sich ebenfalls jahrzehntelang um die Belange des Clubs gekümmert hat, dann Christian Städtler und Marcus Höbner (beide Silber). Es fehlen Klaus Hinzen (Silber) und Albert Klaas-Grießer (Gold).



Aero-Club Trier und Konz

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG Ehrenmitgliedschaft für Günter Schiff

Anlässlich der Jahreshauptversammlung des Aero-Club Trier und Konz e. V. wurde Günter Schiff die Urkunde zur Ehrenmitgliedschaft überreicht. Gleichzeitig wurde er für 50-jährige Mitgliedschaft im Verein geehrt.

Günter war schon dabei, als der Aero Club noch in Trier-Euren flog. Nach wenigen Jahren musste der Umzug vollzogen werden. Die Motorflieger wurden auf dem Landeplatz Trier-Föhren angesiedelt, die Segelflieger bauten 1976 einen neuen Platz in Konz-Köen. Diese Zeit hat Günter miterlebt und konnte anlässlich der Ehrung noch vom

Arbeitseinsatz berichten. Aus einer mehr oder weniger „Wald- und Wiesenfläche“ wurde der Platz in Konz-Köen aus dem Boden gestampft. Zum Teil mit schwerem Gerät, aber auch mit sehr viel persönlicher Arbeitskraft, so dass sich die Anrainer beschwerten ob des frühmorgendlichen Lärms, der manchmal schon um 6:00 Uhr begann und leider nicht zu vermeiden war. Der Vorstand dankte ihm nochmals für



sein Engagement und wünschte dem inzwischen 80-Jährigen alles Gute für den weiteren Lebensweg.

FSV Bad Sobernheim

VOM ABIBALL DIREKT IN DIE LEHRERAUSBILDUNG Jonathan Sutor ist Sobernheims jüngster Segelfluglehrer

Die Sobernheimer Segelflieger auf dem Domberg haben einen neuen Fluglehrer – und es ist der jüngste in der Geschichte des FSV: Jonathan Sutor. Der 18-Jährige bestand jetzt die Prüfungen nach einem intensiven Lehrgang und reichlich Büffeln. Zusammen mit 20 weiteren Anwärtern aus ganz Rheinland-Pfalz absolvierte Jonathan die theoretischen und praktischen Teile der Ausbildung beim DAeC-Landesverband auf dem Domberg.



Jonathan Sutor, mit 18 Jahren jüngster Segelfluglehrer im FSV Bad Sobernheim

2019 lässt sich gut an für den jungen Flieger. Nicht nur, dass er sein Abitur bestand – am Tage nach seinem Abiball begann er direkt den Lehrgang zu seiner Fluglehrausbildung. Und die hat es in sich: Insgesamt 55 Stunden Pädagogik und Fachwissen hatten die Aspiranten zu hören, bevor sie überhaupt zur Prüfung zugelassen wurden.

Aber nicht jeder kann Segelfluglehrer werden. Dazu benötigt man ein fundiertes theoretisches Fachwissen, einen guten fliegerischen Erfahrungsschatz sowie die nötige charakterliche Eig-

nung, also Verantwortungsbewusstsein und Teamfähigkeit. Mindestens 18 Jahre muss ein Bewerber alt sein, und er oder sie muss nach dem Erwerb der Fluglizenz mindestens 100 Stunden geflogen sein, darunter einen Streckenflug von 200 km Länge absolviert haben.

Kein Problem für Jonathan. Ihm, der schon mit 13 Jahren seine fliegerische Ausbildung begann, wurde jüngst auf der Jahreshauptversammlung des Flugsportvereins Sobernheim der große Vonder-Eltz-Pokal überreicht, für besondere Leistungen im motorlosen Streckenflug.

Und auch beim landesweiten Jugendvergleichsfliegen hatte er sich immer wieder als Sportsmann gezeigt.

Kein Wunder: Fliegen scheint in der Familie Sutor zu liegen. Der jüngere Bruder Aaron fliegt auch, und Vater Frank allemal. Denn der ist ebenfalls Fluglehrer, wie sein ältester Sohn Jonathan eben jetzt auch. Sein Kommentar: „Gut, wenn die jungen Leute ihre Fluglehrausbildung so früh machen. Später, etwa im Studium, hätten sie zu viel zu tun.“

Joachim Mahrholdt

WIR GRATULIEREN

SFG Wershofen – Erfolgreiche Osterflugwoche



Die Saison 2019 ist gut gestartet. Zum Auftakt des Osterfluglagers können wir direkt einen ersten Alleinflug verkünden. Sascha Plötzer ist am Ostersonntag freigezogen. Der 15-jährige Florentin Müller (Bildmitte im Hintergrund) konnte bei guter Thermik seinen 50 km-Flug absolvieren.



Der 72-jährige Fluglehrer Gerd Krautwig beendet nach 30-jähriger Fluglehrertätigkeit sein Ehrenamt. Die SFG Wershofen bedankt sich für sein Engagement und wünscht noch viele schöne Flüge.



Fluglehrer Bernd van der Mühlen gratuliert Jessica Schiffer zu ihren ersten Alleinflügen.

Aero-Club Oppenheim-Guntersblum e. V.



Unser Flugschüler Dieter Friese flog sich Anfang Mai frei! Herzlichen Glückwunsch!

Links: Thomas Velten (Ausbildungsleiter)

Rechts: Marc Umstätter

SCHULE DER FLIEGER 2019

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



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

Fluglehreausbildung Segelflug (Herbst) in Grünstadt	22.06. – 23.06.2019 Pädagogik WE	01.09. – 13.09.2019 Hauptteil
Fluglehreausbildung für Inhaber einer Lizenz	01.09. – 06.09.2019	
Fluglehrerfortbildung (Herbst)	21.09. – 22.09.2019	
Flugsicherheitstraining Alpen	17.08. – 22.08.2019	
Flugsicherheitstraining Florida	12.10. – 26.10.2019	

TECHNIK

Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2)	21.11. – 24.11.2019
Technik Grundmodul	19.10.2019
Werkstattleiterlehrgang FVK	19.10. – 26.10.2019
Zellenwart Metall	31.10. – 03.11.2019
Bespannen mit Oratex	04. – 07.12.19

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Streckenflugtrainig für Anfänger	29.06. – 06.07.2019
UL-Segelfliegen: Umschulung und Scheinerwerb	09.07. – 13.07.2019
UL-Segelfliegen: Jahrestreffen	13.07. – 20.07.2019
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL (Herbst) *	28.09. – 29.09.2019 und 05.10. – 11.10.2019
Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 (Herbst) *	05.10. – 11.10.2019
Flugleiter auf Landeplätzen und Segelfluggeländen	01.02.2020
Streckenflugseminar für Einsteiger	01.02. – 02.02.2020

*mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

Im Theorie- und BZF-Lehrgang sowie dem Werkstattleiterlehrgang (FVK) sind noch freie Plätze verfügbar.
Interessenten wenden sich bitte an die Geschäftsstelle.

TERMINE

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT
27.07. – 03.08.2019	Landestrainingslager Ansprechpartner: Heribert Pütz	Burg Feuerstein
09.11.2019	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
10.11.2019	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
17.11.2019	UL- und Motorfliegetag	Bad Sobernheim
16.11.2019	Seko-Sitzung	Bad Sobernheim
29.11. – 01.12. 2019	Jugendleitertagung 2019	Bad Sobernheim

UL-MUSTERPRÜFUNGEN FÜR ERHÖHTE ABFLUGMASSE SIND IM GANGE – TEIL 2



Übergabe der Zulassung

Die Ungeduld unter allen Beteiligten wächst, verständlicherweise. 31 Anträge für Auflastung auf maximal 600 kg liegen beim Luftsportgeräte-Büro vor. Der Prüfenieur im DAeC ist daher auf professionelle, nach den neuen Lufttüchtigkeitsforderungen LTF-UL 2019 genau strukturierte und aufgebauete Musterunterlagen angewiesen, um die Prüfungen in einem vertretbaren Zeitraum abschließen zu können.

Der Alltag sieht jedoch zum Teil anders aus. Viele einzelne E-Mails mit Anlagen, diversen Dokumenten und Anfragen ob der Richtigkeit und Vollständigkeit verzögern die Bearbeitungen. Im vergangenen Jahr haben wir informiert, dass wir beim Start der Auflastungen Beratungstätigkeiten nur noch eingeschränkt oder gar nicht ausüben können und dass – zum Beispiel – von speziellen Einzelstückänderungen abgesehen werden soll. Im LSG-B arbeitet ein festangestellter Prüfenieur. Die schon länger andauernde Suche nach weiteren Mitarbeitern auf Honorarbasis gestaltete sich bisher schwierig, da die für die Musterzulassung notwendigen ingenieurtechnischen Prüfungen selbständig, mit großer Erfahrung und ohne Anleitung unseres Prüfenieurs durchgeführt werden müssen. Erschwerend dazu kommt, dass Prüfhonorare, die gemäß der Kostenverordnung für Luftfahrtverwaltung gezahlt werden können, nicht unbedingt den Erwartungen der Ingenieure entsprechen. Da gibt es in anderen Branchen wie zum Beispiel in der Fahrzeugtechnik oder Drohnenentwicklung aktuell wohl viel mehr zu verdienen.

Nichtsdestotrotz hoffen wir, bald die ersten Prüfungen der Luftsportgeräte mit unserem bestehenden Personal abschließen zu können. Dennoch wird Geduld gefragt sein.

