

Deutschlands großes Flugsport Magazin





Club Fournier fliegt nach Russland



Solar Impulse umrundet die Welt



Modellraketen fliegen mit Wasser

Dynatec Hoistline®

Das Windenschleppseil aus Kunststoff!





Hoistline "V4" Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline "orange"

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

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



Hoistline "vellow"

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

Sell-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



· sehr hohe Bruchfestigkeit

Mit Sicherheit mehr Höhe!

HOISTLINE.DE

- 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

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



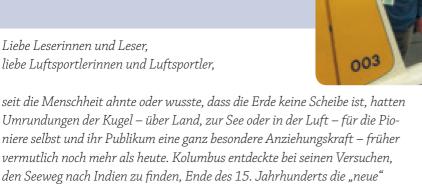
Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0 Fax: 040 - 797 005 - 25 Info@lippmann.de

"In" – weniger als – "80 Tagen um die Welt"

Liebe Leserinnen und Leser. liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,



abschließen konnte. Die Liste der fliegerischen Weltflüge ist lang: Schon 1924 erreichen von vier gestarteten Douglas DWC zwei erfolgreich ihren Startort Seattle, das Luftschiff Graf Zeppelin umrundet den Planeten 1928 in 35 Tagen und 6 Etappen, Elly Beinhorn umfliegt als erste Frau im Kleinflugzeug, einer Klemm KL26, im Jahr 1932 die Erde. Nonstop-Umrundungen ohne Auftankungen schaffen "Dick" Rutan und Yeana Yeager 1986 und Steve Fossett 2005 im Alleinflug. Im Ballon gelingt es Bertrand Piccard und Brian Jones 1999 und wiederum Steve Fossett 2002.

Welt. Magellan startete 1519 zur ersten kompletten Welt-Umsegelung, die er selbst tragischerweise nicht mehr erlebte, aber sein Team 1522 erfolgreich

Ganz aktuell können wir von zwei weiteren spektakulären und erfolgreichen Umrundungen berichten: Am 25.7. 2016 landet Fedor Konyukhov alleine im Ballon nach erfolgreicher Non-Stop-Weltumrundung in der Nähe seines Startortes in Australien, von wo er 11 Tage zuvor gestartet ist. Langsamer, nach etwa 22 (2 x 11) Tagen reiner Flugzeit und in 17 Etappen, dafür aber ohne einen einzigen Tropfen Treibstoff, landet Bertrand Piccard die Solar Impulse 2 am 26. Juli 2016 in Abu Dhabi.

Und – was hat das mit unserem Luftsport zu tun? Mehr, als wir zunächst vermuten: Konyukhov hat sich mit unserem besten deutschen Ballonsportler, Wilhelm Eimers, unter anderem in Gladbeck vorbereitet. Die Solar Impulse 2 ist mit Oratex bespannt, einem Material, das Siegfried Lanitz ursprünglich für den Modellbau entwickelt hat. Viele der Pioniere und beteiligten Ingenieure – auch aus anderen Zusammenhängen und Projekten – haben einmal "luftsportlich" begonnen. Und außerdem: Unsere Gleitschirm-, Drachen- und Segelflieger sind seit jeher fast ausschließlich mit der Energie der Sonne unterwegs.

Vielleicht sollten wir uns diese Zusammenhänge und Beziehungen öfter – und gerade wenn uns mal wieder unser "luftsportliches" Leben schwergemacht wird – in Erinnerung rufen und als Positiva selbstbewusst und nachdrücklich in den öffentlichen Diskurs einbringen.

Mit den besten Wünschen für einen hoffentlich schönen Spätsommer Klaus Fey

Großes Titelfoto:

Ludwig Feuchtner

Kleine Fotos, von links nach rechts:

Patrick Faucheron, Solar Impulse SA, Bernd Miehe

Foto Editorial: Bill Batesole

Inhalt

News	4
Luftsportgeräte-Büro	8
Technik	
Aktueller Stand bei der EASA	9
Motorflug	
Erstflug Siemens Extra	12
Impressionen von der ILA	15
Solar Impulse 2 umrundet die Welt	16
Club Fournier fliegt nach Russland	18
Landesverbände	
Bremen	19
Hamburg	23
Niedersachsen	28
Rheinland-Pfalz	37
Segelflug	
Deutsche Segelflugmeisterschaft	
der Frauen	45
75. Jubiläum des Aeroclube	
de Montenegro	46
Modellflug	
Modell-Motorkunstflug World-Cup	48
Modellraketen fliegen mit Wasser	49
Leserbriefe/Kleinanzeigen	50
Impressum	50

Swiss-Hybrid

Swiss-Flugkapitän und Milizionär-Hubschrauberpilot Rolf Stuber hat ehrgeizige Pläne.

Seit nunmehr drei Jahren kreisen in seinem Kopf Ideen eines leisen und umweltfreundlichen kleinen Reiseflugzeugs. Vor zwei Jahren skizzierte er erste Striche, um einen geräumigen, viersitzigen Schulterdecker mit Hybridantrieb zu entwickeln.

Smartflyers, so sein Projekt, nimmt nun aber schon konkretere Formen an. Ein erstes Versuchsmuster soll mit Unterstützung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) realisiert werden. Die Hilfe läuft zu einem großen Teil über die Spezialfinanzierung Luftfahrt (72%) gemäß Bundesverfassung Artikel 86. Im Frühjahr gründete Stuber eine AG nach Schweizer Recht. Zunächst sind 1,2 Mio Franken veranschlagt.

Zu wenig? Stuber meint, dass er mit dem Geld zurechtkäme, weil er auf die Unterstützung und Kooperation mit Freunden. Hochschulen und Firmen setzt, die ihm bereits zugesichert haben, das Projekt zu

unterstützen. Ohne diese Zusagen müsste er ein Mehrfaches der veranschlagten Summe bereitstellen!

Als erfahrener Pilot setzt Stuber nicht auf einen konventionellen Kolbenantrieb, sondern auf einen Hybridantrieb. Inspiriert durch das Stuttgarter Projekt des e-Genius sollen drei Hauptkomponenten, ein kleiner Verbrennungsmotor mit Generator für den Dauerbetrieb, ein Batteriesystem und ein Elektromotor, die Basis des Kunststoffflugzeugs bilden. Desgleichen schwört er auf ein Fallschirm-Gesamtrettungsystem, dessen Umsetzung jedoch noch nicht voll in die Planung einbezogen wurde.

Nach ersten Berechnungen wird der Reiseviersitzer nur 1/3 des üblichen Schad-

stoffausstoßes produzieren. Nach dem bis 2020 fertigzustellenden Proof of Concept ist sogar an den Serienbau der Maschine gedacht. MSW-Aviation in Wohlen, bekannt durch die Kunstflugmaschinen Votec 221 und das Elektroflug-Projekt mit der 221, wird die Zelle bauen. Steven Dünki von der Hochschule in Bern, der bereits die Votec 221 mit einem Antrieb ausstattete, wird sich auch um den Elektroantrieb des Smartflyers kümmern.

Ausreichende fachliche Kompetenz ist also vorhanden. Im Vergleich zum Schweizer Solar-Unternehmen Solar Impulse 2, das insgesamt um die 170 Millionen US-Dollar gekostet hat, nimmt sich Smartflyer sehr bescheiden aus!

www.smartflyer.ch

Hellmut Penner

Club-Pylon-Wettbewerb in Schorndorf

Am 24./25. September veranstalten die Schorndorfer Modellflieger einen Club-Pylon-Wettbewerb. Innerhalb von 4 Minuten gilt es, die 270 Meter lange Dreiecksstrecke so oft wie möglich zu umrunden. Geflogen wird in den Verbrennerklassen Sport und Unlimited sowie in der Elektroklasse. Es gelten die 2016er-Regeln dieser Wettbewerbsserie, Details unter: http://m.club-pylon.de.tl/Reglement.htm Samstag, 9 Uhr, geht es los; Ausweichtermin bei schlechtem Wetter ist eine Woche später. Anmeldung und Einzelheiten unter www.modellflug-schorndorf.de



Gemeinsam gegen Kunstflugbeschränkungen

DAeC und AOPA-Germany gehen gemeinsam gegen die Beschränkungen für Motorkunstflieger vor und haben ein Positionspapier veröffentlicht. Darin beschreiben sie, warum sie vereint gegen die Einschränkungen des Motorkunstflugs vorgehen werden. Die Einschränkungen bedrohen Vereins-Luftsportler und gewerbliche Flugschulen gleichermaßen und könnten sich nachhaltig auf die Sicherheit im Luftverkehr auswirken. Zusammen mit zwei künftigen Klägern bereiten AOPA-Germany und DAeC zudem rechtliche Schritte vor.

Gegen die neuen Beschränkungen für Motorkunstflieger ist nun auch eine Petition in den Bundestag eingebracht worden, in der gefordert wird, dass das von der Deutschen Flugsicherung (DFS) veröffentlichte AIC zurückgenommen wird. Die Unterschriftenaktion für diese Petition läuft noch bis zum 30. August; 50.000 Mitunterzeichnungen werden gebraucht, damit über sie im Petitionsausschuss beraten wird.



Hier befindet sich das Positionspapier



Unter diesem QR-Code geht es zur Petition

Freundschaft mit Dänen immer fester

Grenzpendler gibt es nicht nur auf der Straße, sondern auch in der Luft: Zu einem mittlerweile regen Verkehr führt die Freundschaft zwischen dem Luftsportverein Flensburg und dem Nord-Als Flyveklub in Nordborg.

Im Sommer vergangenen Jahres hat alles begonnen: Da fingen die Dänen an, jeden Donnerstag am späten Nachmittag Luftsportler aus beiden Ländern zum Grillen auf ihren Platz einzuladen. Aktuell haben sie ihre Einladung für diesen Sommer wiederholt, wie Ole Skoett vom dänischen Verein bestätigt. Gäste melden sich an und zahlen einen kleinen Obolus.

"Nun war es Zeit für uns Flensburger, uns zu revanchieren", berichtet Thomas Liebelt, Vorsitzender des LSV und Vizepräsident des Luftsportverbandes Schleswig-Holstein.

Auf Einladung der Deutschen landeten kürzlich 15 Maschinen mit 25 Gästen, die an einem Grillbufett bewirtet wurden. Beim Fachsimpeln ging es unter anderem um die Eigenarten etlicher Oldtimer, die den Flugplatz Flensburg-Schäferhaus zu dem Treffen angeflogen hatten.

Birger Bahlo



Blick aus dem Cabrio der Lüfte, der Waco YMF 5 D von Thomas Liebelt, LSV Flensburg, auf die Schiffswerft im Flensburger Hafen

Fröhliches Barbecue mit den Freunden aus Dänemark



Weltumrundung im Ballon



Am 25.7. 2016 landete Fedor Konyukhov in Australien, nur 194 km von seinem Startort entfernt. Nach Bertrand Picard und Brian Jones (1999 / 19 Tage 21 Stunden) und Steve Fosset (2002 / 14 Tage 19 Stunden) war dies die dritte Weltumrundung im Ballon insgesamt und die zweite im Alleingang. Konyukhov unterbot Fossetts Zeit deutlich mit 11 Tagen und 8 Stunden.

Während der Fahrt mit der Roziere, einer Kombination aus Helium- und Heißluftballon, hatte der 64-jährige russische Wissenschaftler mit sehr schwierigem Wetter und auch technischen Problemen zu kämpfen.

Weitere Infos unter www.fai.com und www.konyukhov.ru

Quelle: FAI





Zwei DFS-Pilotentage



DAeC auf Facebook

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) bietet in diesem Jahr zwei Pilotentage an; die Termine stehen bereits fest.

Den ersten VFR-Pilotentag planen die Veranstalter für Samstag, den 8. Oktober, am Flugplatz Schönhagen/Trebbin. Dabei soll es um Themen im Zusammenhang mit FIS und AIS-C gehen. Die Online-Anmeldung wurde Ende Juli auf der DFS-Website freigeschaltet.

Der zweite VFR-Pilotentag ist für Samstag, den 12. November, in Langen angesetzt. Wann die Online-Anmeldung freigeschaltet wird, will die DFS noch bekanntgeben. Dass es in diesem Jahr erstmals zwei Pilotentage gibt, liegt laut DFS an den Baumaßnahmen in Langen, wodurch die dortige Veranstaltung kleiner ausfallen muss.

Quelle: DAeC

Der DAeC hat seine Facebook-Präsenz aus dem Dornröschenschlaf geweckt.

Seit Anfang Juni gibt es auf www.face-book.com/daecev regelmäßig frische Infos aus dem DAeC, dem Luftsport und der Allgemeinen Luftfahrt. Wer Neuigkeiten aus seinem Verein kundtun möchte, findet hier ebenfalls ein geeignetes Forum.