Zulassung von Großflugmodellen

Das LSG-B prüft im Rahmen seiner Beauftragung durch das Verkehrsministerium und im Auftrag des DAeC auch große Flugmodelle bis zu einer Startmasse von 150 kg. Diese Luft-



Die Short Sherpa von Erik van Hoogen

fahrtgeräte müssen vor dem ersten Flug einem beauftragten Prüfer vorgestellt und die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen muss nachgewiesen werden. Zur Flugmodellbaumesse ProWing International, Anfang Mai, stellte der Erbauer Erik van den Hoogen unserem Prüfer Reinhard Schott seine „Short Sherpa“ zur Abschlussprüfung vor. Ein Nachbau eines Nurflüglers mit Pendelquerrudern, ein Forschungsflugzeug der Royal Air Force aus den Fünfzigern. Die finale technische und fliegerische Prüfung am Flugplatz Soest-Bad Sassendorf war erfolgreich, so dass die Betriebserlaubnis vor Ort erteilt werden konnte und Erik dem staunenden Publikum dieses Einzelstück auch im Fluge vorführen durfte.

Im vergangenen Jahr konnten wir zudem zwei neue Prüfer für Großmodelle für den DAeC gewinnen. Mit René Grunwald aus Hannover und Josef Neff für den südlichen Raum komplettieren zwei erfahrene Spezialisten unser Team und stehen für neue Modellbauprojekte und Prüfungen zur Verfügung.

„Abfliegen“ schon im Frühjahr (in eigener Sache)

Am 24. April beendete mein Vater, Udo Einführer, 80-jährig nach über 60 Jahren seine aktive fliegerische Tätigkeit. Gewählt hat er dafür seinen Lieblings- und „Ursprungsflugplatz“ Gera-Leumnitz und ein Ultraleichtflugzeug Ikarus C 42. Geflogen hat er, angefangen vom Schulgleiter SG-38 bis zur Mig-15, fast alles. Mit der Jak-18 und Zlin-42 hat er unzählige Flugschüler ausgebildet und mit der Jak-52 Flugsicherheitstrainings des DAeC begleitet. Die C 42 hatten mein Bruder und ich für diese Veranstaltung vom Flugplatz Jahnsdorf nach Gera geholt und wir beide hoffen, dass Vater noch oft bei uns Gast im UL ist. Seine beiden Abschlussflüge mit Überflug und anschließender kleiner Feier mit Fliegerveteranen und vielen Freunden bei schönstem Wetter waren sehr bewegend, aber gleichzeitig unvergesslich.

Frank Einführer, LSG-B

Feuer und Wasser wenn man es nicht will

RICHTIGES HANDELN BEI BRAND UND NOTWASSERUNG



Feuer im Kamin ist schön. Wasser im Pool auch. Aber auch nur dann. Doch was tun, wenn Feuer und Wasser unverlangt und lebensbedrohlich über einen kommen?

Ein wenig ausgefallen ist ein Programm, das der DAeC Landesverband Bremen dazu am Samstag, den 17. August auf dem Verkehrsflughafen Bremen anbietet.

Zunächst einmal kann mit der Landung in Bremen der Anflug auf einen Verkehrsflughafen mit Kontrollzone geübt werden. Der Linienflugverkehr in Bremen ist an einem Samstagvormittag überschaubar. Zudem wird Bremen sehr oft VFR angefliegen, sodass die Towerlotsen durchaus gut mit den „Kleinen“ umgehen können. Wer sich dennoch unsicher fühlt, kann nach Voranmeldung auf info@daec-bremen schon am Freitag kommen und zunächst in Ganderkesee (EDWQ) landen. Dort steigen auf Wunsch erfahrene Pilotinnen oder Piloten zu, die Sie auf dem Anflug begleiten. Aber versuchen Sie es doch ruhig selbst einmal.

Auf dem Bremer Flughafen beginnt dann am Samstag um 11:00 Uhr eine theoretische Unterweisung zum Überleben auf See und Rettung nach einer Notwasserung. Ein Flug über Wasser ist immer ein Erlebnis. Doch was passiert, wenn wir durch einen Motordefekt oder Vogelschlag notwassern müssen? Dann sind Pilot und Passagiere auf sich allein gestellt und müssen überlegt und verantwortungsvoll handeln. Was mache ich zuerst? Was kommt dann? Wie steige ich aus dem im Wasser liegenden Flugzeug aus? Wie überbrücke ich die Zeit, um bis zum Eintreffen der Retter im kalten Wasser zu überleben? Wie nutze ich Rettungsmittel, um auf mich aufmerksam zu machen und vom Seenotkreuzer oder per Hubschrauber geborgen zu werden? In Bremen ist die Zentrale der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Der Referent ist dort Wachleiter und kompetenter Fachmann.

Es besteht die Möglichkeit, Rettungsmittel und Rettungsgeräte auf eigene Gefahr unter kontrollierten Bedingungen auszuprobieren, z.B. sich mit einer Rettungsschlinge simuliert in einen Hubschrauber aufwinchen zu lassen. Wichtiger Hinweis: Die Unterweisung in Bremen findet nicht in einem Schwimmbad statt, man geht nicht ins Wasser und übt keine Notausstiege

aus eingetauchten Flugzeugkabinen. Der theoretische Teil der Unterweisung wird in der Bremen-Halle vorgetragen, in der die originale Junkers W 33 „Bremen“ steht, mit der 1928 erstmalig der Atlantik in Ost-West-Richtung überflogen wurde.

Mein Flugzeug brennt. Eine Erfahrung, die niemand machen möchte. Wenn es doch passiert, sollte man wissen, was zu tun ist und in welcher Reihenfolge man seine Passagiere, sich selbst und idealerweise auch das Flugzeug rettet und den Brand löscht. Dazu gibt es um 15:00 Uhr eine Unterweisung und Vorführung der Flughafenfeuerwehr Bremen.

Teilnehmergebühren für beide Programmpunkte: 40,00 € pro Person, Schüler/Studenten mit Ausweis 20,00 €. Gerne auch mehr, denn alle Einnahmen werden der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger als Spende übergeben.

Wer schon am Freitag anreisen möchte, ist herzlich willkommen und kann sich für das Freitagsprogramm anmelden. Es bleibt Zeit für einen Stadtbummel und einen Abend unter Fliegern auf der Gastro-Flaniermeile „Schlachte“, direkt an der Weser. Wer schon am Freitag nach Bremen kommt oder bis Sonntag bleiben möchte, kann direkt am Airport übernachten. Im Hotel Atlantic Airport kann man in speziellen Fliegerzimmern übernachten. Unter dem Stichwort „ABK DAEC Landesverband Bremen“ können Sie diese telefonisch unter (0421) 944 888 535 reservieren.

Natürlich sind auch alle Teilnehmer eingeladen, die ohne Flugzeug mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln kommen. Herzlichen Dank für die Bereitschaft zu den Vorträgen und Vorführungen an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Flughafenfeuerwehr Bremen.

Anmeldung: info@daec-bremen.de. Für anfliegende Teilnehmer bitte mit Ankunftstag (Samstag oder schon am Freitag?) Typ, Kennzeichen, Teilnehmerzahl und Rückrufnummer, E-Mail-Adresse.

Ralf-Michael Hubert

LADY BUSHPILOT



1

Das war 2018: Mein Entschluss, allein um Afrika zu fliegen, führte mich im Juni nach Mombasa, wo ich dreizehn Tage auf meine Piper Super Cub warten musste, die von Israel aus nach Kenia verschifft worden war. Dann der Zusammenbau und meine ersten Etappenflüge durch Afrika über Tansania, Malawi, Sambia, Botswana und Südafrika bis nach Namibia. Die Eindrücke waren überwältigend und unbeschreiblich, die Reise zweifelsohne die anstrengendste, die ich je unternommen habe. Dennoch – 2019 sollte es weitergehen.

Von Januar bis Anfang März bereitete ich von Belgien aus meine sechste Etappe vor, die mich von Bata in Äquatorialguinea nach Südfrankreich führen sollte. Ein ambitioniertes Unterfangen, aber ich nehme mir vor, mich nicht unter übermäßigem Druck zu setzen und die Reise so angenehm wie möglich zu gestalten. Wenn ich ein oder zwei Wochen länger brauche, dann werde ich sie mir nehmen. Der Meteorologe Luc Trullemans hilft mir wie schon letztes Jahr mit den Wettervorhersagen. Das Wetter am Golf von Guinea soll günstig zum Fliegen sein – gute Nachrichten also! Ich verlasse Belgien mit allen nötigen Flight Permits. Erstaunlich wie viel Zeit man gewinnt, wenn man die richtigen Menschen in den Botschaften kennt.

Nachdem ich per TGV nach Paris gefahren bin, lande ich im schon bekannten Alptraum namens Charles de Gaulle. Kontrolleure schicken mich willkürlich eine Halbmarathondistanz von A nach B, mein Gepäck wird gefilzt, weil ich wage „Electronic Devices“ mitzunehmen und schwitzend erreiche ich buchstäblich in letzter Sekunde mein Gate. Im Bus zum Flugzeug sitzen Afrikaner, die ihre europäische Kleidung gegen die heimatische getauscht haben, man lacht laut, erzählt Witze – ich kann wieder atmen und der Druck fällt von mir ab.