DAeC befürwortet Multicopter-Registrierung

Der Deutsche Aero Club (DAeC) begrüßt den Vorstoß der Deutschen Flugsicherung (DFS), eine Registrierungspflicht für Multicopter (umgangssprachlich: Drohnen) einzuführen.

"Nur eine vernünftige Regulierung der Drohnenproblematik kann den Modellflug-Sport langfristig sichern", sagt DAeC-Generalsekretär Udo Beran. Allerdings dürften die Forderungen nicht dazu führen, dass entsprechende Beschränkungen auch für den Modellflug beschlossen würden, so Beran weiter. "Im Verband und Vereinen organisierter Modellflugsport und wilde Multicopter-Fliegerei gehören nicht in einen Topf." Während Multicopter-Piloten Übung und Vorwissen zu ausgedehnten Flügen starten können – oft reicht die Eingabe von GPS-Koordinaten -, benötigen Modellflug-Piloten oft Training und Know-how. In Vereinen werden sie über die korrekte und sichere Nutzung des Luftraums informiert.

Das Unwissen vieler Multicopter-Piloten führt indes häufig zu Verstößen gegen geltendes Luftrecht. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt plant deshalb unter anderem, die Flughöhe von privat gesteuerten Multicoptern auf 100 Meter zu beschränken. Dabei fasst er die Bestimmungen jedoch so weit, dass auch Modellflieger betroffen wären – was für zahlreiche Wettbewerbsklassen und Modellflüge am Hang das Aus bedeuten würde.

Der DAeC setzt sich dafür ein, dass mit einer Novellierung der Luftverkehrsordnung eine für alle Seiten tragbare Lösung erzielt wird. Nach ersten Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium ist der Verband dabei auf einem guten Weg.

Quelle: DAeC

Fluggeschwindigkeiten – Neuer Safety-Letter der AOPA



Anschaulich und verständlich widmet sich der neueste AOPA-

Safety-Letter diesem so wichtigen Thema. Von den physikalischen Grundlagen, den Instrumenten zur Messung über Geschwindigkeiten in den verschiedenen Flugbetriebsphasen bis hin zur Überziehgeschwindigkeit. Am Ende schließlich die lange Liste der Vs, von der V_A bis zur V_X. Ein nützliches Heft für Anfänger und Fortgeschrittene zum Auffrischen der Kenntnisse.

Erhältlich ist es hier: www.aopa.de





Tim Grabowski: Weltmeister im Drachenfliegen

In Mazedonien war er gegen Teilnehmer aus acht Nationen angetreten und konnte am Ende an seinen Erfolg aus dem Jahr 2014 anknüpfen: Grabowski wurde erneut Weltmeister. In der Teamwertung errang Deutschland Silber.

Dabei war der Wettkampf für Grabowski nicht besonders gut angelaufen: Am ersten Tag landete er früh, es reichte gerade einmal für Rang 14. Der Franzose Patrick Chopard führte. In der Teamwertung lag Deutschland auf Rang 2 hinter Frankreich. Der zweite Wettbewerbstag wurde für das deutsche Team erfolgreicher, und Grabowski konnte sich mit einem zweiten Platz auf den achten Gesamtrang schieben. Mit zwei Tagessiegen und zwei weiteren zweiten Plätzen arbeitete er sich bis zum vorletzten Tag auf Rang 1 vor, gewann den letzten Durchgang und holte sich den Titel. Sein Fazit: "Für mich ist mit dem ersten Weltmeistertitel 2014 ein Kindheitstraum in Erfüllung gegangen. Dass ich diesen Erfolg nun wiederholen konnte, freut mich umso mehr, da die Konkurrenz dieses Mal noch stärker geworden ist." In der Teamwertung fehlten am Ende 165 Punkte zum ersten Platz, und die Goldmedaille ging an Österreich, Silber an Deutschland und Bronze an Japan.

Weltmeister Tim Grabowski beim Start und im



Start und Flug, Fotos: DHV

Angela Merkel: Schirmherrin des 60. Gordon-Bennett-Cups in Gladbeck

Ouelle: DAeC/DHV



Den Start zum härtesten Ballonrennen der Welt und gleichzeitig der Gasballon-Weltmeisterschaft kann man in diesem Jahr live miterleben. Vom 15. bis 24. September richtet der Niederrheinische Verein für Luftschifffahrt 1902 e.V. dieses Ereignis am aktivsten Gasballonstartplatz

der Welt in Gladbeck aus. Wer nicht zum Startplatz reisen kann, muss trotzdem auf spannende Rennen nicht verzichten. Aber Vorsicht! Live-Tracking am heimischen Computer kann süchtig machen.LuftSport wünscht allen Beteiligten ausschließlich gutes Wetter und den gemeldeten 24 Teams aus aller Welt weite und sichere Wettfahrten.

www.gordonbennett.aero



Start zum Gordon-Bennet-Cup 2015 in Pau (F), Foto: FAI

Anschallraller KOMIT

• 40 Jahre Erfahrung im Anhängerbau

- Qualitätsarbeit aus Rheinland-Pfalz
- Leicht, robust und zweckmäßig
- Alle individuellen Modifikationen auf Wunsch
- Von Fliegern für Flieger

Unser Preishit: Anschau Komet Eco Preis ab **7.250** EURO zzgl. 19% MwSt. = 8.627,50 EURO

Anschau Komet Segelfluganhänger



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





LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO







Kommen sie jetzt, die UL-Helis?

Die Ultraleichthubschrauber befinden sich im Gesetzgebungsverfahren. Mit der Beteiligung der Verbände und der Luftfahrtbehörden ist das Projekt auf den Weg zum Bundesrat gebracht. Im September letzten Jahres wurde das "Paket" DAeC/DULV Erprobungsbericht UL-Heli beim Verkehrsministerium übergeben. Was folgte, war und ist eine umfangreiche Abstimmung der entworfenen Lufttüchtigkeitsforderungen mit dem Luftfahrtbundesamt. Seit Februar sind unsere Verbandstechniker ständig zu Gast in der Behörde.

Kurzer Abriss der Projekt- und Erprobungsgeschichte

2012 war das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) in der Firma des Herstellers edm GmbH in Thüringen zu Gast, um die Ernsthaftigkeit des vorgestellten Projektes "UL-Hubschrauber Flip" einzuschätzen. Schnell war klar, dass das LSG-B hier unterstützt und ein Erprobungsprogramm für ein neues Luftsportgerät mitorganisiert. Aus den Erfahrungen mit bereits abgeschlossenen Programmen wie z. B. für UL-Tragschrauber, Wasserflug-ULs und F- und Bannerschlepp konnten im Vorfeld Umfang, Aussicht auf Erfolg und Dauer eines solchen Projektes ausgiebig besprochen werden. Da für so ein Programm erfahrungsgemäß mindestens drei Jahre veranschlagt werden müssen, stellte der Hersteller beim DAeC zügig im Februar 2013 den Antrag auf Erprobung. Die Verbände "sammelten" nun die Interessenten und machten sich im März auf den Weg nach Bonn.

Bereits zwei Wochen nach dem Besuch genehmigte das Verkehrsministerium Anfang April dem DAeC und DULV das gemeinschaftliche Erprobungsprogramm, für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren. Ende September 2013 stand dann der erste UL-Hubschrauber "Flip" bereit, und vom LSG-B wurde eine vorläufige Verkehrszulassung zur Flugerprobung und Lärmmessung erteilt. Begleitet wurde die Flugerprobung von der Erstellung eines Entwurfes für Lufttüchtigkeitsforderungen, diese Luftsportgeräte auch als Muster zuzulassen. Leider kündigte der Hersteller schon während der AERO 2014 aus Ungeduld die Zusammenarbeit mit dem DAeC. Mit Peter Unterburger - ein alter Bekannter in der Szene und nunmehr neuer Leiter des DAeC-Erprobungsprogrammes konnte jedoch ein neuer Mitstreiter des LSG-B gefunden werden. Seine Helisport "CH 77 Ranabot" wurde im Oktober 2014 mit vorläufigem deutschem Kennzeichen in die Luft gebracht. Ihm folgten noch vier weitere leichte Hubschrauber zur Erprobung. Die Flüge wurden dokumentiert und ausgewertet. Mitte 2015 fanden dann die Vergleichsund Lärmmessungen statt. Die Erprobungsergebnisse, Entwürfe der Lufttüchtigkeitsforderungen, Lärmvorschriften, Ausbildungsrichtlinien und flugbetriebliche Richtlinien der beiden beauftragten Verbände wurden zusammengefasst, abgestimmt und dem Verkehrsministerium mit dem Antrag auf Genehmigung übergeben.

Dass das Erprobungs- und Genehmigungsverfahren seine Zeit benötigt und nicht mit einem Fingerschnips erledigt ist, war vorher ausreichend kommuniziert worden. Umso unverständlicher sind die schlecht oder gar nicht recherchierten Artikel zweier bekannter Zeitschriften, in denen behauptet wird, dass DAeC und DULV viel zu langsam seien. (Wir haben uns davon aber nicht demotivieren lassen.) Wenn das neue Luftsportgerät Ultraleichthubschrauber genehmigt wird, liegt es nun an Herstellern

und Importeuren, die Geräte zuzu-

lassen. Und zwar so, dass sie auch

für die Ausbildung geeignet sind.

Wir hoffen, sie kommen bald, die

UL-Helis!

Messtermine am hubschrauberfreundlichen Flugplatz Magdeburg City



Frank Einführer

Viel Rummel bei der Produktpräsentation des Herstellers edm GmbH

Aktueller Stand bei der EASA:

Was tut sich bei den angekündigten Erleichterungen für die Kleinfliegerei?



Seit nunmehr fast drei Jahren ist Patrick Ky als Direktor der EASA im Amt. Als er sein Amt antrat, war die Aufbruchsstimmung gewaltig. Wir haben noch seine ersten Ankündigungen im Kopf, dass sich für die Kleinfliegerei (ELA 1/ELA 2) bald vieles erleichtern würde. Die Wartungs- und Instandhaltungsvorschriften sollten sich eher wieder dem annähern, was wir bei uns in Deutschland seit Jahrzehnten als bewährte Praxis gewohnt waren und als bewährte Praxis gelebt hatten. Also weniger Vorschriften, mehr Verantwortung beim Halter. Die ersten Ansätze - auch die Einrichtung einer mit externen Fachleuten besetzten Task Force, die nicht nach dem strengen Zeitkorsett der EASA arbeitet, sondern deutlich weniaer bürokratisch und schneller – waren aus unserer Sicht gut, und wir verfolgten die Entwicklungen mit großem Interesse. Diese Task Force hat sich vorwiegend dem Thema Vereinfachung des Part-M für die General Aviation (ELA1 und ELA2) gewidmet und auch einen Maßnahmenkatalog vorgeschlagen.

Am 8. März dieses Jahres veranstaltete die EASA gemeinsam mit dem DAeC und dem LBA eine **General Aviation Roadshow**, um die angekündigten "Vereinfachungen" darzustellen (siehe auch Bericht im Maiadler). Dabei wurden jeweils die Bereiche Wartung/Instandhaltung und Lizenzierung angerissen. Nicht alle der Vorschläge der oben genannten Task Force wurden bisher umgesetzt.

Bei der Roadshow hat die EASA eine konkrete Richtung für die Kleinfliegerei vorgegeben. Denn es hat sich heraus gestellt, dass sich die Änderung/Vereinfachung des Part-M für uns Kleinflieger nicht mit der gleichzeitigen Beibehaltung der Ausrichtung für die Großluftfahrt vereinbaren lässt. Aus diesem Grund wird es anstatt einer Vereinfachung von Part-M zukünftig einen Part-ML geben, der dann ausschließlich für die Kleinflieger gelten wird. Im Zuge dessen sollen die Halter wieder mehr Eigenverantwortung erhalten, wie wir das von früher kennen, als die EASA noch nicht existierte und die Genehmigungen noch vom LBA erteilt wurden. Die Arbeit der GA-Task Force ist im Wesentlichen fertig.

Sie arbeitet weiter an den Details der geplanten Änderungen, also an der Ausgestaltung von Part-ML.

Part-ML

Der Part-ML ist also in Arbeit und wird nach Einführung nur für die Kleinluftfahrt gelten – und zwar für alle ELA1/ELA2-LFZ und mit allen Konsequenzen, auch den evtl. unliebsamen. Damit einhergehend wird es dann auch einen Ersatz für die CAMO und den Instandhaltungsbetrieb nach Subpart-F geben. Beide Betriebe werden dann durch einen ersetzt, dem CAO-Betrieb (Continuing Airworthiness Organisation), der sowohl für die Lufttüchtigkeitsprüfung als auch die Instandhaltung zuständig sein wird. Damit wird er vergleichbar sein mit dem "alten LTB", den wir bis vor zwei Jahren noch nach nationalem Recht hatten.