Am nächsten Morgen darf ich meine N45458 auf dem Flugha-

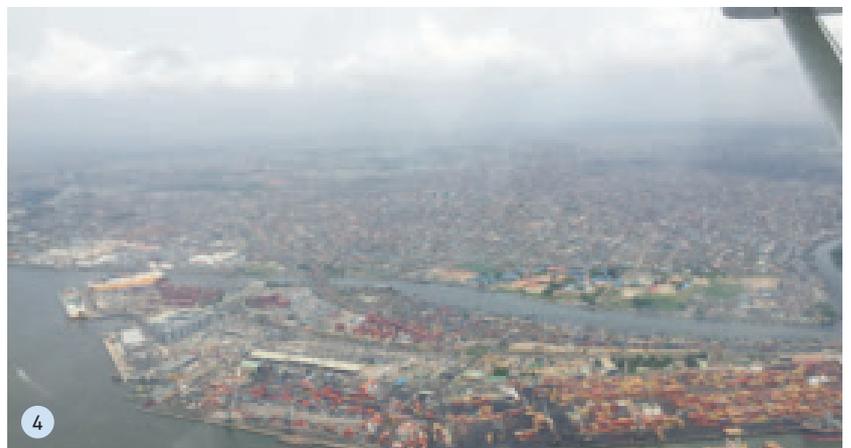
fen von Bata begrüßen, sehr schmutzig, aber sonst startklar. Da Sonntag ist, ist der Flugplatz menschenleer, aber ein kleiner Gecko hat sich zwischen der Windschutzscheibe und der Plane versteckt. Ich nehme das als gutes Omen für mein Vorhaben. Am Dienstag breche ich nach Port Harcourt in Nigeria auf.

Nach einigen Startschwierigkeiten, weil die Reifen nach zwei Monaten unter der afrikanischen Sonne ihre Form verändert haben, hebe ich ab. 1500 ft über dem tiefgrünen Dschungel folge ich der Küstenlinie von Kamerun. Als ich Douala erreiche, teilt man mir mit, dass es eine Verbotzone westlich des Vulkans Mont Cameroun gibt. Also fliege ich über den berühmten Golf von Guinea, bei ausgezeichneter Sicht, links die Insel Malabo und rechts den Vulkan. Der Golf selbst macht einen geschäftigen Eindruck: Ölplattformen, Hubschrauber, die von einer Plattform zur anderen fliegen, Fischerboote. Als ich die nigerianische Küste erreiche, ist die Luft über dem Boden böig und der Anflug auf Port Harcourt zieht sich hin. Ich muss auf dem militärischen Bereich des Flughafens landen, weil meine Piper eine N-Registrierung hat. Das Auftanken und die Immigration procedure ziehen sich hin, unter der heißen afrikanischen Sonne kein Vergnügen. Weil ich keine Flugerlaubnis für Cotonou habe, muss ich einen Tag Zwangspause einlegen, was aber kein Problem ist: Das Wetter sieht nicht gut aus und ich brauche den Ruhetag.

Von Port Harcourt geht es am 10. März nach Cotonou in Benin. Sümpfe dominieren hier die Küstenlinie, die Luft ist sehr feucht und die Sichtweite gering. Ich steige auf über die Wolken, dort ist es trockener und ich habe bessere Sicht. Als ich die Küste erreiche, steige ich herab um weiterhin den Sichtflug zu nutzen und folge dem Strand nach Lagos. Lagos Airport ist geschäftig, die Stadt selbst riesig und industriell geprägt. Der Landeanflug dauert, böige Seitenwinde zwingen mich zu einer Radlandung. Ich bin jetzt in Westafrika, wo die Mentalität eine andere ist. Ich



- 1: Victoria Falls (Grenze Zambia/Zimbabwe)
- 2: Die Route der Etappen 6 und 7
- 3: Dahkla (Marokko)
- 4: Lagos (Nigeria)
- 5: Cotonou (Benin)
- 6: An der Küste Benins



treffe viele nette und gesprächige Menschen: den Piloten einer Broussard, einen Mechaniker namens Papa, der eine Fülle von Fliegergeschichten zum Besten geben kann, und eine Gruppe Frauen, die für die ASECNA (Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar) arbeiten. Mit allen verbringe ich angenehme Stunden, besonders, da auch hier wieder mein Flight Permit aktualisiert werden muss. An meinem Extratag besuche ich vormittags das Dorf Gamvier, das seit 1727 existiert und in dem die Menschen noch weitestgehend authentisch leben. Am Nachmittag geht es nach Ouida, einem heiligen Wald, in dem ein Voodoo Priester lebt.

Am Morgen des 11. März fliege ich entlang der wunderschönen Küste von Benin nach Accra in Ghana, wenngleich zunächst bei schlechter Sicht. Als ich Togo passiere, scheint die See plötzlich türkisblau, aber auch hier sieht man wieder die Ölplattformen im Meer und den geschäftigen Hafen. Ghana wirkt lebhaft und reich – ich komme mir nicht wie in Afrika vor. In Ghana nennt man mich Miss Bush. Nach zwei Stunden am Boden ist mein Flugzeug gesichert, aufgetankt und ich habe die Landegeühren gezahlt. Das Hotel ist nicht wirklich gut und sehr laut dazu. Jeden Tag in einem anderen Land zu sein ist viel Aufwand: Fluggenehmigung, Landegenehmigung, ETA (damit ich direkt nach der Landung auftanken kann), Hotelreservierung, Wetterbericht, Flugplan erstellen ... und ausruhen. In Accra bin ich ausnahmsweise meinem Plan voraus und muss nur meinen Flight

Permit für Abidjan updaten. Das geht nicht an einem Sonntag, also muss ich bis zum nächsten Tag warten.

Ich fliege in einer geringen Höhe von 1000 ft von Accra nach Abidjan an der Elfenbeinküste und kann nicht sehr lange Kontakt mit den Air Controllern halten. Dafür funktioniert mein Kompass, der seit Kenia defekt war, wieder tadellos. Außerdem habe ich freien Blick auf die wunderschönen Lagunen an der Küste. Der Flugverkehr vor Abidjan ist dicht und der Lotse nicht in Bestform. Der wechselhafte Wind erschwert die Landung, und stelle ich kurz nach dem Aufsetzen fest, dass ich nur sehr knapp vor einem Verkehrsflugzeug, das schon mit Minimalgeschwindigkeit unterwegs war, heruntergekommen bin! Den Start in Abidjan muss ich einen Tag verschieben, weil zwei Zündkerzen defekt sind und erst repariert werden müssen.

Ab jetzt geht es landeinwärts. Da der Flug von Abidjan nach Odienné zu lang für meine Piper ist, plane ich einen Tankstopp in Yamoussoukro ein. Diesmal fliege ich bis auf 6000 ft Höhe. Beim Landen will der Lotse unbedingt wissen, welchen Flugzeugtyp ich fliege, und wird nervös, als ich ihn höflich darauf hinweise, dass ich mit dem Landen beschäftigt bin, weil es in Yamoussoukro viele Hochspannungsmasten und Antennen gibt. Dank Moustafa, dem Präsidenten des Aeroclubs in Abidjan, habe ich hier Kontakte und komme in einem guten Hotel unter. Die Basilika der Stadt ist überraschend groß und sehenswert. Am nächsten Tag fliege ich bei wechselhaftem Wetter und holprigen



5



6

Bedingungen nach Odienné. Während der Nacht denke ich über den roten, klebrigen Sand nach, der sich auf meinen Tragflächen und dem Rumpf angesammelt hat. Eigentlich muss mein Luftfilter auch damit gefüllt sein. Ich habe einen Ersatzfilter dabei, aber kein Werkzeug den eingebauten Filter zu öffnen. Morgens wechsele ich den Luftfilter mithilfe von Werkzeugen der Feuerwehr. So hat man nie einen Moment Langeweile während der langen Reise! Vor dem Start kletterte ich auf den Tower und fühle mich plötzlich schwindelig und erschöpft. Ich denke an den Ausspruch von Phillipe, einem Mitglied meiner Bodenmannschaft: „Wenn du zögerst, hast du schon die Antwort: Flieg nicht.“ Ich bleibe also einen weiteren Tag in Odienné und fliege erst am nächsten Morgen weiter nach Bamako in Mali.

Die Sicht ist besser als gestern und ich kann um 7:22 Uhr starten. Das MoGas nimmt aber den Extratag in der Sonne und Hitze übel und ich muss zum Tank mit AvGas wechseln. Für ein paar Sekunden denke ich, dass ich den Luftfilter doch nicht ordentlich ausgetauscht habe ... Mechaniker Valentin wird mich später in Bamako beruhigen – alles richtig gemacht. Die Landung

ist ein Traum, schon lange hatte ich nicht mehr 14 kts genau auf der Nase. Morgen geht es nach Kayes (Mali) und dann nach Tambacounda im Senegal, wo ich ein paar Tage bleiben werde. Die Sicht ist auf dem Flug nach Kayes wieder nicht optimal, aber solange die Luft ruhig bleibt, macht mir das nichts mehr aus. Der ruhige Flug lässt mir Zeit zum Nachdenken. Im Anflug kann ich den Senegal-Fluss auf der linken Seite sehen und den Flugplatz in der Wüste ... das ist das Afrika, das ich liebe.

Die Landebahn in Tambacounda ist nicht viel mehr als eine Kiespiste, die Sonne hat den Asphalt verbrannt. Da Tambacounda kein Zollflugplatz ist, muss ich eine unangenehme Kontrollprozedur über mich ergehen lassen. Ich komme aber für die Nacht in einem eleganten Hotel unter, deren Besitzerin den Inhaber oder Manager des Hotels in St. Louis kennt, in dem Mermoz und Saint Exupéry viele Nächte verbracht haben. Senegal ist mein letztes schwarzafrikanisches Land, was mich traurig macht.