Die Regelungen im Part-ML sollen sehr kurz und einfach werden. Der gesamte Part-ML soll lediglich ca. 30 Seiten umfassen. Darin sollen auch kaum noch Querverweise auf andere Verordnungen (zum Beispiel Part 145 o. Ä.) enthalten sein. Damit wird das Regelwerk verständlicher und (hoffentlich) besser anwendbar. Als Zeithorizont steht im Raum, dass die CAO-Betriebe frühestens im Frühjahr 2017 in Betrieb gehen können, anschließend sollen sie innerhalb einer Übergangszeit von zwei Jahren komplett eingeführt werden.

Technische Lizenzen

Als erster Schritt zur Umsetzung der Vorschriften hin zum Part-ML für unsere Kleinfliegerei kommt die Einführung der Part-66-L-Lizenz, da die bisherigen technischen Lizenzen für die Kleinluftfahrt nicht passen. Die neuen B2L- und L-Lizenzen sollen noch in diesem Sommer als Verordnung beschrieben sein. Dann rückt auch die Umschreibung unserer nationalen Wartungslizenzen ein Stück näher – was ja schon ungeduldig erwartet wird. Nach Aussage des LBA sind die Aussichten gut, dass die nationalen Wartlizenzen in eine L-Lizenz umgewandelt werden können. Die Umschreibung könnte dann ab dem 1. Oktober 2018 erfolgen. Am 1.Oktober 2019 müssten dann alle nationalen Lizenzen umgeschrieben sein (ähnlich wie es mit den Fluglizenzen war, die ebenfalls nach einem bestimmten Stichtag nicht mehr umgeschrieben werden konnten).

Wer eine L-Lizenz anstrebt, ohne davor eine andere besessen zu haben, muss eine Prüfung ablegen, deren Form und Umfang heute noch nicht feststeht. Deshalb erneut der Hinweis an alle Inhaber eines technischen Ausweises: Nur gültige technische Ausweise können in eine europäische L-Lizenz umgeschrieben werden.

Die gegenwärtige Planung der EASA sieht vor, dass die Privilegien denen der bisherigen Lizenz entsprechen. Weitergehend sollen die Privilegien dann nach Ablauf bestimmter Fristen durch nachgewiesene und durchgeführte Tätigkeiten automatisch erweitert werden.

Zum einen könnte es dann also sein, dass ein L-Lizenz-Inhaber mit relativ wenigen Fähigkeiten und Kenntnissen im Laufe der Zeit große Reparaturen freigeben kann. Zum anderen könnte sogar der Halter selbst das Recht erhalten, "deferring of defects" durchführen zu können. Das würde bedeuten: Die Entscheidung, ob ein LFZ mit einem Schaden weiter (sicher) verwendet werden kann, läge - ohne den Rat einer sachkundigen Person beim Halter. Beide Entwicklungen sind nicht unbedingt im Sinne des Luftsports – besteht doch die Gefahr, dass Personen ohne tiefere Sachkenntnis Dinge beurteilen, die außerhalb ihres Urteilsvermögens liegen. Nicht jeder kennt seine Grenzen. Bleibt abzuwarten, wie die EASA das weiter regelt.

Instandhaltungsprogramme

Standard-Instandhaltungsprogramme (SIHP) gelten nur noch bis 30. September 2016! Sie müssen rechtzeitig entweder durch ein CAMO- oder LBA- genehmigtes oder durch ein Selbsterklärtes IHP ersetzt werden. Ein weiterer Betrieb des LFZ ist mit dem SIHP nach dem 30. September 2016 nicht mehr zulässig!

Auf der einen Seite ist das ärgerlich. Auf der anderen Seite gibt es den Haltern die Möglichkeit, die Laufzeiten der Komponenten in ihren Luftfahrzeugen (LFZ) zu prüfen. Zum Beispiel müssen Halter, die noch ein SIHP für ihr LFZ haben, Schleppkupplungen alle vier Jahre zur Überholung zu schicken, da sich im SIHP keine Abweichungen von Betriebszeiten festlegen lassen. Allein die Beseitigung solcher Fristen rechtfertigt (finanziell betrachtet) den Aufwand für die Erstellung eines neuen IHP.

Die Erstellung eines Selbst-IHP durch den Halter ist die sichtbarste Änderung/Vereinfachung, die bisher tatsächlich Eingang in die Vorschriften gefunden hat: Mit seiner Unterschrift legt der Halter fest, welche Instandhaltung und Wartung an seinem LFZ zu erledigen ist, und zeichnet gleichzeitig dafür verantwortlich.

Darin ist die grundlegende neue Richtung der EASA zu erkennen, dass der Halter in Zukunft wieder mehr Verantwortung übernehmen muss. Die Vereinfachung besteht dabei nicht in der Möglichkeit der Selbsterklärung an sich, sondern in der Reduzierung der Kosten, weil die Genehmigungsgebühr entfällt. Leider akzeptieren jedoch einige CAMOs keine Selbst-IHPs, weil sie sich nicht in der Lage sehen, den Inhalt bzgl. dessen rechtlicher Korrektheit einzuschätzen. Auch einzelne Prüfer der Landesverbände haben schon zu verstehen gegeben, dass sie kein Selbst-IHP für die Prüfung akzeptieren. Sie wollen die jährliche Bescheinigung der Plausibilität des Selbst-IHP, zu der die Prüfer verpflichtet wurden, nicht unterschreiben. Damit bleibt dem Halter – entgegen allen guten Vorsätzen der EASA – nur noch der Weg zu einem genehmigten IHP über eine CAMO oder beim LBA gegen Gebühr.

www.facebook.com/oratex.germany

Für die Erstellung eines Selbst-IHP ist auf der Technikseite des DAeC eine sehr ausführliche Ausfüllanleitung veröffentlicht (http://www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnikbetrieb/selbsterklaerte-instandhaltungsprogramme/).

Als Ersatz für ein SIHP ist die Genehmigung eines IHP beim LBA kostenfrei – allerdings nur, wenn es sich um den gleichen Halter und das gleiche LFZ handelt. Für die Halter von DG- oder LS-Flugzeugen bietet DG-Flugzeugbau eine Sonderaktion für Erstellung und Genehmigung eines IHP zu vergünstigten Konditionen bis 30. September 2016.

Der Aufwand und die Kosten

Ein Kritikpunkt, der in Bezug auf die Vorschriften des Part-M immer wieder geäußert wird: Seit Einführung der EASA-Vorschriften sei alles viel teurer und viel aufwendiger geworden. Doch stimmt das wirklich?

Beurteilen können sollten das die Vereine und Halter im Land – auf jeden Fall jene, die Wartung, Instandhaltung selbst durchführen. Beim Vergleich der Wartungsvorschriften – vor und nach Einführung der EASA-Vorschriften – ist festzustellen, dass sich im Operativen nicht viel geändert hat – das meiste hat nur einen neuen Namen erhalten.

Die zusätzliche Dokumentation, die seit 2008 zu erbringen ist, trifft vor allem die Prüfer, weniger die Halter. Der neue Prüfbericht umfasst viele Daten, die früher in erster Linie den Halter im Rahmen der Wartung interessiert hatten. Was dazugekommen ist, ist das Formular der Freigabebescheinigung. Dahinter steckt aber kein großer Mehraufwand, über den es sich aufzuregen lohnt. Im Durchschnitt sind für ein Segelflugzeug oder einen Motorsegler zwei bis maximal fünf Freigaben pro Jahr erforderlich. Bei einem Aufwand von etwa zehn Minuten pro Freigabe kommt in der Summe noch nicht einmal eine Stunde Aufwand pro Jahr zusammen.

Zur Kostensituation lässt sich sagen, dass die wesentlichste Komponente das IHP war. Die Genehmigung schlägt mit ca. 150 Euro (oder etwas mehr) zu Buche. Dies sollte ja jetzt nicht mehr vorkommen. Pro Freigabe entstehen ca. 20 Euro, also Unkosten in Höhe von maximal 100 Euro im Jahr.

Der Eindruck, dass alles viel komplizierter, aufwendiger und teurer wurde, entstand vor allem dadurch, dass die Änderungen anfangs teils nicht überschaut wurden, schließlich handelte es sich im Vergleich zu vorher um eine komplett neue Denkweise. Außerdem haben wir, seitdem die EASA-Vorschriften 2008 erstmals für die Kleinen galten, so viele Änderungen mitgemacht, dass der subjektive Eindruck nur negativ sein konnte.

Operations-Handbook – "die neue SBO"

Ein weiteres Vorschriftenthema sind die Operations-Vorschriften, die neu erstellt wurden. Es gibt bereits ein veröffentlichtes

Am Ritterschlösschen 20, 04179 Leipzig, Tel. 0341 - 44 23 05-0, Fax: 0341 - 44 23 05-99

Carbon Cub bespannt mit ORATEX® 6000, die leichteste ihrer Klasse



Operations-Handbook, das NCO-Handbook. NCO steht für Non Commercial Operations. Am 25. August 2016 tritt der Part-NCO für uns in Kraft, also für Segelflugzeuge, Motorsegler und Motorflugzeuge. Darin ist alles geregelt, was in der zivilen Privatfliegerei zu beachten ist – deshalb umfasst es auch 1.683 Seiten (!). Es ist also nicht wirklich handhabbar, auch wegen der vielen Querverweise, die wir von EASA-Dokumenten bereits kennen (und fürchten).

Die gute Nachricht: Daraus werden nun Auszüge, sogenannte "easy access documents" (EAD), erstellt. Sie sollen alle relevanten Regelungen, vor allem auch die Querverweise, für jeweils einzelne Bereiche enthalten. Bereits jetzt veröffentlicht die EASA viele Dokumente als "easy access document". Dies entspricht der sogenannten konsolidierten Fassung inklusive aller Querverweise, die man sich am Anfang der EASA-Zeit mühsam selbst erarbeiten musste.

Für die Ballone (Balloon Rulebook) ist das schon fertig und kann bei der EASA heruntergeladen werden. Für den Segelflug wird dieses (dann Sailplane Rulebook) noch erstellt und ist dann – im übertragenen Sinne – eine europäische SBO. Wir können allerdings erst in zwei bis drei Jahren damit rechnen. Für den Bereich Segelflug werden dann, im Gegensatz zum aktuellen Zustand, nur noch das Rulebook OPS, der Part CAO und der Part-ML benötigt. Damit hat man dann alle Dokumente zu Wartung und Betrieb in der Hand. Ein Punkt, der dann zu unterscheiden sein wird: Für TMG gelten die Motorplanes-Regeln. Ist der Motor jedoch abgestellt, gelten die Regeln fürs Gliding.

Gewichtsgrenze 600 Kilogramm, Wunsch der UL-Hersteller

Der Wunsch der UL-Hersteller, der zurzeit diskutiert wird, lautet, dass alle LFZ unter 600 Kilogramm wieder in nationale Verantwortung übergehen und die EASA nur noch für LFZ über 600 Kilogramm zuständig ist. Falls dies von der EASA in gültiges Recht übersetzt wird, wird es einige LFZ geben, für die eine neue Regelung gefunden

werden muss. Eine Option könnte es sein, auf Antrag des Herstellers ein Opt-out für Flugzeuge unter 600 Kilogramm zuzulassen, um ein LFZ unter 600 Kilogramm in der EASA-Welt zu belassen. Denn für LFZ unter nationaler Verantwortung benötigt der Pilot eine andere Lizenz – siehe Ultraleichtflugzeuge heute. Damit wäre das Opt-out eine Option für Segelflugzeuge, sonst wäre für Segelflugzeuge unter 600 Kilogramm eine nationale Lizenz und für die darüber eine EASA-Lizenz nötig.

Und zum Schluss noch ein Hinweis zum wiederholten Mal:

Ab 2018 sind 8.33kHz-Funkgeräte verpflichtend. Daran wird sich auch nichts mehr ändern, da es europäisches Gesetz ist, keine Verordnung der EASA. Die EASA kann es deshalb auch nicht außer Kraft setzen

Text: Steffen Baitinger, BWLV-Vizepräsident und Referent Technik

Aus: "Der Adler" Ausgabe Juli 2016





Roll-out der Extra 330LE

Unten links: Der neue Siemens-Motor ist kaum größer als der Spinner

Unten rechts: Zufriedenes Team: Dr. Frank Anton und Walter Extra Der von Siemens-Forschern entwickelte "SP260D" Elektroflugmotor absolvierte am 4. Juli 2016 auf dem Flugplatz Dinslaken als Antrieb einer "Extra 330LE" seinen ersten Flug vor der Öffentlichkeit. Gleichzeitig war dies auch der erste rein elektrische Flug eines Flugzeugs der Zertifizierungs-Kategorie CS23. Walter Extra, Firmengründer und Chefdesigner von Extra Aerobatic Airplanes, begrüßte die Gäste und Medienvertreter als "Zeitzeugen eines Innovationsprunges in der Luftfahrt, wie er nur alle 20 bis 30 Jah-

re passiert", Dr. Frank Anton, Leiter eAircraft der zentralen Siemens-Forschung Corporate Technology, sprach von "einem großen Tag für die Luftfahrt".