Nach dem frühen Start am nächsten Morgen habe ich zum ersten Mal wieder eine Radar-Frequenz und Kontakt zu einem netten Lotsen, der sich überrascht zeigt, dass ich allein unterwegs

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

ERLERNEN SIE UNTER ANLEITUNG DAS BESPANNEN IHRES FLUGZEUGES MIT ORATEX® GEWEBE

INHALTE DES WORKSHOPS:

- Gewebe aufbringen und entfernen auf Metall-, Holz- & GfK/ Cfk-Struktur
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- BESPANNEN mit Heißluftgebläse und Filzraket
- Bearbeiten von Rundungen sowie Schrumpfen / Stretchen
- Schrumpfstabilisierung und Straffung mit dem ORATEX®-Bügeleisen
- Richtiges Reinigen von Untergründen
- Wachsen und Polieren von Oberflächen
- BESPANNEN über Nieten
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsheissiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) nach EASA Approved Procedure



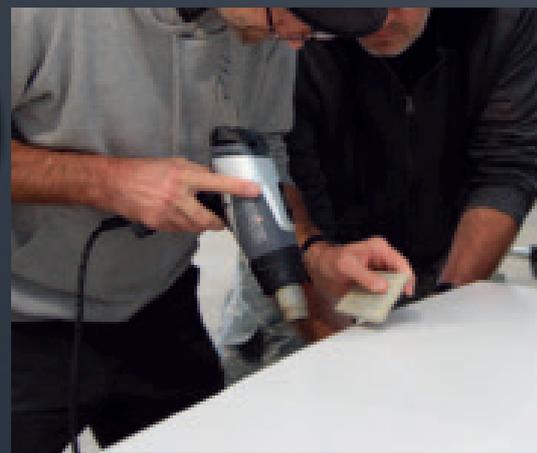
TERMINE:

24. - 28.06.2019

23. - 27.09.2019

11. - 15.11.2019

02. - 06.12.2019



INFORMATIONEN UND BUCHUNG: www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html



7



8

7: Côte d'Ivoire

8: Basilika von Yamoussoukro

bin. Normalerweise merke ich bei niedriger Anfluggeschwindigkeit, wie die Hitze der Umgebung in die Kabine eindringt, meine Lippen trocken werden und es manchmal schwierig wird zu atmen. In St. Louis kommt zum ersten Mal wieder kühle Luft in die Kabine und ich stelle fest, dass die Temperatur 24 Grad niedriger ist als beim Start. Ich habe die Sahelzone verlassen und bin wieder in Reichweite des Atlantiks! Das Auftanken usw. dauert diesmal nur eine Stunde, dank der hilfsbereiten Mitarbeiter. Als ich in einem Restaurant in der Nähe des Flusses zu Abend esse, sehe ich zum ersten Mal wieder Weiße in größerer Anzahl. Ich fliehe in mein Hotelzimmer ...

Nach einigen Tagen Erholung in St. Louis bin ich bereit für den Weiterflug nach Nouakchott in Mauretanien. Immer, wenn ich meinen Kontakt dort wegen Überflugs- und Landungsrechten anrufe, erhalte ich „Inch Allah“ als Antwort, aber am 25.3. darf ich losfliegen. Normalerweise wäre Nouakchott nur ein Auftankstopp, ich lande dort aus Sicherheitsgründen, wegen des Nordwinds, der in diesen Tagen weht. Glücklicherweise habe ich mich selbst im Vorfeld um meinen Treibstoff gekümmert, weil die Handling-Crew mich ohne aufzutanken hat stehenlassen. Am nächsten Morgen klappt es mit dem Tanken und ich kann losfliegen nach Nouadhibou. Der Flug ist fantastisch, ich sehe wieder erste Dünen, die See schimmert türkisfarben und die Landschaft beeindruckt mich sehr. Von Nouadhibou geht es nach Dakhla. Seit St. Louis folge ich der Route der Aeropostale und muss daran denken, wie diese großartigen Flieger vor einhundert Jahren ohne GPS und andere elektronische Hilfsmittel zurechtkamen und gelegentlich in der Wüste landen mussten. Der Himmel über Dakhla ist dunkel und es regnet, die Landung entsprechend schwierig. Ich bin stolz, dass es trotzdem so gut klappt.

Am nächsten Morgen geht es über Laayoune nach Tarfaya und anschließend nach Agadir in Marokko. Von hier aus ist es nicht mehr weit nach Europa. Beim Abflug erlebe ich zum wiederholten Mal ungläubiges Staunen, dass ich allein unterwegs bin.

Besonders in muslimischen Ländern betrachtet man mich wie ein Wesen vom anderen Stern, denn als „schwache Frau“ traut man mir einen Flug nicht zu, geschweige denn allein. Während des Fluges gibt mein künstlicher Horizont seinen Geist auf und das final, wie sich herausstellt.

In Rabat-Salé habe ich Probleme nach der Landung zu tanken, was, wie sich herausstellt, am Schichtwechsel liegt. Ich möchte aber nicht am Morgen vor dem Start tanken, weil das immer zu Verzögerungen führt. Außerdem bin ich stets früh unterwegs.

Am nächsten Tag fliege ich nach Norden, passiere das Gebirge und erreiche die nördlichste Spitze Afrikas. Die Landschaft ist beeindruckend: Auf meiner rechten Seite Tetouan im Nebel und links Tanger in freier Sicht, vor mir das Mittelmeer und der Fels von Gibraltar.

Ich bin etwas nervös, weil ich keinen 8,33 kHz-Funk habe und rechne beinahe damit, dass Sevilla mich wieder nach Marokko zurückschicken wird, die freundliche Lotsin aber bestätigt meine Identität per Radar und lässt mich Richtung Granada weiterfliegen. Da das Wetter dort schlecht ist, entscheide ich mich nach Malaga zu fliegen. Die Flight Control dort ist nicht sehr hilfreich, das liegt wohl daran, dass Malaga fast schon so überlaufen ist wie Heathrow. Mich und meine kleine Piper braucht man nicht. Ich werde also an ein kleines Flugfeld (LEAX) neben dem großen Flugplatz von Malaga verwiesen. Der Wind ist lau, meine Landung schlecht ... ich schreibe es der Müdigkeit, der Höhe und der Erschöpfung zu.

Ich bin 47:48 Stunden geflogen, seit ich Belgien verlassen habe. Ich bin traurig Afrika hinter mir zu lassen, glücklich, wenn ich bedenke, was ich erreicht habe. Nach dieser Erfahrung kann ich ein Reisebüro eröffnen, das abenteuerlustigen Afrikapiloten Reisen zusammenstellt!

Text (zusammengestellt aus Valéries Blog) Heike Schiemann

Fotos: Valérie Dereymaeker

ZURÜCK IN EUROPA



2



3



1

1: Sechs historische Stampe S4 eskortieren Valérie auf ihrer letzten Etappe nach Antwerpen zum Empfang im Stampe Museum. Foto: Robert Verhegghen

2: Eine glückliche Valérie nach der Landung in Antwerpen Foto: Luc Barry

3: Valérie mit ihrem Techniker Raymond Cuypers Foto: Robert Verhegghen

Es ist Ende April und ich bin wieder in Europa, aber noch nicht am Ende meiner Reise.

Es stellt sich heraus, dass das Fliegen in Afrika ein Traum ist verglichen mit dem Fliegen in Europa. Kaum in Granada angekommen, muss ich zusammen mit Raymond einen Tag am Flugzeug basteln: Bremsen erneuern, die Heizung wieder aktivieren und die Zündkerzen kontrollieren. Wir versuchen den künstlichen Horizont auszutauschen, aber dieser Job ist zu kompliziert. Immerhin reinigen wir das komplette Flugzeug und installieren eine Antenne für mein portables 8,33 kHz-Funkgerät. Es bleibt auch genügend Zeit, Granada und die Alhambra zu besichtigen. Nachdem Raymond wieder auf dem Weg nach Belgien ist, setze ich meine Reise in der Piper Super Cub fort. Der Blick auf die schneebedeckten Berge der Sierra Nevada ist beeindruckend, aber während des Rollens vor dem Start werde ich das Gefühl nicht los, dass mit den Pedalen etwas nicht stimmt. Während ich auf 7000 ft steige, muss ich das linke Pedal extrem durchtreten. Der Anflug auf Requena ist schwierig, weil die Landebahn direkt hinter einem Hügel liegt und überall Strommasten stehen. Ich mache vorsichtshalber eine Radlandung, und als das Spornrad den Boden berührt, habe ich Schwierigkeiten das Flugzeug gerade zu halten. Nach dem Tanken blockiert der Sporn beim Wenden. Ich schicke Raymond Bilder und er fliegt mit einem neuen Spornrad im Gepäck zurück nach Valencia. Ich habe Glück, dass mir das nicht in Afrika passiert ist!

Am nächsten Tag fliege ich via Barcelona an der Costa Brava entlang nach Ampuriabrava. Weil ich müde bin, mache ich ein kleines Schläfchen hinter dem Flügel und bemerke beim Wachwerden, dass man mich fotografiert – Lady Bushpilot schlafend ist offensichtlich ein lohnendes Motiv! Danach bringt mich böiges Wetter mit Gegenwind bei geringer Geschwindigkeit nach Nadesse mit seiner wunderbaren Landepiste, wo ich wegen schlechten Wetters einige Tage bleibe und Freunde besuche.

Nach Zwischenstopps in Vendée Air Park und Albert Bray lande ich am 6. Mai auf Landebahn 24 in Kortrijk-Wevelgem. Hier habe ich vor meiner Afrikareise das Landen mit der Piper meines Freundes Steven geübt und war voller Zweifel, ob ich das jemals mit meinem eigenen Flugzeug schaffen würde. Als ich jetzt lande, laufen Tränen über meine Wangen und ich denke: Das war es – ich bin zurück!

Während meiner Reise habe ich viel gelernt:

- Ich habe viele sehr nette Menschen getroffen, mit denen ich immer noch Kontakt habe.
- Ich habe meine Mutter verloren und bin darüber immer noch traurig.
- Ich kenne mein Flugzeug wesentlich besser als vor der Reise.
- Ich bin eine Fliegerin und auf der Welt um zu fliegen.

Valéries offizielle Willkommensparty fand am 11. Mai am Flugplatz Antwerpen statt. Freunde, viele Reporter und ein lokales TV-Team warteten ab 17:45 Uhr am Plane Spotter Treffpunkt. Das Feuerwehrfahrzeug setzte sich in Position, übte einen schönen Wasserbogen und Punkt 18 Uhr flog Valérie wie geplant mit ihrer Piper Super Cub einer Formation von sechs Stampe SV-4 voran. Nach einem tiefen Überflug in der Formation kamen alle zur Landung und stellten ihre Flugzeuge vor dem Stampe Museum ab.

Das Ende ...?

Natürlich nicht! Auf der Party hat Valérie einen Ferrypiloten kennengelernt, der zwei Tage später eine Cessna 182 von Antwerpen nach Dschibuti überführen wollte, und sich spontan als Co-Pilotin angeboten. Am 20. Mai erreichte sie bereits wieder die nordafrikanische Küste, diesmal Hurghada in Ägypten. Stay tuned: <http://www.ladybushpilot.com/>.

Text (zusammengestellt aus Valéries Blog und Informationen von Gabi Aubele) Heike Schiemann

FORSCHEN, BAUEN UND FLIEGEN

Auf der Aero präsentierten auch einige Akademische Fliegergruppen ihre Projekte



Die akademischen Fliegergruppen an den deutschen Universitäten blicken auf rund 100 Jahre Geschichte zurück und gelten als Kaderschmiede künftiger Flugzeugkonstrukteure. Wer in alten Jahresberichten von Akafliegs blättert, stößt (um nur drei zu nennen) auf illustre Namen wie Gerhard Waibel, Tilo Holighaus oder Martin Greiner.

Zehn Akafliegs sind unter der Dachorganisation Idaflieg e. V. organisiert. In der Segelflughalle A1 auf der Aero in Friedrichshafen gaben sie dem interessierten Publikum Einblicke in ihre aktuellen Projekte. Deren Bandbreite könnte größer nicht sein, denn sie reicht vom vergleichsweise einfachen Messaufbau über die Komponentenfertigung bis zur Königsdisziplin der Akafliegs, dem Bau eines ganzen Flugzeugs.

Vorzeige-Motorsegler fs35

Das momentan wohl anspruchsvollste Gesamtwerk einer Akaflieg war nicht in Friedrichshafen vertreten. Denn die fs35 der Akaflieg Stuttgart ist seit März am Flugplatz Schwäbisch Hall stationiert und nähert sich ihrem Erstflug mit Testpilot Ingmar Mayerbuch vom DLR in Oberpfaffenhofen. Rollversuche, Standläufe und ein High Speed Taxi Test wurden bereits absolviert.

Kerngedanke der fs35 war die Erkenntnis, dass das ideale Schleppflugzeug am besten ähnliche Flugeigenschaften aufweist wie der zu schleppende Segler. Ein Motorsegler also, jedoch mit mehr Leistung als bis dahin gewohnt. Als Antrieb wählten die Studierenden einen 155 PS starken Turbodiesel von Continental. Der US-amerikanische Traditionshersteller hat vor einigen Jahren die Technik und Produktion der Thielert-Motoren übernommen.

Die Zielvorgabe eines Schleppflugzeugs, das gut steigen und rasch wieder absteigen kann, erfüllt auch das vergleichsweise dicke Flügelprofil. 17,67 m Spannweite, ca. 600 kg Leergewicht und 850 kg maximale Abflugmasse entsprechen gängigen „Mose“-Dimensionen. Einfache Bedienbarkeit und gutmütige

Flugeigenschaften standen für die Entwickler ebenfalls ganz oben im Lastenheft.

Die Kennung D-KTOW (engl. tow = ziehen/schleppen) verrät einiges über den innerhalb der Akafliegs gepflegten feinsinnigen studentischen Humor. So bekommt fast jedes Mitglied einen Spitznamen verpasst. Wer also noch keinen hat, sollte sich zu einer Akaflieg melden.

Symptomatisch für viele große Akaflieg-Projekte blickt die fs35 auf eine sehr lange Bauzeit zurück. Seit 2003 entwickeln und bauen die Stuttgarter daran. Solche Zyklen beweisen einerseits, wie solide die akademischen Fliegergruppen organisiert sind und dass an Nachwuchs kein Mangel herrscht. Andererseits dürften die ursprünglichen Initiatoren die Fertigstellung ihrer einstigen Idee nur selten miterleben. Setzt man gut fünf Jahre für ein Masterstudium an, werden die meisten Miterbauer der fs35 sie quasi nur studienbegleitend in einzelnen Baustufen erlebt haben.

Kleine Projekte zählen auch

An der TU Dresden gehen die Akaflieger deshalb einen etwas anderen Weg. Neben üblichen Aktivitäten wie etwa (ja!) dem Fliegen sowie dem Flugzeugprojekt D-B11 mit Flächen des Duo Discus XL gibt es viele kleine Vorhaben, die von einem oder mehreren Studierenden in ihrer Regelstudienzeit abgeschlossen werden können. Und die keineswegs versteckt werden. In Friedrichshafen ausgestellte Beispiele waren Steuerstangen aus CFK-verstärkten Thermoplasten sowie das aufwendige Querkraftrohr der D-B11.

Es muss kein neues Flugzeug sein

Die FVA der RWTH Aachen hat ihre serienmäßige ASW 28 mit einem Elektromotor am Klappmast nachgerüstet. 15 kW Dauerleistung ermöglichen 2 m/s Steigen, die Reichweite wird mit 120 km beziffert. Eigentlich Clou der FVA 29 getauften Heimkehrhilfe ist jedoch die Retrofit-Auslegung. Ihre gesamte Elek-



1: Die fs35 „Harpyie“ der Akaflieg Stuttgart ist fertiggestellt und steht nach den abschließenden Rollversuchen unmittelbar vor ihrem Erstflug in Schwäbisch Hall. Foto: Akaflieg Stuttgart
 2: ASW-Konstrukteurslegende Gerhard Waibel im Gespräch mit dem Aachener Akaflieger und Werkstattleiter Emil Pluta
 Foto: Akaflieg Stuttgart

3: Testpilot Ingmar Mayerbuch und Studierende der Akaflieg Stuttgart beim Briefing für die fs35
 4: Im Bug der Berliner B13e verbirgt sich ein komplexer Mechanismus zum Ausfahren des elektrisch angetriebenen Fallpropellers.

tronik samt Akku und Propellerast passt in die serienmäßige Motorbucht der ASW 28 und ersetzt den herkömmlichen Benzinmotor. Entwicklung und Bau erfolgten interdisziplinär und auch in Zusammenarbeit mit anderen Hochschulen. Beispielsweise entwickelte die FH Rosenheim eine Motorkontrolleinheit fürs Cockpit.

Selbst der in Friedrichshafen wie zufällig vorbeischießende ASW-Konstrukteur Gerhard Waibel zeigte sich beeindruckt. Er bedachte Idee und Bauausführung der Heimkehrhilfe FVA 29 nach längerer Inaugenscheinnahme mit einem wohlwollenden Nicken.

Ebenfalls in eine existierende Zelle montierte die Akaflieg Berlin einen Elektromotor. Ihre doppelstizige B13 mit side-by-side-Cockpit erhielt dazu einen vierblättrigen Fallpropeller, der sich in der Rumpfnase hinter zwei Klappen verbirgt und von einem Spindeltrieb ausgefahren wird. Im reinen Segelflug bereits seit 1991 bewährt, kann die nunmehr in B13e umgetaufte Maschine mit 22 kW Elektroleistung und 1,2 m/s Steigen punkten. Der elektrifizierte Erstflug fand rechtzeitig vor der Aero am 30. März statt.

Reinhold Wagner

Akaflieg im Internet

Idaflieg e.V.	idaflieg.info
FVA Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen e.V.	fva.rwth-aachen.de
Akaflieg Berlin	akaflieg-berlin.de
Akaflieg Braunschweig	akaflieg-braunschweig.de
Akaflieg Darmstadt	akaflieg.tu-darmstadt.de
Akaflieg Dresden	akaflieg-dresden.de
FTAG Esslingen	ftag.alfahosting.org
Akaflieg Hannover	akaflieg-hannover.de
Akaflieg Karlsruhe	akaflieg.uni-karlsruhe.de
Akaflieg München	akaflieg.vo.tu-muenchen.de
Akaflieg Stuttgart	uni-stuttgart.de/akaflieg/

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

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand

MINIMOA FLIEGT WIEDER!



1

Gute Neuigkeiten aus Norddeutschland: Am Karfreitag war es endlich soweit – die Minimoa D-8064 konnte nach vollendeter Grundüberholung von Rumpf und Leitwerk wieder abheben.

Unsere fünfköpfige Eignergemeinschaft hatte in den vorhergehenden eineinhalb Jahren den Rumpf, das Seitenruder und das Höhenleitwerk von Unmengen Spachtelmasse befreit. Außerdem waren einige Holzreparaturen notwendig, besonders am Hauptspant und im Spornbereich. Die Steuerung hatte einiges an Spiel, was beseitigt werden konnte; die Pedalerie war stark überholungsbedürftig, die Achse wurde erneuert und an den Pedalen selbst einiges geschweißt. Der feste Teil der Haube wurde erneuert, da er etliche Spannungsrisse aufwies. Steuerseile wurden ersetzt, zahlreiche Beschläge gesandstrahlt, teils repariert oder neu gebaut. Eine neue Kufe samt neuem Gummidämpfer wurde gebaut, das Rad neu bereift. Das Höhenleitwerk erhielt auf einer Seite eine neue Nasenbeplankung, am Seitenruder wurden einige Sperrholzteile ersetzt und natürlich wurden die Ruder neu bespannt.

Im Cockpit gibt es ein neues Instrumentenbrett, auch wurden einige Verkleidungen, welche vorher aus sehr massivem Buchensperrholz mit dickem Wurzelholz furnier gebaut waren, durch zeichnungskonformes Birkenperrholz ersetzt. Außerdem wurde die alte schwere Dittelbox durch einen neuen leichten LiFePo-Akku ersetzt.