Dabei ist Fliegen mit elektrischer Energie nichts Neues mehr und findet bereits in einigen Kleinflugzeugen serienreife Anwendung. Neu ist aber, dass der von Siemens entwickelte Elektroflugmotor nach mehr als dreijähriger Forschungsarbeit erstmals in die Flugerprobung geht. Mit einem Viertel Megawatt Dauerleistung bei nur 50 kg Gewicht eröffnet er ganz neue Dimensionen und könnte, bis zu einem Megawatt skalierbar, sogar Flugzeuge mit 6 und mehr Sitzplätzen antreiben. Und doch ist dies erst ein erster kleiner Schritt, denn Siemens will die Luftfahrt elektrifizieren. Erste Regionalflugzeuge mit bis zu 100 Sitzplätzen und 1000 km Reichweite sollen bis 2030 fliegen.

Bei über 5% Wachstum des weltweiten Luftverkehrs ist eine Nachhaltigkeit nur durch drastische Reduzierung der vom Luftverkehr verursachten Treibhausgas- und CO₂-Emissionen möglich. Das europäische Strategiepapier "Flightpath 2050", welches vom ACARE (Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe) ins Leben gerufen wurde, definiert hier deutliche Ziele: 75% weniger Kohlenstoffdioxyd CO2, 90% Reduktion von NOX und eine Lärmreduzierung von Flugzeugen um 65% bis zum Jahr 2050.

"Die Reduzierung der CO₂-Emissionen um die Hälfte bei gleichzeitiger









Verdoppelung des Luftverkehrs lässt sich ohne, bzw. ohne partielle Elektrifizierung der Flugzeugantriebe nicht erreichen", so Dr. Anton. Siemens und Airbus haben deshalb im April eine Kooperation in dreistelliger Millionenhöhe zur Entwicklung hybrid-elektrischer Passagierflugzeuge beschlossen. Als wichtigstes Prinzip der E-Hybrid-Technologie trennt man die Energieumwandlung von der Schuberzeugung. Die Unterbringung des Generators im Rumpf ermöglicht es, den Wirkungsgrad der Stromerzeugung in einem weit größeren Bereich zu optimieren, als dies bei einer Anordnung außerhalb möglich wäre. Die Elektromotoren für die Schuberzeugung hingegen können an Stellen eingebaut werden, wo sie für den Vortrieb günstiger sitzen und aerodynamische Vorteile bringen - z.B. baut die NASA z.Zt. ein Experimentalflugzeug mit vierzehn Propellern an der Tragflügelvorderkante. Der Einbauwirkungsgrad des Propellers wird größer, da der relativ kleine E-Motor durch den Spinner verdeckt wird und nicht mehr das ganze Triebwerk im Luftstrom angeordnet

Der Speicher der Energie wird in der nächsten Zukunft weiterhin das Kerosin bleiben. Für Flüge von A nach B ist ein reiner Batteriebetrieb ungeeignet. Batteriestrom wird nur bei hohem Energiebedarf während der Start- und Steigflugphase zur Unterstützung der Generatorleistung eingespeist. Als Vorteil gegenüber dem Automobil kann man in der Luftfahrt den Bedarf an elektrischer Energie genau vorhersagen. Die Auswahl der "Extra 330LT" als Erprobungsträger bot sich geradezu an. Durch die gemischte Differenzialbauweise, Tragflügel und Leitwerk Kohlefaserverbundwerkstoff und der Rumpf als Stahlrohrgitterkonstruktion mit Gfk-/Cfk-Verkleidung, konnten der Elektromotor mit der Steuereinheit und die Batterie relativ leicht integriert werden. Außerdem eignet sie sich als Kunstflugzeug bestens, um den Antrieb während seiner Weiterentwicklung an seine Grenzen zu führen.

Der neue Siemens Radialflussmotor leistet mit 260 kW das Fünffache eines normalen Elektromotors (ca. 0,8 kW pro kg elektrischer Maschine – Antriebe der E-Mobilität liegen bei ca. 2 kW). Intern verfügt er über zwei redundante, elektrisch nicht verbundene Windungssysteme, die von jeweils einem Inverter mit 380V Drehstrom aus der Batterie versorgt werden. Diese wurde von Pipistrel geliefert und in zwei Blö-

cken, einer vor dem Firewall und einer in der Position des vorderen Sitzes, angeordnet. Die Gesamtkapazität von 37,2 kWh ist dabei für die vorgesehenen 20-minütigen Testflüge (Start, Steigflug und weitere 5 Minuten mit voller Leistung) vollkommen ausreichend. Zusammen wiegen die 336 Zellen inklusive Struktur und Kühlluftzuführung 360 kg, was bei nur 50 kg Motorgewicht in etwa dem Gewicht der "330LT"-Verbrennerversion gleichkommt. Mit einer max. Kühlmitteleintrittstemperatur von max. 90° sind aber aerodynamisch günstigere Kühler möglich.

"Studieren geht über Probieren" – nach so viel teils visionärer Theorie war es Zeit, wieder auf den Boden der Realität zurückzukommen, oder besser, ihn mit der "330LE" zu verlassen. Das war dann "Chefsache". Mit einem beherzten "Schritt in die Zukunft" nahm Walter Extra im Cockpit der "330LE" Platz, die Action-Cams an Flügel und Leitwerken wurden aktiviert, und nach einigen Interviews für die Presse wurde die "Extra 330LE" zu ihrem ersten öffentlichen Flug aus dem Hangar geschoben.

Nach dem "Warm-up" zum Hochfahren der Regelungs- und Kühlsysteme rollte die Extra, aus Oben links: Erstflug mit viel E-Power

Oben rechts: Walter Extra wartet auf das Hochfahren der elektrischen Systeme







Oben links: Ein Blick unter die Cowling - Wo ist der Motor?

Oben rechts: Vergaservorwärmung und Gemischverstellung sucht man vergebens.

einigen Metern Entfernung akustisch fast nicht mehr wahrnehmbar, zum Startpunkt. Deutlich lauter dann der Startlauf und die Flugvorführung. Ausgelegt für +/- 10g im Wettbewerbskunstflug sind die elektrischen Testflüge mit max. 4g und bis zu 180 kt. limitiert. Auch Rückenflug ist zunächst noch nicht vorgesehen, da einige der verbauten Komponenten hierzu noch keinen Nachweis haben. Trotzdem war schon nach einigen Minuten klar, dass die E-Version nichts an Performance und Agilität eingebüßt hat. Eine Optimierung des Mühlbauer Dreiblatt-Propellers könnte sicher eine weitere Lärmreduzierung bei gleichzeitig mehr Flugleistung bringen. Nach einer kurzen Airto-Air-Session für das Fernsehteam krönte eine Rolle, die zuvor

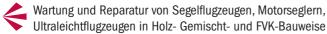
unbürokratisch vom anwesenden Musterbetreuer der EASA abgesegnet wurde, das ca. 10-minütige Flugprogramm. Die Begeisterung über das direkte Ansprechverhalten des neuen Antriebs, der seine 1000 Nm auch schon bei geringen Drehzahlen an den Propeller bringt, war Walter Extra noch nach der Landung förmlich ins Gesicht geschrieben - vielleicht aber auch der Gedanke an eine E-volution im Extra-Portefolio?

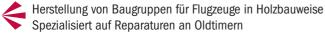
Bis nach der Vision von Siemens und Airbus die ersten hybrid-elektrischen "Airliner" am Himmel erscheinen, ist noch viel Forschungsarbeit zu leisten. So müssen alle Systemteile ihre Tauglichkeit in verschiedenen Flugsituationen und -höhen nachweisen. Durch Druckabnahme in größeren Flughöhen kann z.B. Spannung zwischen elektrischen Leitern überspringen, und auch die Höhenstrahlung stellt u.a. noch unerforschte Anforderungen an elektrische Systeme hoher Spannung. Aber wie sagte Dr. Anton? "Wer große Ziele erreichen will, fängt klein an." Die mit der Extra gewonnenen Erkenntnisse werden dabei eine entscheidende Basis liefern.

Text und Fotos: Ludwig Feuchtner



LTB-Follmann







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!







"Berlin ist immer eine Reise wert" – und ganz besonders während der Internationalen Luft-und Raumfahrtausstellung, die in diesem Jahr vom 1. bis 4. Juni wieder auf dem "Expocenter-Airport", direkt neben dem zukünftigen Hauptstadtflughafen BER, stattfand.

Die vom Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) initiierte Messe war an den ersten zwei Tagen als Branchenmeeting nur für Fachbesucher zugänglich und insgesamt auf vier Tage reduziert.

1017 Aussteller aus 37 Ländern zeigten auf einer Fläche von ca. 250.000 qm ein breit gefächertes Spektrum an Aerospace-Produkten

and the secondary

und Forschungsprojekten. Die Flightline mit ca. 200 Fluggeräten aller Art wurde von den Großraumflugzeugen, wie z. B. dem A380 und den Militärflugzeugen dominiert. Außer den Neuheiten standen die Forschungs- und Spezi-

alflugzeuge im besonderen Interesse der ca. 150.000 Fach- und Privatbesucher. Ein Großteil dieser Flugzeuge konnte auch von innen besichtigt werden.

Die Bundeswehr, als größter Einzelaussteller, gestaltete mit Fähigkeitsdemonstrationen und Solo-Displays weite Teile des Flugprogramms, das mit Demoflügen von Neuheiten, dem A350XWB, dem MiG-29 Solo, sowie dem Formationskunstflug der "Patrouille de Suisse" und anderen Highlights überzeugte.

Das "International Suppliers Center" (ISC), als Marketingplattform der Zulieferer der Luft- und Raumfahrt, der "Space-Pavillon" mit Informationen über die Entwicklung der Raumfahrt und deren Nutzen für die Menschheit, sowie das "ILA Career Center" als größte Aerospace-Jobbörse, sind feste Bestandteile der ILA, die sich als Leitmesse für innovative Zukunftstechnolo-



gien, wie z.B. Digitalisierung und Nachhaltigkeit, gegenüber ihrer Konkurrenz aus Frankreich und England neu aufstellen will.

Sollte der BER wie geplant 2017 eröffnet werden, darf man gespannt sein, wie und wo sich die ILA in zwei Jahren präsentieren wird.

Text und Fotos: Ludwig Feuchtner



Oben großes Bild: Typische ILA-Flightline

Ganz oben rechts: Agiler Airbus A400M

Oben rechts: Potez-Air Fouga CM 170

Links: Eurofighter in Jubiläumslackierung

Unten links: DLR-Forschungsdrohne

Unten rechts: Rockwell B-1 / Start Airbus A350XWB



Oben: Solar Impulse 2 bei einem Testflug über Abu Dhabi Bereits zweimal berichteten wir über das Pionierprojekt von Bertrand Piccard und André Borschberg in ihrem Solarflugzeug Solar Impulse 2 (Si2). Was als verrückter Traum begann, ist nun vollbracht – die Weltumrundung in einem Flugzeug ohne einen Tropfen Treibstoff.

Die 17. und letzte Etappe führte Bertrand Piccard von Kairo nach Abu Dhabi, wo er am 26. Juli 2016 um 4:05h Ortszeit landete. Insgesamt 43.041km und 509h 29 min flogen er und Partner André Borschberg, meist im Wechsel. Mit der Si2 überflogen sie Asien, den Pazifischen Ozean, die USA, den Atlantischen Ozean, das Mittelmeer und den Mittleren Osten.

"Es ist sehr bewegend, in Ägypten mit der Si2 zu starten, denn hier landete ich 1999 nach meiner Nonstop-Weltumrundung im Ballon", offenbart Piccard vor seiner letzten Etappe nach Abu Dhabi. "Genau hier begann auch mein Traum einer erneuten Weltumrundung – diesmal ohne Treibstoff, nur mit Solarenergie. Es ist aufregend, so kurz vor dem Ziel zu stehen. Nichtsdestotrotz gibt es leider immer noch sehr viele Menschen, die wir motivieren und überzeugen müssen, um in einer Welt leben zu können, die dieselben sauberen Energielösungen nutzt wie dieses Flugzeug."

Dass die Überschreitung von technischen Standards in diesem Fall auch menschliche Limits austesten würde, war den beiden Piloten und ihren Teams durchaus bewusst. Ein Flugzeug, dessen Flugdauer nicht mehr durch seine Tankgröße

begrenzt ist, benötigt für ein solches Unterfangen Piloten mit extremer Ausdauer. Bertrand Piccard überquerte den Atlantik von New York nach Sevilla in Spanien in 71 Stunden und 8 Minuten. Die größte Etappe lag zu diesem Zeitpunkt allerdings bereits hinter ihnen. Die Überquerung des Pazifischen Ozeans von Japan nach Hawaii forderte André Borschberg und die Batterien der Si 2 heraus: Nach 117 Stunden und 52 Minuten erreichten sie ihr Ziel.