Anschließend wurde unser Schätzchen bei Hartmut Sammet lackiert, und nachdem wir dann wieder alles zusammengebaut hatten, kam der große spannende Moment: die Wägung ... Unser alter Werkstattleiter jedenfalls, welcher uns vor Beginn

der Arbeiten für jedes eingesparte Kilo 10,- € für die Flugzeugkasse versprochen hatte, musste am Ende tiefer in die Tasche greifen, als wir alle gedacht hatten.

Alles in allem hat das Flugzeug bei dieser Abmagerungs- und Verjüngungskur satte 23 kg verloren, was in etwa einem guten Fünftel des Rumpfgewichtes entspricht. Das war mehr, als wir zu hoffen gewagt hatten. Mit eingerechnet sind hierbei auch die 5 kg Blei, die nach der ganzen Schleiforgie am Rumpf aus der Flugzeugnase entfernt werden konnten.

Nun sieht sie auch wieder wie ein 80jähriges Holzflugzeug aus, mit allen Beulen und Dellen, die da so dazugehören.

Und nachdem unser Prüfer Ende März das endgültige OK gegeben hatte, stand dem erneuten Erstflug fast nix mehr im Wege. Außer vielleicht das Wetter. Oder ein unklares Schleppflugzeug. Oder noch fehlende Routine, weil die Saison erst anfängt. Oder ein passender Platz. Ach ja, und Zeit haben muss man ja auch noch ...

Aber Karfreitag war es dann soweit. Ganz passend eigentlich, da wir unsere allerersten Minimoastarts auch an einem Karfreitag, zwei Jahre vorher, gemacht hatten.

So wurde die Minimoa also vom Falken in Stade wieder in ihr Element gezogen und hat sich sichtlich gefreut, nun ohne den ganzen unnötigen Ballast fliegen zu dürfen. Strahlende Gesichter und die Nachfrage des Flugleiters über Funk, was dieses wunderschöne Flugzeug denn für ein Muster sei, waren nur ein paar Beweise, dass wir die ganze Arbeit zu einem sehr guten Zweck getan haben.

Erwähnenswert ist auch, dass außer Lackierung und Schweißarbeiten alle Arbeiten von unserer Eignergemeinschaft ausgeführt wurden. Wunderbar war aber ebenso die Erfahrung, wie



- 1: Die Minimoa – hier noch mit nicht restauriertem Rumpf – bei der Vintage Glider Club Rally 2017 in Dunaujvaros, Ungarn. Foto: Alexander Gilles
- 2: Die Holzarbeiten am Hauptspant erforderten eine etwas unkonventionelle Sitzposition. Foto: Christian Ückert
- 3: Beschläge und Steuerelemente frisch gesandstrahlt Foto: Rolf Radespiel
- 4: Vor dem Lackieren wird die Arbeit dem Prüfer vorgeführt. Foto: Christian Ückert
- 5: Aufgerüstet und gründlich gecheckt: Dem Werkstattflug in Stade steht nichts mehr im Wege. Foto: Christian Ückert



viel Hilfe und Unterstützung wir bei dieser Aufgabe bekamen. Da wurde Sperrholz verschenkt, Holz zugesägt, Nietwerkzeug verliehen, Erfahrungen geteilt... Besonders der Vintage Glider Club hat sich als ein unermesslicher Pool an Wissen und Hilfsbereitschaft erwiesen. Ebenso wunderbar war aber auch die Möglichkeit, eine gute Werkstatt eineinhalb Jahre belegen zu dürfen. Oder das Besorgen einer astreinen Eschenbohle für die Kufe. Wir bekamen auch immer irgendwo eine hilfreiche Antwort, wenn wir mal nicht so richtig weiter wussten. Und sehr viel Zuspruch.

Die Flächen sind irgendwann auch mal dran, aber nun wollen wir doch erst mal wieder fliegen.

Constanze Bruns



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

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

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



DANZIG – EIN GEHEIMTIPP



1

Ostern 2019 - das schönste Osterwetter seit 30 Jahren, Temperaturen über 20 Grad wurden im Radio angekündigt. Ein stabiles Hoch über mehrere Tage war wohl die ideale Voraussetzung für einen Flug Richtung Nord-Osten.

Wir hatten schon lange den Wunsch, ein Stück an der polnischen Ostseeküste entlangzufliegen und Danzig als Ziel anzu- steuern.

Die Flugplanung für den Hinflug sah zwei Stopps in Deutschland und den Grenzüberflug bei PESEL nördlich von Stettin vor. Wir starteten mit unserem UL, einer Bristell NG 5, um Punkt 9 Uhr in Bad Neuenahr (EDRA). Der Flugplan für Polen war ausgearbeitet und sollte beim letzten Stopp in Deutschland aufgegeben werden. Die Karten Frankfurt, Hannover, Berlin, Rostock sowie die Anflugblätter für unsere Stopps in Stendal-Borstel (EDOV) und Pasewalk (EDCV) wie auch Kartenausdrücke für unseren Flug über Polen und natürlich die Anflugblätter GDANSK Lech Walesa, die wir kostenlos im Internet unter AIP-Polen-VFR ausdrucken konnten, lagen griffbereit im Flugzeug. Diesen Flug könnte man auch als „Vier-Flüsse-Flug“ bezeichnen. Wir überflogen auf unserer Route zunächst den Rhein, danach die Weser kurz nach dem Zusammentreffen von Werra und Fulda in Hannoverschmünden, die Elbe nördlich von Magdeburg und ganz im Norden die Oder.

Bis zu unserem ersten Stopp hatten wir bis zu 30 kt Crosswind in Flugfläche 55, einen stahlblauen Himmel und eine schöne Sicht. Stendal-Borstel ist ein ehemaliger Militärflugplatz, entsprechend lang ist die Piste mit fast 2000 m. Das Gelände ist wirklich so riesig, dass es eine gefühlte Ewigkeit dauerte, bis wir unsere Parkposition erreichten. Wir hätten gut noch 1 km weiterfliegen können, anstatt an der Schwelle aufzusetzen.

Auf dem Flugplatz konnten wir tanken und auf dem Tower noch einmal das gesamte Ausmaß des Platzes inklusive altem Hangar aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg (hier waren die Fallschirmjäger stationiert) und Anflüge einer Antonov bewundern. Zweiter Stopp war Pasewalk – Pistenlänge 900 m. Hier gaben wir vor dem Start unseren Flugplan auf.

Wir überflogen die Grenze beim Pflichtmeldepunkt PESEL und wurden im Funk sehr freundlich mit einem sehr gut verständlichen Englisch begrüßt. Die zu beachtenden Lufträume auf der polnischen Seite sind absolut vergleichbar mit Deutschland; zudem waren wir durch Gdansk Information immer aktuell auf dem Laufenden.

Uns bot sich ein Blick über schier endlose Waldflächen, Seenlandschaften und eine tollen Ostseeküste.

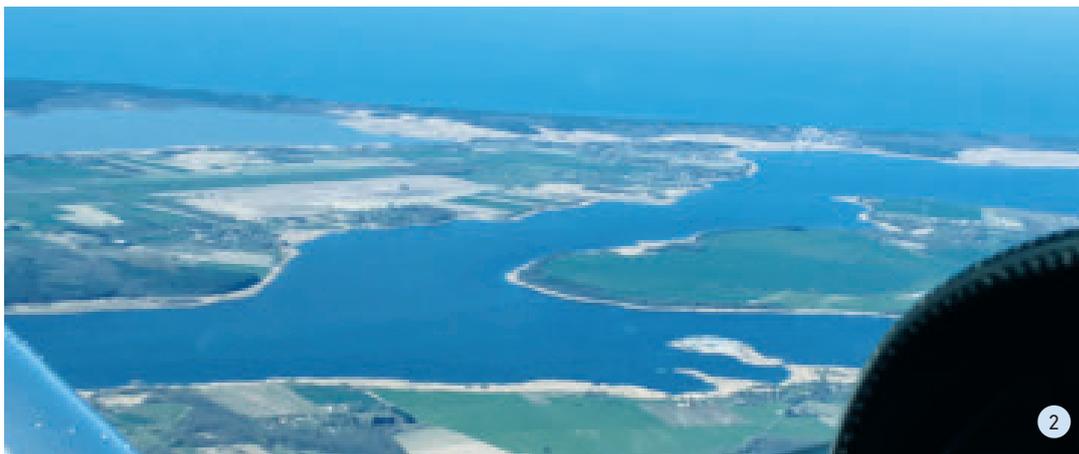
Gdansk flogen wir ab dem ersten Meldepunkt ‚ZULU‘ in 1500 ft MSL an, was eine ziemlich schauklige Angelegenheit in unserem UL war.

Die Kommunikation mit dem Tower war gut verständlich und sehr freundlich. Für die Landung und das Abstellen unseres Flugzeugs zahlten wir etwa 40 Euro.

Vom Flugplatz brachte uns ein Taxi für weniger als 20 Euro in die Innenstadt, eine halbe Stunde Fahrzeit vom Flugplatz entfernt.

Danzig ist eine wunderschöne, saubere Stadt, etwas südlich der Danziger Bucht gelegen. Von unserem modernen Hotel, sehr zentral in der Altstadt (das wir erst kurz nach der Landung gebucht hatten) konnten wir alle Sehenswürdigkeit bequem zu Fuß erreichen.

Die Stadt verlor im zweiten Weltkrieg etwa 90 Prozent ihrer Bausubstanz. Heute erstrahlt ein großer Teil der Altstadt, dank weitgehend getreu rekonstruierter Nachbauten, im alten/neu-



2



3

- 1: Die Baltische Philharmonie
- 2: Polnische Ostseeküste
- 3: Unser Flugzeug , eine Bristell NG 5, am Flughafen Danzig
- 4: Langer Markt mit Rathaus in der Altstadt von Danzig



4

en Glanz. Viele Restaurants und Cafés in romantischen Seitenstraßen oder mit Blick auf den Fluss Motlawa laden ein. Es macht wirklich Spaß, die vielen jungen Leute in den Lokalen und auf der Straße (an jeder Ecke Straßenmusiker) zu beobachten.

Danzig ist vielleicht ein Geheimtipp. Bei dem Flair und Preis-Leistungs-Verhältnis schwer vorstellbar, dass das noch lange so sein wird ...

Der Abflug vom internationalen Airport GDANSK war ebenso unproblematisch wie die Ankunft.

Auf dem Rückflug genossen wir noch einmal den Blick über die weite Landschaft Polens.

Unser Flugplan wurde bei der ersten Zwischenlandung in Schönhagen (EDAZ) südlich von Berlin geschlossen. Dieser gut ausgebaute komfortable Flugplatz verfügt über eine 1510 m lange Piste, hat ein Restaurant und tanken kann man auch – alles kein Wunder, denn dieser Flugplatz soll das Drehkreuz der Allgemeinen Luftfahrt für den Raum Berlin werden.

Nach dem Tanken setzten wir unseren Rückflug wegen der Thermik auf FL 85 fort und erreichten so ruhig und mit schöner Fernsicht nonstop Bad Neuenahr. Unsere reine Flugzeit von Danzig nach EDRA betrug etwas mehr als viereinhalb Stunden.

Kornelia Schweiger-Raphael und Georg Schweiger



CAMO
SÜDWEST

**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-2-Flugzeuge

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



**CAMO SÜDWEST
GMBH**

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

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

LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS 2018

Der LuftSport Flugsicherheitspreis ist entschieden. Bei der Preisverleihung während der AERO wurde das Ergebnis bekannt gegeben und fünf der zehn Preisträger konnten Urkunden und Schecks persönlich entgegennehmen. Im Vorfeld hatte die Jury bestehend aus Harald Meyer, Jürgen Knüppel, Jona Keimer und Klaus Fey anhand eines 17 Punkte umfassenden Kriterienkataloges zu urteilen. Hierzu zählten Umsetzbarkeit, Innovation, proaktive Maßnahme, Beispielhaftigkeit, überzeugende Argumentation, Nachvollziehbarkeit, Vorbildfunktion, Verständlichkeit u.v.m. Da die Punkte im oberen Bereich sehr dicht beieinanderlagen lagen, beschloss die Jury drei Sieger mit je 500 € und weitere sieben Preisträger mit je 100 € zu prämiieren. Hier nochmal ein Dank an die Sponsoren Harald Meyer, Ernst Eymann und die Eqip GmbH.

In seiner Einführung dankte Jürgen Knüppel allen Bewerbern für ihr Engagement und strich noch einmal heraus, dass im LuftSport bezüglich Unfallverhütung noch ganz viel „Luft nach oben“ sei. Denn weiterhin sind die Unfallzahlen bei uns im LuftSport deutlich zu hoch. Die eingereichten Maßnahmen werden wir in LuftSport – soweit noch nicht geschehen – vorstellen und machen in dieser Ausgabe den Anfang mit Klaus Meitzners Jet-Heimkehrhilfe.

Text: KF; Fotos: Christoph Beckert

LuftSport FLUGSICHERHEITSPREIS 2018

Das Merkmal ist eine Anerkennung für herausragende Beiträge, insbesondere praktische Überlegungen oder ein beispielhaftes persönliches Engagement zur Verbesserung der Unfallzahlen und Erhöhung der allgemeinen Flugsicherheit im LuftSport.

Preisträger

Vorschlag zur Verbesserung der Flugsicherheit:

Das Merkmal LUFTSPORT bedankt sich im Namen aller LuftSportler und LuftSportlerinnen.

Hinrichsholten, im April 2019

SPONSOREN

Harald Meyer
Bundesarbeitsrat
Flugsicherheitsforschung

Klaus Fey
Chefredakteur
LuftSport Magazin

Jürgen K. Knüppel
Juryvorsitzendes
IAT Medical Commission

Jona Keimer
Segelflug-Schulung
DZG BA Flugsicherheit

Ernst Eymann
Klaus Fey
Eqip

Ernst Eymann (l.), Klaus Fey (r.) und Jona Keimer (ganz rechts) überreichten Urkunden und Schecks.

HIER DIE GEWINNER UND PREISTRÄGER DES LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREISES 2018

Sieger/Preisträger	Thema	Preisgeld
Aero Club Langenhagen e.V.	Umfangreiche Maßnahmen in der Organisation, der Technik und beim Betrieb zur Verbesserung der Flugsicherheit	500,00 €
Fallschirmsportclub Neustadt an der Weinstraße e.V. <i>Foto 3</i>	Maßnahmen am Absatzflugzeug und bei den Betriebsverfahren zur Erhöhung der Flugsicherheit im Fallschirmsprungbetrieb Beitrag in LuftSport Dezember 2018 / Januar 2019	500,00 €
Klaus Meitzner <i>Foto 1</i> (vertreten von Klaus Günther)	Jetantrieb als sichere Heimkehrhilfe für Segelflugzeuge Siehe Seite 17 in dieser Ausgabe	500,00 €
Adrian Lülff/Christoph Santel <i>Foto 2</i>	Methode zur Selbsteinschätzung und zur Einschätzung der Herausforderungen beim nächsten Flug Beitrag in LuftSport Oktober/November 2018	100,00 €
Aero Club Hodenhagen	Maßnahmen des Vereins zur Verbesserung der Flugsicherheit im Segelflugbetrieb	100,00 €
Detlev Wittber/ FSG Rheinstetten	RSP Rheinstettener Sicherheitsprogramm und weitere Ideen zur Verbesserung der Flugsicherheit	100,00 €
FSV Neustadt a.d. Weinstraße	Standardisierung des Motorflugbetriebs Beitrag in LuftSport Dezember 2018 / Januar 2019	100,00 €
Erik Engelsmann <i>Foto 4</i>	Coach für Flugsicherheit mit interaktiven Workshops in Segelflugvereinen, Mitinitiator und Übersetzer des Buches „Grundausbildung Segelflug“ Vorstellung des Buches in LuftSport April/Mai 2019	100,00 €
Marco Peitgen/SFC Betzdorf	Verschiedene Maßnahmen der Vereins zur Erhöhung der Flugsicherheit	100,00 €
Tobias Enke	Coach und Autor zum Thema Stress im Cockpit	100,00 €

SICHER NACH HAUSE: HEIMKEHR MIT JET POWER

Klaus Meitzner und sein preisgekrönter Beitrag



- 1: ASW 27 Jet in Aktion
- 2: Kraftstoffversorgung ASW 27 mit 32 l Aluminiumtank
- 3: Einbaukit PSR T01: v.l.n.r LiFePo Batterie, Motorbox mit Ausfahr-system, Kraftstoffversorgung, PSR T01 Triebwerk Bediengerät mit Aus-Einfahrschalter, Triebwerk Start-Stop-Schalter und Anzeige-Display
- 4: Startklar mit PSR Jet System in der ASW27



Seit vielen Jahren beschäftigt sich Klaus Meitzner mit Rückkehrhilfen für Segelflugzeuge. Seine Sicht der Dinge stellen wir hier kurz dar.

Das Problem:

Kolbengetriebene Heimkehrhilfen für Segelflugzeuge sind beliebt, aber nicht immer unproblematisch. Es kam vor, dass der Antrieb sich nicht vollständig oder gar nicht ausfahren ließ, dass der Motor ausfiel oder dass das System im Landeanflug Strömungsabriss verursachte. Es gab sogar tödliche Unfälle.

Der Lösungsansatz:

Klaus Meitzner hat es sich zur Aufgabe gemacht, durch die Verwendung von Strahltriebwerken die Betriebs- und Bediensicherheit von Heimkehrhilfen erheblich zu verbessern. Ausgangspunkt war anfangs der „Nuller-Jahre“ tatsächlich eine Modellbau-Turbine. Diese wurde im Lauf vieler Jahre verbessert und schließlich zu einem EASA-zugelassenen Luftfahrtgerät weiter entwickelt.

Das Ausfahrssystem ist so groß wie ein Schuhkarton. Das Triebwerk wird mit einem einzigen Schalter ein- und ausgefahren und durch einen Start- und Stoppschalter betrieben. Ein Berstschutz um den mit 108500 rpm drehenden Läufer schützt im Notfall Flugzeug und Pilot vor umherfliegenden Teilen.

Vorteile des Jet-Antriebs gegenüber Kolbenmotoren und Elektroantrieben mit Propeller sind u.a.:

- Automatisierter Start- und Abschaltvorgang (kein Anstürzen, keine Dekompression, kein Propellerstopper)
- Entscheidungshöhe ist die Positionshöhe zum Landefeld.
- Die Turbine kann bei der Landung ausgefahren bleiben, da der geringe Luftwiderstand den Gleitwinkel kaum beeinträchtigt.

Einige Leistungsdaten:

- Die Reisegeschwindigkeit mit reduzierter Drehzahl beträgt 160 km/h.
 - Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h liegt das Steigen bei 1,1m/s.
 - In 3000 m Höhe steigt das Segelflugzeug noch mit 0,5 m/s.
- * Mit einer installierten Masse von 40 kg, Turbine einschließlich 30 l Kerosin, beträgt die Reichweite 160 km.

Fazit: Mit der Entwicklung einer luftfahrtzugelassenen Strahltriebwerke für Segelflugzeuge der 15-18 m-Klasse ist es Klaus Meitzner und seinem Team gelungen, einen wesentlichen Beitrag zur Flugsicherheit im Bereich der Heimkehrhilfen zu leisten. Dafür erhält er den Flugsicherheitspreis 2018 des Luft-Sport-Magazins.