Erlaubt waren während der Flüge kurze Schlafpausen von max. 20 Minuten. Von seinem ersten Versuch, zu schlafen, berichtet Borschberg: "Es war so, als würdest du dich im Dschungel hinlegen: Du schließt die Augen, und auf einmal hörst du all diese Geräusche. Du stellst dir vor,

über dem Roten
Meer
Unten rechts:
Piccard während

der Etappe New

York - Sevilla

Bertrand Piccard

Unten links:





dass ein Tiger dich anspringt, dass eine Schlange dich beißt. Genauso ging es mir. Ich hörte plötzlich so viel und dachte: Dreht sich dieser Motor noch richtig? Habe ich gerade einen Teil des Flugzeugrumpfs verloren? Anstatt einzuschlafen, war ich voll da."

Piccard und Borschberg stellen jedoch weniger ihre Leistung in den Vordergrund als die technische Entwicklung, die sie mit diesem Projekt vorangetrieben haben und an deren Realisierbarkeit anfangs kaum jemand glaubte. Es sind die Themen Umweltschutz, Nachhaltigkeit und Emissionsreduzierung, die diese Weltumrundung von anderen Flugrekorden abhebt. Bertrand Piccard betont: "Dies ist nicht allein eine Neuentwicklung in der Luftfahrtgeschichte. Es ist ein Novum in der Geschichte der Energie. Ich bin sicher, dass wir innerhalb von 10 Jahren elektrische Flugzeuge sehen werden, die etwa 50 Passagiere auf kurzen oder mittellangen Strecken transportieren. Das ist allerdings



nicht genug. Dieselben sauberen Technologien, die für die Solar Impulse entwickelt wurden, könnte man auch am Boden und in unserem tagtäglichen Leben nutzen um die CO₂-Emissionen zu halbieren. Solar Impulse ist nur der Beginn, jetzt geht es darum, das Ganze weiterzuentwickeln!"

So möchten sie als nächsten Schritt das International Committee for Clean Technologies ins Leben rufen, um die Hauptakteure auf diesem Gebiet zusammenzubringen, und um unabhängige, zuverlässige Beratung und Anleitung in der Energiepolitik bieten zu können – sowohl für Regierungen als auch für Unternehmen.

Wir gratulieren André Borschberg, Bertrand Piccard und ihrem Team zum erfolgreichen Abschluss ihrer Weltumrundung und sind gespannt auf die nächsten Schritte.

MF Fotos und Zitate: Solar Impulse SA Oben:

Solar Impulse 2 auf dem Al Bateen Executive Airport nahe Abu Dhabi

Die Etappen der Solar Impulse 2

Datum	Start	Ziel	Flugzeit	Distanz	Ø-Geschwindigkeit	max. Flughöhe	Pilot
09. März 2015	Abu Dhabi, VAE	Muscat, Oman	13h01min	772km	59,2 km/h	20.942 ft	A. Borschberg
10. März 2015	Muscat, Oman	Ahmedabad, Indien	15h20min	1.593km	103,9 km/h	29,114 ft	B. Piccard
18. März 2015	Ahmedabad, Indien	Varanasi, Indien	13h15min	1.170km	88,3 km/h	17.001 ft	A. Borschberg
18. März 2015	Varanasi, Indien	Mandalay, Myanmar	13h29min	1.536km	113,9 km/h	27.000 ft	B. Piccard
29. März 2015	Mandalay, Myanmar	Chongqing, China	20h29min	1.636km	79,9 km/h	28.327 ft	B. Piccard
20. April 2015	Chongqing, China	Nanjing, China	17h22min	1.384km	79,7 km/h	14.010 ft	B. Piccard
30. Mai 2015	Nanjing, China	Nagoya, Japan	44h09min	2.942km	66,6 km/h	28.327 ft	A. Borschberg
28. Juni 2016	Nagoya, Japan	Kalaeloa, Hawaii, USA	117h52min	8.924km	75,7 km/h	28.327 ft	A. Borschberg
21. April 2016	Kalaeloa, Hawaii, USA	Mountain View, CA, USA	62h29min	4.086 km	65,4 km/h	28.327 ft	B. Piccard
02. Mai 2016	Mountain View, CA, USA	Phoenix, AZ, USA	15h52min	1.113 km	70,2 km/h	22.001 ft	A. Borschberg
12. Mai 2016	Phoenix, AZ, USA	Tulsa, OK, USA	18h19min	1.570 km	86,4 km/h	22.001 ft	B. Piccard
21. Mai 2016	Tulsa, OK, USA	Dayton, OH, USA	16h34min	1.113km	67,2 km/h	21.001 ft	A. Borschberg
25. Mai 2016	Dayton, OH, USA	Lehigh Valley, PA, USA	16h49min	1.044km	62,2 km/h	15.000 ft	B. Piccard
11. Juni 2016	Lehigh Valley, PA, USA	New York, NY, USA	04h41min	265km	56,6 km/h	3.002 ft	A. Borschberg
20. Juni 2016	New York, NY, USA	Sevilla, Spanien	71h08min	6.265km	88,1km/h	27.999ft	B. Piccard
11. Juli 2016	Sevilla, Spanien	Kairo, Ägypten	48h50min	3.745km	76,7 km/h	27.999 ft	A. Borschberg
23. Juli 2016	Kairo, Ägypten	Abu Dhabi, VAE	48h37min	2.794km	57,5km/h	27.999 ft	B. Piccard



Instandhaltungsbetrieb gemäß EASA Part 145: DE.145.0020 Überholung und Reparatur von Sicherheitsgurten für Flugzeuge und Hubschrauber - Preise auf Anfrage.

ASF Safety Belts

eine Marke von ASF Engineering GmbH © www.asf-engineering.de Ladestr. 8 · 37139 Adelebsen · Tel. 05506 950 917-90 · Fax 05506 950 917-99









Von Speyer bis St. Petersburg mit dem Kleinflieger

Zwischenlandung zum Tanken: Fernsehteams sind immer dabei!

> Oben Mitte: Empfang in Manushkino

Oben rechts: Patrick Faucheron und Hans Peter Remmel aus Speyer

Rechts: Charmante Grenzkontrolle bei der Einreise in Pskow Einen bemerkenswerten Flug mit ihrem Fournier-Motorsegler haben Patrick Faucheron und Hans Peter Remmel aus Speyer und ihre Flieger-kameraden vom Club Fournier International e.V. gerade absolviert. Sie sind nach St. Petersburg geflogen.

Ein 2 x 2000 km Flug mit dem Motorsegler ist nicht das Besondere dran, sondern der Fakt, dass eine Pilotengruppe aus dem Westen nach Russland mit Privatmaschinen nach Sichtflugregeln (VFR) einfliegen konnte. Dieser Flug war überhaupt der erste seiner Art, weil Flüge mit ausländischen Kleinflugzeugen in Russland bisher einfach nicht möglich waren. Die Flugrallye mit insgesamt 20 Maschinen wurde von einer Russin und von einem begeisterten Flieger aus Kempten geplant und mit unglaublichem Aufwand und Hartnäckigkeit vorbereitet. Seit Januar gab es Bemühungen und Verhandlungen mit den russischen Behörden. Auch das Büro von Vladimir Putin wurde eingeschaltet, bis letztendlich alle erforderlichen Genehmigungen erteilt wurden.

So entstand dieser Sternflug der Freundschaft nach Russland.

Der Hinflug in 3 Tagen ab Speyer fand statt mit Stationen in Oehna bei Berlin, dann Olsztin (ehemals Allenstein) in Masuren und Kaunas in Litauen.

Die Einreise in Russland erfolgte über den Flughafen von Pskow für die Zollkontrolle. Ab Pskow wurden die 20 Maschinen aus Deutschland Italien, Frankreich und aus der Schweiz in 4 Gruppen aufgeteilt und von jeweils einem russischen Leitflugzeug mit Englisch sprechendem Piloten begleitet, weil ausländische Piloten in Russland nicht alleine fliegen dürfen. Dazu kommt, dass kaum ein westlicher Pilot eine russische Flugkarte lesen kann.

Von Pskow flogen wir in vier Gruppen nach Weliki Novgorod und von dort nach Manushkino bei St. Petersburg, wo wir Gast eines dortigen Aeroclubs waren. 2 Etappen von jeweils 200 km im Tiefflug über endloses, menschenleeres Waldgebiet. Dies war sehr spannend. Außenlandemöglichkeiten – Fehlanzeige, dafür nette Wölfe und Bären die unten warteten!!

Drei Tage in St. Petersburg wurden genutzt, um Sehenswürdigkeiten zu besichtigen. Weiterhin wurde ein Rundflug um die 6-Millionen-Stadt genehmigt. Diverse Kamerateams lokaler TV-Sender begleiteten uns ständig, weil unsere Unternehmung auch für die Russen ein unglaubliches Event darstellte.

Der Empfang durch die russischen Sportpiloten war überwältigend. Es

war für sie ein Signal der Hoffnung auf Lockerung der restriktiven russischen Einschränkungen. Der Traum von Reisen russischer Kleinflugzeuge nach Europa war für sie nun greifbarer geworden. Kaum vorstellbar für uns, dass russische Sportpiloten nur mit rigiden Flugplänen fliegen dürfen und dass



Flugpläne durch endlose Telefonaten geklärt und von Moskau genehmigt werden müssen!

Für westliche Piloten war diese Reise eine völlig neue Erfahrung, ein Sprung ins Unbekannte! Anfängliche Skepsis und Misstrauen, ob dieser Flug überhaupt klappen würde, wurde schnell durch Begeisterung ersetzt.

Hinterher war jeder Teilnehmer sehr froh, dabei gewesen zu sein.

An dieser Stelle möchte ich mich bei Galina Ukolova und Hans Reiniger aus Kempten herzlich bedanken für die ehrenamtliche Organisation, sowie bei allen russischen Piloten und Helfern aus St. Petersburg, welche mit viel Mühe und Zeitaufwand das Gelingen dieses Sternfluges ermöglicht haben.

Patrick Faucheron



Rechts: Der Weg nach St. Petersburg

Neuer Vorstand in Weser-Wümme

Auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung wählten die anwesenden Mitglieder der FSG Airbus Bremen e.V. im Vereinsheim am Flugplatz Weser-Wümme einen neuen Vorstand. Gemäß der vorausgegangenen Satzungsänderung besteht er nunmehr aus vier Mitgliedern und, wie bisher, für eine Amtszeit von 3 Jahren. Zur Wiederwahl standen der 1. Vorsitzende Dr. Bernhard Dziomba und der Schriftführer Norbert Paßgang. Neu gewählt wurden der 2. Vorsitzende Jens Borchert und der Schatzmeister Otto Stackfleth. Alle wurden mehrheitlich gewählt. Der Vorstand dankte den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern Udo Schulz, Florian Bittner und Michael Tramm für die geleistete Arbeit. Udo Schulz bleibt der Vereinsarbeit als Ausbildungsleiter und Michael Tramm als Fachgebietsleiter erhalten. Mit sechs Flugzeugen ist der Verein mit seinen knapp hundert aktiven Piloten von insgesamt 140 Mitgliedern



Der neue Vorstand der FSG Airbus Bremen

komfortabel und preisgünstig aufgestellt, trotzdem bleibt für den Vorstand einiges zu tun, z.B. bzgl. der Frage, wie modernere Technik, insbesondere moderne Avionik, eingeführt werden kann, an der langfristig kein Weg vorbeiführen wird. Weitere Arbeitsschwerpunkte sind der Erhalt der Infrastruktur und die Überarbeitung des Baustunden-Konzeptes, das offensichtlich nicht mehr zeitgemäß ist, weil es attraktivere Freizeitbeschäftigungen gibt.

Dr. Bernhard Dziomba

Hubschraubersimulatorfliegen in Bremerhaven



Foto: Klimahaus Bremerhaven 8° Ost, David Farcas

Hubschrauberfliegen unter einem festen Dach kann man seit Kurzem im Klimahaus Bremerhaven. Oder besser gesagt: Dort kann man in einem Simulator sich so fühlen, als ob man eine originale Bell 212 flöge – schließlich ist das Cockpit originalgetreu, Optik und Geräusche sind der Wirklichkeit täuschend ähnlich nachgestellt.

Für 149,- € pro Person bietet das Klimahaus 8° Ost einen 30-minütigen Simulatorflug inklusive vorheri-

gem Briefing durch einen Hubschrauberpiloten und anschließendem Debriefing. Zum Programm gehört eine Besichtigung des Offshore-Centers. Im Preis enthalten sind Softdrinks, eine Urkunde für den Flugschüler und die Möglichkeit zur Mitnahme eines Passagiers.

Das Programm kann telefonisch gebucht werden oder im Online-Shop des Klimahauses. Auch als Geschenkgutschein erhältlich. Individuelle Termine und Abläufe möglich.

Termine und weitere Infos unter: www.klimahaus-bremerhaven.de/hubschrauber-simulator
Tel. (0471) 90 20 30 -0
info@klimahaus-bremerhaven.de

Ralf-M. Hubert

Windkraftanlagen schränken Gleitschirmflieger ein

Dem Gleitsegelclub (GSC) Weser ist ein Teil seines Fluggeländes in Lüdinghausen gekündigt worden, weil dort Windkraftanlagen errichtet werden sollen. Es sollen Anlagen mit 150 m Nabenhöhe bei einer Blattspitzenhöhe von 230 m gebaut werden, die dem Verein nicht mehr ermöglichen, die Nord-Süd-Bahn zu nutzen. Auf der daran angrenzenden Ost-West-Bahn kann der Flugbetrieb fortgesetzt werden.

Ralf-M. Hubert

"Nur für kurze Zeit im Angebot": Zwei Sendemasten bei Steinkimmen

Wer dicht vor der Schwelle von Ganderkesee jetzt zwei Masten sieht, wo jahrzehntelang nur einer war, muss nicht wegen Halluzinationen oder Doppelsichtigkeit zum Fliegerarzt. Es stehen zur Zeit tatsächlich zwei Masten dort, wo man bisher nur einen gewohnt war. Des Rätsels Lösung: Der alte Fernsehmast Steinkimmen ist in die Jahre gekommen und soll abgebaut werden. Bevor das aber so weit ist, wird direkt neben ihm

sein Nachfolger errichtet. Erst wenn der neue Mast steht. geht es dem alten an den Kragen. Bis dahin wird man unmittelbar westlich Ganderkesee zwei rot-weiße Masten sehen.

Ralf-M. Hubert



Tornados kommen zurück

Die Luftwaffe hat angekündigt, die Ausbildung ihrer Tornado-Besatzungen auf der US Air Force Base in Holloman, New Mexico, zu beenden. Stattdessen soll die Ausbildung aus Kostengründen nach Deutschland verlagert werden und spätestens ab 2019 vollständig im schleswig-holsteinischen Jagel stattfinden. Das Ausbildungsprofil habe sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert, begründet die Luftwaffe diese Entscheidung. Durch technische Weiterentwicklungen und neue einsatztaktische Verfahren könne man vermehrt unabhängig von Schießplätzen üben – "synthetisch", wie die Luftwaffe schreibt. Dadurch werden Standorte mit benachbart liegenden





Die Jüngeren kennen kaum noch militärische Flüge in unseren typischen VFR-Flieger-Höhen. Sie werden dazulernen müssen. Empfehlung daher: Noch sorgfältigere Luftraumbeobachtung! Nicht jeder Tornado ist so auffällig wie dieser. Die meisten sind in ihrem mausgrauen Outfit bisweilen schwer zu erkennen. Fotos links: Luftwaffe/Ulrich Metternich, rechts: Luftwaffe

Schießplätzen, wie eben Holloman, überflüssig. Zudem nehme der Ausbildungsbedarf weiter ab, weil sich die Zahl der Tornados verringern würde. Also: Über

Schleswig-Holstein und auch anderswo wieder vermehrt mit "eisenhaltiger Luft" rechnen!

Ralf-M. Hubert

Fly-In Ganderkesee

Der Flugplatz Ganderkesee lädt am 10./11. September zum Fly-In ein.

Am Samstagabend findet eine Hangarparty mit Buffet und Musik statt. Für mitgebrachte Zelte gibt es geeignete Stellplätze. Informationen zum Tagesprogramm und weitere Übernachtungsmöglichkeiten auf www.flugplatz-ganderkesee.de



Übrigens: Neben einem einprägsamen Logo, das passenderweise sowohl an die Frontansicht einer Propellerturbine wie auch an einen lächelnden Smilev erinnert, hat der Flugplatz Ganderkesee einen gut gemachten Infofilm an prominenter Stelle seiner ersten Internetseite. Hier werden die verschiedenen Aktivitäten auf dem Platz in einer Weise vorgestellt, die auch bei Nicht-Fliegern Anerkennung, Wohlwollen und Interesse für den "Nachbarn Flugplatz" wecken dürfte. Da waren Profis am Werk. Nachahmenswert!

www.flugplatz-ganderkesee.de

Ralf-M. Hubert

Wieder Flugbetrieb im Neustädter Hafen?





Flywhale Adventure i S Sport. Vielleicht wird man das Amphibium häufiger in und über dem Neustädter Hafen sehen; Fotos: Flywhale

Das Amphibium-Flugboot "Flywhale" könnte für Probeflüge von Kunden möglicherweise im Neustädter Hafen starten und landen. Sorry, wir meinen natürlich nicht landen, sondern wassern.

So heißt der Abschluss des Fluges korrekt bei Flugboot-und Wasserflugzeugpiloten. Das "Flywhale" ist ein zweisitziges Ultraleichtflugzeug, das von der gleichnamigen Firma im niedersächsischen Dötlingen entwickelt wurde. Am 18. Mai wurde bei einem Test-Flugbetrieb im Neustädter Hafen u.a. eine Lärmmessung vorgenommen. Im Beirat der angrenzenden Stadtteile regt sich jedoch Widerstand gegen die Pläne, im Hafenbecken Kundenflüge durchzuführen.

Die Anwohner verweisen auf die Lärmbelastung, die ihnen noch vom Flugbetrieb vor einigen Jahren in Erinnerung ist. Allerdings startete damals das deutlich lautere E-Klasse-Amphibium Lake LA4-200 Buccaneer zu Rundflügen. Und das überwiegend am Wochenende. Probeflüge von Kunden müssen aber nicht zwangsläufig am Wochenende stattfinden und wohl auch nicht in so dichter Folge wie Rundflüge. "Flywhale" könnte am Markt sehr gute Chancen haben, nachdem sich ein amerikanischer Konkurrent durch irritierende Geschäftspraktiken und unklare Lieferfristen wohl sehr viel Sympathie bei den Interessenten verspielt haben dürfte. Infos: www.flywhale.de

Ralf-M. Hubert

Nachruf

Die Deutsche Luftfahrt und die norddeutschen Luftfahrtstandorte trauern um den Flugzeugentwickler und Programmleiter "VFW 614", Dr. Rolf Stüssel.

Mit großem Ehrgeiz, einer Vision und Begeisterung begann Rolf Stüssel im Alter von 28 Jahren im Jahr 1960 seine Flugzeugbauer-Laufbahn in Bremen bei der Firma Focke-Wulf, später VFW-Fokker - Vereinigte Flugtechnische Werke - Fokker GmbH. Zusammen mit Stüssel starteten weitere junge Ingenieure, Techniker und Kaufleute, die sich anschickten, nach 1945 Verkehrsflugzuge zu entwickeln. Unterstützt wurden sie von erfahrenen Konstrukteuren aus der Zeit vor 1945. Stüssel wurde zunächst Projektleiter und später Programmleiter für die "ERNO 614", die spätere "WFG 614" und dann "VFW 614". Gegen riesige politische und wirtschaftliche Hindernisse gelang ihm und seinem Team der Durchbruch zum Bau des zweistrahligen ersten Kurzstrecken-Verkehrsflugzeugs des Bremer Jets – der VFW 614. Sie wurde in Bremen entwickelt und mit Zulieferungen von Bauteilen aus anderen westeuropäischen Ländern gefertigt. 1971 ge-

Rolf Stüssel

langen der Roll-out und der Erstflug, 1974 erfolgte die Muster- und Verkehrszulassung. Somit konnte 1975 der Liniendienst in Dänemark starten. Ende des Jahres 1974 folgte Rolf Stüssel dem Angebot der Lufthansa, die Leitung der Ingenieur-Direktion der Fluggesellschaft zu übernehmen, und schied aus dem Unternehmen VFW- Fokker aus.

Die VFW 614 war von ihrer Struktur und ihren Systemen sowie den Triebwerken her ein technisch ausgereiftes Flugzeug, und sie darf mit Recht der kleine Vorgänger des Airbus genannt werden. VFW-614-Entwickler arbeiteten nach Programmende bei Airbus weiter. Dadurch flossen in die A-320-Familie 614er-Ideen der Bremer Statiker ein, und im Fahrwerkschacht fliegt noch heute eine damalige 614-Hardware weltweit über den Globus – inzwischen im A 320 in 7000-fach gelieferter Ausführung.

Rolf Stüssel war auch ein Anhänger kleiner Flugzeuge und ein Freund des Luftsports. Er gründete 1960 in Bremen die Flugsportgruppe Focke-Wulf, die heutige Flugsportgruppe Airbus Bremen mit Sitz am Flugplatz "Weser-Wümme".

Zahlreiche Mitgliedschaften in anderen Ver-

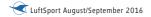


einen und in der DGLR waren seine Leidenschaften. Rolf Stüssel übernahm Verantwortung als Vorstand der DGLR, erhielt das Bundesverdienstkreuz und von der DGLR die Otto-Lilienthal-Medaille in Würdigung herausragender Verdienste in der Luftfahrt. Für Hamburg war er Botschafter der Metropolregion Luftfahrt. Auch der Bremer "Freundeskreis VFW 614" verlieh Stüssel die Ehrenmitgliedschaft.

Nach längerer Krankheit verstarb Dr. Rolf Stüssel am 1. Juli 2016 im Alter von 84 Jahren. Wir sind dankbar dafür, mit ihm zusammengearbeitet zu haben. Die bremische und deutsche Luftfahrtszene verlieren eine bedeutende Persönlichkeit.

Unsere Gedanken sind bei seiner Familie.

Joachim Kruth



Probleme an der Wesermündung

OTB immer weiter verzögert - Nordholz seit fünf Jahrzehnten "wild" betrieben?

Erst im letzten Heft waren wir überzeugt. dass zum Thema Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) und zum Flugplatz Bremerhaven-Luneort alles gesagt worden sei. Das Thema galt als abgeschlossen. Leider ist auch nichts Gegenteiliges zu vermelden, das berechtigterweise Hoffnung auf eine Wiedereröffnung des Platzes machen würde. Dennoch hat es Entwicklungen gegeben, die einen nur ungläubig den Kopf schütteln lassen und der geneigten Leserschaft daher nicht vorenthalten bleiben sollen: Das Verwaltungsgericht Bremen hat einen vorläufigen Baustopp für den OTB verfügt, weil nach Auffassung des Gerichts der Planungsbeschluss gar nicht vom Land Bremen hätte getroffen werden dürfen. Da die Weser eine Bundeswasserstraße ist. hätte allein der Bund den Bau beschließen dürfen. Hier beruft sich Bremen darauf, dass der Bund den Fall anders beurteile und sein Genehmigungsrecht an das Land Bremen abgegeben habe. Ob das nun zulässig ist oder nicht, wird derzeit geprüft. Möglicherweise geht diese Fragestellung sogar bis zum Bundesverwaltungsgericht nach Leipzig. Fakt ist: Am Offshore-Terminal geht es, Stand Anfang Juli, zunächst einmal nicht weiter. Und vermutlich auch auf lange Zeit nicht. Wenn dann einmal die Zuständigkeit geklärt ist, folgt nämlich erst die eigentliche Hauptverhandlung, die der Bund für Umwelt-u. Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) gegen die Errichtung des Offshore-Terminals führt. Der Bau des OTB ist genehmigungsrechtlich noch lange nicht durch. Man sollte also nicht allein der eigenen Beurteilung vertrauen, wenn man meint, allen Formalien entsprochen zu haben. Diese bittere Erfahrung macht zur Zeit auch der Aero Club Bremerhaven, obwohl er an folgender Provinzposse ursächlich völlig unbeteiligt ist, in letzter Konsequenz aber betroffen wäre: Der Aero Club Bremerhaven war nach der Schließung von Luneort nach Nordholz umgezogen. Und zwar nicht auf den Grasplatz Spieka, sondern auf den zivil mitgenutzten Teil des Marinefliegerstützpunktes Nordholz. Nun hat man in Nordholz anlässlich zweier Streitfälle



Über Luneort wird es wohl noch lange so aussehen. Der Bau des OTB ist auf unbestimmte Zeit weiter verzögert. Zu wünschen wäre, dass die weißen Kreuze auf der Piste wieder verschwinden würden. Das aber wird wohl Wunschdenken bleiben. Foto: Ralf-M. Hubert

ganz nebenbei herausgefunden, dass der Marinefliegerstützpunkt seit 1959 ohne Genehmigung betrieben wird. Ursache dafür ist, dass Nordholz erst 1959 und nicht bis zum Stichtag 31.12.1958 in Betrieb genommen wurde. Bis zu diesem Tag wäre der Platz relativ einfach genehmigt worden, danach galt ein anderes Antragsverfahren, das einzuleiten aber offenbar versäumt wurde. Seit 57 1ahren leben die Nordholzer Anwohner in der Nachbarschaft von – damals - Fairey Gannet, Brequet Atlantic und heute SeaKing, SeaLynx, Orion und der "Öl-Do" und scheinen sich damit auch arrangiert zu haben. Nicht jedoch mit der zivilen Mitbenutzung, und so ist es dann das erklärte Ziel einer Bürgerinitiative, in erster Linie eine Einstellung des zivilen Flugbetriebes durchzusetzen. Ziviler Flugbetrieb in Nordholz, das sei hier erklärt, bedeutet keinen Flugbetrieb wie in Frankfurt, Hamburg oder München. Sondern dann und wann mal eine Frachtmaschine, seit Kurzem die Inselflieger der OLT und eben den Aero Club Bremerhaven. Der hatte den Abzug

aus Bremerhaven allerdings an die Bedingung geknüpft, dass er in Nordholz eine neue und dauerhafte Heimat finden würde. Das Land Bremen, das diesen Umzug nicht schnell genug vorantreiben konnte, hat von der seit bald sechzig Jahren fehlenden Zulassung des Platzes wahrscheinlich nichts gewusst. Das darf man wohl zugunsten Bremens unterstellen. Wer rechnet schon damit, dass die Bundeswehr einen Flugplatz ohne Zulassung betreibt? Ganz so, wie es die Bremerhavener Nordsee-Zeitung in ihrem Online-Dienst nord24.de darstellt, wird es sich vielleicht auch nicht bewahrheiten. Aber das werden nun andere anhand der Aktenlage zu prüfen haben und gegebenenfalls die Auswirkungen einer fehlenden oder unzureichenden Platzgenehmigung auf den militärischen wie zivilen Flugbetrieb festlegen.

Wenn es denn tatsächlich so sein sollte, wie gesagt. Über dem Aero Club Bremerhaven schwebt derweil aber das Damoklesschwert einer erneuten Vertreibung.

Ralf-M. Hubert



Erstes 1000-Kilometer-FAI-Dreieck von Hamburg-Boberg aus — das gleich zweimal und weitere Rekordflüge







Das 1000er-FAI-Dreieck, von ES und LY linksrum geflogen

Jan Umlauf (ES)

Sebastian Huhmann (LY)

Der 11. Juni 2016 wird in die Boberger Segelfluggeschichte eingehen.

An diesem Tag ist die magische 1000er-FAI-Dreiecksmarke gefallen, und das gleich zweimal. Gelungen ist diese fliegerische Meisterleistung den beiden HAC-Piloten Sebastian Huhmann und Jan Umlauf.

Die ersten Boberger 1000 km wurden am 25. April 1972 von Klaus Tesch als Zielflug nach Anceny geflogen. Dieser damals weltweit erst fünfte Flug über 1000 km ist bis heute noch bestehender deutscher Klassenrekord. Erst 43 Jahre später gelang es erneut, deklarierte 1000 km von Boberg aus zu fliegen. Dies schafften letztes Jahr Sebastian Huhmann und Carsten Portmann mit 1000er-DMST-Strecken über drei Wendepunkte.

Aber das 1000er-FAI-Dreieck als Königsaufgabe stand weiter noch im Raum.

Nicht wenige Boberger Segelflieger haben seit Jahren die Möglichkeiten eines solch großen Dreiecks immer wieder aufgezeichnet und probiert. Von Hamburgs östlichem Stadtrand, von Boberg aus nach Osten, um den Berliner Luftraum herum, weit nach Polen hinein und wieder zurück.

Zu Samstag, 11. Juni, hatte sich schon seit Tagen eine kleine, aber vielversprechende Wetterlücke im Nordosten angekündigt. Die große Chance für das FAI-1000er? Eine trockene Luftmasse unter leichtem Hochdruckeinfluss versprach bis nach Polen hinein sehr gute Bedingungen. Allerdings zeichnete sich südlich der Elbe und des Berliner Luftraums eine Wettergrenze mit Abschirmung ab.

Euphorisiert durch diese Vorhersage

herrscht am frühen Samstagmorgen in Boberg großer Andrang, und im HAC-Briefingraum werden die Vereinsflugzeuge mit Höchstpunktzahlen gejokert. Letzte Pläne für weite Flüge, persönliche Bestleistungen und Rekordstrecken werden geschmiedet. Die heute entscheidende Frage bei der Streckenplanung ist, wie schnell wird die von Süden an die Elbe hervorrückende Bewölkung vorankommen? Hiernach entscheiden sich die meisten für Flugaufgaben nördlich der Elbe und für lange Zielrückstrecken nach Osten.

Dann, beim letzten Wettercheck von Jan und Sebastian kurz vorm Start, die Überraschung: Die Abschirmung weicht erst mal nach Süden zurück. Damit ist klar für die beiden 1000er-Piloten, die Aufgabe zu wagen. Jan mit seiner "ES", einer 18-Meter-ASG-29E, startet gegen zehn Uhr, zwanzig Minuten später gefolgt von Sebastian mit "LY", ebenfalls ASG 29E/18m. Beide mit südöstlichem Kurs zur ersten Wende südlich von Berlin, nahe Reinsberg.

Nach ihnen gehen kurz hintereinander 35 weitere Flieger auf Strecke, viele von ihnen mit Aufgabenmeldungen zwischen 300 km und 900 km, geflogen in den Flugzeugklassen von ASK 13 bis zum Nimbus 4DT. Jan mit ES erreicht nach drei Stunden, kurz nach 13 Uhr, die erste Wende. Eine viertel Stunde später umrundet Sebastian mit LY. Weiter geht es 280 km mit nordöstlichem Kurs und 150 km nach Polen hinein zur zweiten Wende, nördlich von Posen. Als Jan und Sebastian gegen 15:45 Uhr hier zusammentreffen, liegen für den gemeinsamen Rückflug noch 445 km auf Boberg vor ihnen.

Der Weg bis nach Deutschland verläuft zunächst zügig. Ab Templin dann verschlechtern sich Wolkenbild und Steigwerte, und gegen 18:30 Uhr geht es bei Perleberg auf 450 m runter. Nach längerem Suchen kommt dann aus dem Wald der erlösende Anschlussbart, der Boberg wieder in Reichweite bringt.

Die Boberger am Platz verfolgen die spannende Endphase über Funk. Um 19:45 Uhr ist dann endlich klar, dass mit 2.200 m Endanflughöhe bei Dömitz an der Elbe die letzten 80 km der magischen Aufgabe für Jan und Sebastian nur noch abzugleiten sind.

Gegen 20:30 Uhr überfliegen ES und LY kurz hintereinander mit zischender Überfahrt und vom Boden aus bejubelt die Ziellinie. Nach Langer Landung auf der 12 rollen die beiden Glückspiloten vor ihren applaudierenden Gratulanten aus.

Was für ein Tag! Neben zwei 1000er-FAI-Dreiecken wurden noch sechs deutsche Klassenrekorde geflogen. Drei von Jan Umlauf für freie Strecke, freie Zielrückkehrstrecke und Dreieckstrecke in der 18-m-Klasse. Und in der Clubklasse hatte Peer Konitzer vom HVL mit der Standard Libelle drei weitere Klassenrekorde bei seiner 700 km Zielrückkehrstrecke erflogen. Neben den offiziellen Rekorden wurden zahlreiche persönliche Rekorde geflogen und so gingen einige Fliegerträume in Erfüllung. Insgesamt legten die Boberger an diesem historischen Junitag mit 37 Streckenflügen über 22.000 km zurück - mehr als eine halbe Erdumrundung im Segelflug.

Text und Fotos: Harald Krischer

11.06.2016 - Rekordwetter in Norddeutschland

Ungewöhnlich früh und ungewöhnlich stabil steht die Prognose für Samstag, den 11.06. Sowohl Topmeteo als auch Toptherm sagen beste Bedingungen für den Tag voraus, und das bereits ab Mittwoch.

Klar ist aber auch, dass der Streifen mit dem richtig guten Wetter nach Süden hin endlich ist. In den Osten muss es gehen, das ist klar, und die Windrichtung (NO) verheißt Seewindeinfluss von der Ostsee her. So bedarf es doch einiger Planung und Wendepunktschieberei, um alle Möglichkeiten, die der Tag bietet, durchzudeklinieren.

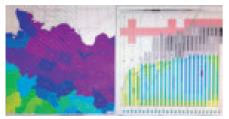


Bild Wetterprognose, wie wir sie lieben

Am Ende entscheidet der HVL sich mehrheitlich gegen FAI-Dreiecke und für angemeldete Zielrückkehrflüge bis zum polnischen "Zauberwald".

Wir rechnen mit etwa 9 Stunden Flugzeit und Start 10:00 Uhr lokal. Das ergibt selbst für die Clubklasse über 700 km, rechnet man mit einem Schnitt von 85 km/h. Jana fliegt die "DA", eine Ls8-18st, und nimmt sich über 800 km vor.

Noch kurz vor dem Start am Samstagmorgen rechnen und diskutieren Philip "8H" (Ls1-f) und ich "FG" (Std. Libelle): Doch ein FAI-Dreieck fliegen? Oder lieber die 750 km versuchen? Als um 10:00 Uhr erst langsam unsere Winde aufgebaut wird und unser Schleppflugzeug eine Verzögerung meldet, verwerfen wir diese Überlegungen aber. 700 km Zielrück. Sowohl angemeldet als auch als freie Strecke wäre das ein deutscher Klassenrekord. Also los!

10:49 Uhr: Weil die Winde noch etwas braucht, starte ich mit der Libelle im F-Schlepp.

Da die Abflugregeln für den Rekordversuch relativ streng sind, fliege ich direkt nach dem Ausklinken in 850 m über Platz über die Abfluglinie. Eine Geschwindigkeitswertung gibt es nicht, und das Passieren der Abfluglinie mit nur 1 km Gesamtbreite erleichtert den Ausflug aus unserem Segelflugsektor.

Philip sagt mir über Funk, dass ich nicht auf ihn warten soll, offensichtlich verzögert sich sein Start etwas.

Nördlich des Platzes finde ich im zweiten Anlauf einen ersten Aufwind, der mich auf über 1000 m bringt. Dann kann es jetzt ja

Mittlerweile ist auch die "8H" gestartet und hat aus der Winde einen vernünftigen Aufwind erwischt.

Die ersten 100 Kilometer verlaufen völlig problemlos. Gute Steigwerte garantieren trotz Gegenwind ein zügiges Vorankommen. Ich fliege mit der "8H" nicht im Team, wie geplant, wir tauschen aber regelmäßig Infos aus.

Zur Mitte des ersten Schenkels geht der Bedeckungsgrad auf Kurs auf etwa 1/8 zurück. Philip weicht südlich aus und nimmt einen Umweg in Kauf, ich bleibe auf Kurs und komme etwas langsamer voran. Am Ende sind beide Varianten gleich schnell, und unser Abstand bleibt konstant

Die Wolkenbasis im Bereich Küritz liegt jetzt, 13:15 Uhr, bei über 2200 m.

Hier überholt uns Jana mit der Ls-8.

Der Berliner Luftraum in FL 65 fängt an etwas zu stören. Philip lenkt die Ls1-f nördlich an der Grenze vorbei, während ich wieder auf Kurs bleibe und unter dem äußeren C-Ring an Eberswalde vorbeifliege. Die "8H" holt leicht auf, und wir überfliegen etwa zeitgleich die Oder in Richtung Polen. **14:25 Uhr**, und die Wetteroptik ist super. In Polen stehen große Cumuluswolken, unter denen das gute Steigen schwer zu finden ist. Philip stellt sich geschickter an und schafft es, mithilfe einer schönen Aufrei-

Die Wende vor Augen fliegt er sehr zügig und zielstrebig, findet aber zunächst kein Steigen. So kann ich ihn kurz vor der Wende wieder einholen, wo er in weniger als 800 m AGL einen schwächeren Aufwind kurbelt. Kann ich gut nachvollziehen: Polnische Gastfreundschaft hin oder her, hier möchte ich auch nicht außenlanden. 350 km Luftlinie von zu Hause entfernt.

hung nördlich an mir vorbeizuziehen.

Da ich mich etwa 400 m höher als die "8H" befinde, beschließe ich, zuerst zu wenden, dann in den durch die Ls1 markierten Bart zu fliegen, um diesen wiederum für Philip zu sichern, während er wendet.

Der Plan geht fast auf, allerdings fliege

ich auf dem Weg von der Wende zurück zu Philips Aufwind zufällig durch einen Bart, der die Libelle mit knapp 4m/s nach oben befördert. 60 Sekunden nach der Meldung kreist die Ls1-f 80 Meter unter mir.

Aus 2000 m trete ich um 15:13 Uhr den Rückweg an, während Philip noch schnell die letzten 2 km zur Wende in Angriff nimmt. Noch 350 km zu fliegen und noch knapp 4 Stunden Zeit. Könnte passen. Mein Schnitt bis zur Wende liegt mit knapp 82 km/h 3km/h unter meinem Ziel. Klingt nicht nach viel, heißt aber, dass mir nach 8 h Flugzeit 24 km fehlen. Klingt auch nicht nach viel außer wenn man 24 km vor dem Ziel außenlanden muss. Aber noch ist alles gut, und der Rückweg verspricht immerhin leichten Rückenwind.

Der Rückweg bis zur Oder läuft super. Auf einmal treffe ich die Bärte gut, und die Steigwerte liegen im Mittel um 3m/s. So macht das Laune. Um 16:00 Uhr fliegt die Libelle wieder im deutschen Luftraum, die Ls folgt mit acht Minuten Abstand.

Im Bereich Eberswalde wird die Bewölkung wieder dünner, und ich habe deutliche Schwierigkeiten, eine komfortable Flughöhe zu halten. 3 Aufwinde und 30 Minuten später habe ich mich ins Rennen zurückgekämpft. Bei Gransee, wo die Basis mittlerweile bei 2400 Metern liegt, finde ich wieder Anschluss.

Laut längerer Diskussion im Funk haben einige Fliegerkollegen vom HAC bei Pasewalk gewendet und klagen zunehmend über starken Seewindeinfluss. Auch der Kollege Solo rettet dem ein oder anderen den Tag. Und warum sollte man keinesfalls südlich, also leeseitig der Müritz, fliegen?

Tatsächlich zeigt das Satellitenbild ein gro-Bes blaues Loch in diesem Bereich, und die Optik voraus ist auch nicht gerade vielversprechend.

Auch hier hilft die große Boberger Norddeutschlandgemeinde auf 122,975 MHz weiter. Mehrere Stimmen berichten von besten Bedingungen im Raum Perleberg also ein kleiner Schwenk nach Süden ... und dann wie gewohnt entlang der Elbe nach Hause.

Tatsächlich stehen in Perleberg um **18:00** Uhr noch schöne Wolken. Die erhofften guten Steigwerte kann ich zwar nicht mehr finden, aber immerhin geht es mit 1-2m/s

aufwärts. Philip fliegt etwas nördlicher und holt langsam auf.

Unter den schönen Wolken kann ich vorsichtig die Höhe halten, was jetzt kräftige Gewinne für den Endanflugrechner bringt. Bei Dömitz an der Elbe finde ich den nächsten guten Bart, der die "FG" noch einmal auf 2200 m befördert. Jetzt fehlt zwar nicht mehr so viel Höhe, aber auf Kurs ist es sehr dunkel. Hohe Bewölkung bereits über Hamburg und kaum noch Cumulus-Wolken in Richtung Heimweg. Nächster Halt EX-EDR-18, Lübtheen, da geht doch immer was!

Nur jetzt leider nicht so richtig. Auch nach längerem Suchen schaffe ich es nicht, gutes Steigen zu finden. Mit viel Mühe kann ich nochmals 170 m Höhe machen, bis in 2020 m MSL der Bart weg ist. Soll das alles gewesen sein?

Die Optik voraus sagt Ja, der Endanflugrechner sagt Nein. 40 Meter fehlen laut Berechnung; 70 km sind es noch bis Boberg, mit kleiner Rückenwindkomponente. Technik? — Nein. Daumen? — Ja!, also los. "DM" gibt per Funk die wertvolle Info, dass die Elbe "leicht trägt", genau, was ich jetzt brauche — perfekt. **18:38 Uhr**.



Endanflugbärte, FG 18:38 – 2020 m, 8H 18:45 – 2180 m

Ja, lange Endanflüge machen Spaß – besonders wenn der Rechner sagt, es reicht, oder wenn man zumindest noch gutes Wetter auf Kurs hat und klar ist, dass man die fehlende Höhe mühelos im Geradeausflug einsammeln kann.

Wie lang so ein Endanflug wirklich ist, merkt man erst, wenn man sich das mal ausrechnet. 70 km bei einer Vorfluggeschwindigkeit von 100 km/h, da geht schon mal eine gute halbe Stunde ins Land, in der man sich jede Sekunde fragt, wo man jetzt noch mal 100, besser 200 m Flughöhe herbekommt – aber man hat ja Zeit ... Also Lüftung zu (hilft zumindest mental), und los (bleibt eh nichts anderes übrig!). Außerdem: Aus 2000 m Höhe betrachtet, ist die Außenlandung noch etwas recht Theoretisches – der Boden ist jedenfalls irgendwo da unten.

18:53 Uhr, eine Viertelstunde später, sieht die Sache mit dem Boden schon konkreter aus. Gerade bin ich an Boizenburg und Neu Gülze vorbeigeflogen – 1200 m. Der letzte Flugplatz vor Boberg in dieser Richtung. Bei vorsichtigem Fliegen und Schwabbeln zeigt der Endanflugrechner mittlerweile 0 m als Ankunftshöhe – na dann, weiter so.

18:58 Uhr unterschreitet meine Flughöhe die wichtige Grenze von 1000 m über Grund. Jetzt wäre man gerne schon in unserem Segelflugsektor und könnte so langsam die Fluggeschwindigkeit erhöhen, aber das läuft heute mal anders. Auf der Habenseite steht eine Ankunftshöhe von 30 m! Das könnte ich doch – vielleicht – irgendwie schaffen!

19:06 Uhr – Geesthacht – 600 m AGL. Spätestens jetzt habe ich zu jedem Zeitpunkt eine Idee, wo ich landen könnte. Eben habe ich mich bei der Flugleitung angemeldet, aber schon mitgeteilt, dass es sehr knapp wird. Dass zu dieser Jahreszeit praktisch alle Felder hoch bewachsen sind, macht die Entscheidung nicht gerade einfacher. Ankunftshöhe 70 m.

19:09 Uhr – Börnsen – 400 m über Grund. Eine Entscheidung muss her! Die Optik, also die Entfernung vom Platz und der Anflugwinkel aus dieser Richtung, kommt mir fremd vor. Laut Rechner komme ich in 100 m am Platz an, Entfernung zum Platz 11,2 km. Die Situation wäre einfacher, wenn voraus landbares Gelände wäre, die Innenstadt von Bergedorf zählt jedenfalls nicht dazu.

Hier muss eine ordentliche Risikoabwägung her:

- Will ich den Flug zu Ende bringen? Ja.
- Ist eine erfolgreiche Landung am Platz noch möglich? – Ja.
- Bin ich bereit, für den Abschluss des Fluges Gesundheit oder Leben zu riskieren?
 Nein!
- Kenne ich alternative Landefelder? Ja.
- Sind diese sicher erreichbar? Ja.
- Sind diese mit Sicherheit gut "landbar" (Bewuchs)? – Nein.
- Bin ich bereit, bei einer schwierigen Außenlandung mein Flugzeug zu beschädigen? – Ja!?

 Kann ich eine sicherere Route wählen und den Flug trotzdem erfolgreich beenden? –
 Nein.

(Zu meiner Entscheidungsfindung habe ich eine kleine Übersicht erstellt. Sie zeigt die alternativen Landefelder, die ich aus dem Gedächtnis kenne oder in der Situation identifizieren konnte. Genaue Kenntnis über den aktuellen Bewuchs hatte ich natürlich nicht. Die sichere Route südlich um Bergedorf herum hätte zwangsläufig zu Außenlandung geführt, war also aus meiner Sicht keine gute Alternative.)

Um **19:10 Uhr**, in 300 m über Grund, treffe ich dann die Entscheidung, Bergedorf zu überfliegen, mit mehreren, gestaffelten Alternativplänen:

- 1. Rechts raus in die Felder zwischen Lohbrügge und Reinbek.
- 2. Links auf die Felder südlich/an der A25. Im weiteren Verlauf waren dann
- 3. die Felder nördlich Neuallermöhe, aber auch die Rückkehr zu Option 1 möglich.

Wie man an der Entfernung erkennt, wäre die Alternative südlich von Bergedorf unqünstiger gewesen.

Da im gesamten Flugverlauf über Bergedorf leichtes Steigen anzutreffen war, habe ich den Platz letztlich in einer für eine Direktlandung guten Höhe auf der 30 erreicht.

19:15 Uhr Boberg – Mit deutlich erhöhtem Puls erreiche ich den Flugplatz. Das Wertungsverfahren verlangt einen Überflug der



Situation 19:09, 400 m AGL, mögliche Landealternativen (grün gut, gelb schwierig)

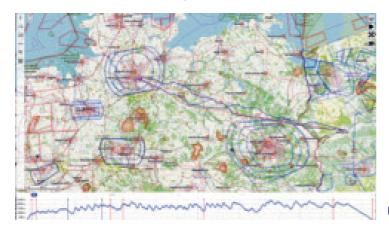
Ziellinie in dieser Richtung, den ich in etwa 10 m Höhe in der Platzmitte durchführe, wonach ich auf der 30 lang durchlande.

Gesamtflugzeit (OLC) 8:25 h, Gesamtstrecke 719 km, Durchschnittsgeschwindigkeit 86,6 km/h

HAMBURG

Am Ende stehen 3 Rekorde in meiner Liste:

Deutscher Klassenrekord Freie Zielrückkehrstrecke D-1C 707,60 km Zielrückkehrstrecke D-1C Deutscher Klassenrekord 705,13 km Angemeldete Strecke 706,10 km Deutscher Klassenrekord D-1C





"FG" nach der Landung am Boberg, 19:15 Uhr

Rekordstrecke "FG"

Einklinken ja, Segelflugschulung nein

der offenen Tür 25.08.2012, Tag auf dem Segelfluggelände Fischbek. Henrike, 9 Jahre alt, macht ihren ersten Segelflugstart als Gast in der ASK 13. Von nun an vergeht kaum ein Wochenende, das Henrike nicht auf dem Flugplatz verbringt. Sie beteiligt sich an allen Aktivitäten, die ein Flugbetrieb so mit sich bringt: Flugzeuge aus der Bahn schieben, Einklinken, Startschreibertätigkeiten, Wartungsarbeiten in der Werkstatt und auf dem Flugplatz ..., sogar die Jungs bringt sie auf Trab. Im letzten Winter, noch 12 Jahre alt, hat sie am theoretischen Unterricht teilgenommen. Im Januar dieses Jahres ist sie 13 geworden und hofft, als "Flugplatzkind" endlich mit der Segelflugschulung beginnen zu können. Aber was im letzten Jahr noch möglich war, scheitert in diesem Jahr an neuen

europäischen Richtlinien und den verschärften deutschen Vorgaben - wieder mal. Erlaubte die LuftVZO § 23 Absatz 2 aus dem Jahr 2007 noch in Einzelfällen und bei begründeten Ausnahmen den zuständigen Behörden einen Schulungsbeginn für Segelflugzeugführer unter 14 Jahre zu genehmigen, ist dieser Passus in der LuftPersV § 17 jetzt entfallen. Deutsche Gründ-

lichkeit setzt mit der LuftPersV § 16 Absatz 2 noch eins drauf und verlangt bei Ausbildungsbeginn ein Führungszeugnis, das aber erst nach Vollendung des 14. Lebensjahres ausgestellt wird. (Was steht da wohl drin bei einer 14-Jährigen?!)



Henrike möchte endlich schulen

Also heißt es für Henrike noch einmal: warten - und das vom Großvater ererbte Fliegervirus in Schach halten. Übrigens: Henrike hat schon über 60 Starts in ihrem Flugbuch - allerdings nur auf dem hinteren Sitz. Schade!

Text: Heike Capell, Fotos: Jannis Greve

Wir gratulieren:

... zum ersten Alleinflug



Fabian Ethé SFC Fischbek am 11.06.2016 in Fischbek



Tim Heiden HVL Boberg am 19.06.2016 bei Fluglehrer Henning Boysen in Boberg



Fynn Jeldrik Pries HVL Boberg am 26.06.2016 bei Fluglehrer Olaf Brückner in Boberg

Wir gratulieren:

... zum SPL



Marcel Rast HAC Boberg am 14.05.2016 in Boberg



Simon Diesiger bei Prüfer Mazoch Wolfgang in Fischbek



Lasse Spille SFC Fischbek am 16.07.2016 SFC Fischbek am 16.07.2016 bei Prüfer Mazoch Wolfgang in Fischbek

... zum angemeldeten 600-km-FAI-Viereck



Julian Wiggers HAC Boberg am 11.06.2016 mit LS 4 in Boberg

... zur angemeldeten 700-km-Zielrückkehrstrecke



Philip Goralski HVL Boberg am 11.06.2016 701,9 km mit LS 1f von Boberg



Peer Konitzer HVL Boberg am 11.06.2016 702,9 km mit