Klaus Meitzner

FLUGSICHERHEITSPREIS 2019

Vereine, Personen oder Personengruppen erhalten dreimal in diesem Jahr die Möglichkeit, eine Idee, Maßnahme, Theorie etc. zur Förderung der Flugsicherheit in unserem Magazin auf einer halben Seite darzustellen. Bei mehreren Einsendungen entscheidet die Redaktion, welcher Beitrag veröffentlicht wird. In jedem Fall werden alle Einreichungen im Printmedium erwähnt, die nicht abgedruckten finden Berücksichtigung auf der Website www.luftsportmagazin.de

Einsendungen zum Flugsicherheitspreis jeweils zum 1. der ungeraden Monate, also Juli, September und November 2019.

LESERBRIEF

In der Ausgabe April/Mai des LuftSport-Magazins berichteten wir über die drohende Abschaltung der UTC (Universal Time Coordinatet). Der in Greenwich angesiedelte Service wird bekanntlich im Zuge des Brexit eingestellt. Einige Leser hielten dies für einen Aprilscherz. Wir sind aber ein seriöses Blatt, wir erlauben uns keine Feler und erst recht keine Schärze. Um so erfreulicher finden wir die konstruktive Zuschrift unseres Lesers Rainer Dürigen:

Sehr geehrter Herr Fey,
mit Bestürzung haben wir Ihre Meldung über die drohende Verlegung des Nullmeridians und die Abschaltung der UTC-Ausstrahlung im Zuge des Brexit-Chaos gelesen. Besonders beunruhigt sind wir über den Gedanken, dass sich Graz, Andorra oder gar Bielefeld zukünftig mit dem Nullmeridian schmücken könnten.

Da es sich bei Ihrer Meldung ja ganz sicher nicht um einen Aprilscherz handelt, möchten wir uns hiermit um die weitere Pflege des Meridians bewerben und ihn zu uns nach Ganderkesee holen. Könnten Sie uns dazu die notwendigen Kontakte nach Großbritannien vermitteln?

Wir, die ambitionierten Piloten des Atlas Airfield Ganderkesee, würden den Nullmeridian dann rechtwinklig zu unserer 08 / 26 über die Bahn legen; er dient dann gleichzeitig als Halbbahnmarkierung. Er hätte es gut bei uns! Die blankgeputzte Schiene würde weithin sichtbar in der Sonne funkeln

und im langen Endteil schon von weitem zu sehen sein, ein wichtiger Beitrag zur Luftverkehrssicherheit und sicher das kostengünstigste ILS Europas.

Sie haben in Ihrer letzten Ausgabe auch über den Rundfunksender „Radio90.vier“ an unserem Platz berichtet. Der würde die Ausstrahlung der UTC übernehmen, die dann natürlich in GTC umbenannt werden müsste (= Ganderkesee Time Coordinated).

Damit hätten wir den Briten mal gezeigt, wie man Probleme löst, und zudem müsste es der Nullmeridian nicht mehr ertragen, dass sich in Greenwich Touristen in kurzen Hosen und obszöner Manier breitbeinig über ihn stellen und sich dabei auch noch fotografieren lassen.

Wir zählen auf Ihre Mithilfe.

Mit freundlichen Grüßen

Rainer Dürigen

KLEINANZEIGE

Ka 8b Bj. 1960, zuletzt geflogen 8/2015, reparaturbedürftig, kein Unfall, mit Grundinstrumenten, Staubbezügen und offenem Hänger, gegen faires Gebot abzugeben.
j.woerdehoff@t-online.de.

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Juni/Juli 2019

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

Herausgeber:
DAeC-Landesverband Bremen e.V.
Detlev Thamm, Am Bienenschauer 9, 27777 Ganderkesee
Tel.: 0422 294 7396, Mobil: 0152 092 561 72
E-Mail: d.thamm@daec-bremen.de
Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

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

Luftsport-Verband 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: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 - 12, Fax: (0203) 77844 - 44
info@aerocub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Gestaltung: Rosa Platz, Köln
Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat: Georg Bungter (GB), Heike Schiemann (HS)

Ständige freie Mitarbeiter: Klaus Bachmann, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, 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, Ninan Heithausen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Walter Albert, Gabi Aubele, Luc Barry, Christoph Beckert, Jan Bischoff, Constanze Bruns, Rainer Dürigen, Soufian El Allouki, Wolfgang Geerig, Lars Hagemann, Eberhard Heiduk, Torsten Heitmann, Ricarda Helm, Bernd Hönig, Axel Hunnekuhl, Hansjörg Jung, Tore Klamm, Wilhelm-Alexander Klomp, Klaus Kosmalla, Michael Kretschmer, Kai Lammersmann, Martin Lange, Joachim, Christian Maaß, Joachim Marholdt, Heinz Maurer, Klaus Meitzner, Sophie Müller, Anja Naumann, Clemens Pellenwessel, Klaus Preen, David Priestly, Rolf Radespiel, Tobias Schmidt, Florian Schnäpel, Cornelia Schweiger-Raphael, Georg Schweiger, Maximilian Seibt, Christian Uckert, Robert Verhegghen, Rolf Wagner, Max Waldow, Klaus Walter, Rica Wegner, Andreas Wenzek, Martin Zimmermann, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 30.000 Exemplare
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 17 vom Januar 2019; 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 liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. 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 08. August 2019*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 01. Juli 2019*.

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

• Neu! Jetzt lieferbar



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr

Luftwaffe – Geheim Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt

In diesem außergewöhnlichen Buch schildern und zeigen die beiden brasilianischen Autoren, der Luftfahrthistoriker Claudio Lamas de Farias und der Designer Daniel Uhr, welche außergewöhnlichen Flugzeuge die deutsche Luftwaffe erdachte, entwickelte und flog. Nach dem Zweiten Weltkrieg fanden viele dieser Ideen Eingang in zivile und militärische Flugzeuge in aller Welt. In zahlreichen historischen und jüngeren Fotos werden erstaunliche Parallelen sichtbar. Immer dann, wenn von den Flugzeugen keine Fotos verfügbar waren, hat Daniel Uhr diese in fotorealistischen Animationen „nachgebaut“ und rasant in Szene gesetzt.

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

Luftwaffe Confidential – Fundamentals of Modern Aeronautical Design

Die englischsprachige Ausgabe

ISBN 978-3-9808838-4-9
29,00 €

• Segelflugsbücher



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
ISBN 978-3-9806773-5-6
25,00 €

• Segelflugsbücher

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 €

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

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 €

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

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

wieder lieferbar

NEU



Dipl.-Ing. Karl Höck

Windenstart und Startwinden

Die physikalischen Vorgänge beim Windenstart analysiert der Autor in vielen Simulationen unter Berücksichtigung der aerodynamischen Eigenschaften des Flugzeuges, der Antriebstechniken der Winde, Masse und Elastizität des Seiles, des Windes und schließlich der Steuerung durch Pilot und Windenfahrer. Daneben gibt es einen Abriss zur Geschichte des Windenstarts sowie über Windensysteme und -komponenten.

156 Seiten, 210 x 297 mm, Hardcover
ISBN 978-3-00060286-3 **29,00 €**



Vincenzo Pedrielli

Asiago 1924

Internationaler Segelflugwettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

Eine liebevoll aufbereitete Chronik des ersten internationalen Segelflugwettbewerbes in Italien unter Beteiligung der deutschen Piloten Martens und Papenmeyer. 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 Dreiseitenrisse sowie ein Anhang mit Profilen und Rumpfuerschnitten geben dem Scale-Modellbauer alle notwendigen Informationen.

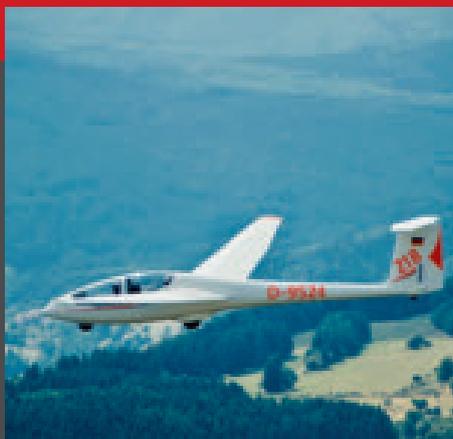
272 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9808838-9-4 **45,00 €**

alle Preise zzgl. Versandkosten



Die Vielfalt des Fliegens...

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

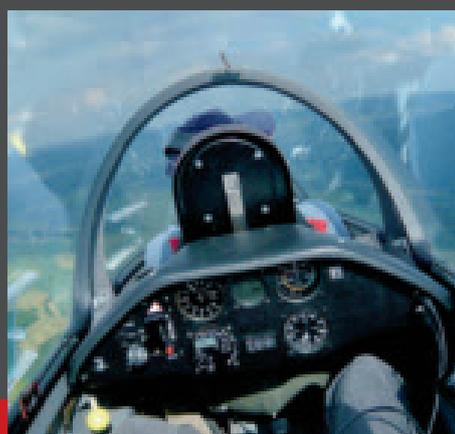


Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Modellflug



Flugzeugpark:

- 3 x ASK 21
- 1 x ASK 21 B**
- 1 x ASK 21 MI Selbststarter
- 1 x ASG 29 - 18 E
- 1 x ASW 28
- 1 x Discus 2 FES**
- 1 x Duo Discus xT
- 1 x Duo Discus xLT
- 1 x Robin DR 400 Regent
- 2 x Robin DR 400/180
- 1 x Katana DA 20
- 1 x HK 36 Super Dimona



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



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

Fliegerschule Wasserkuppe

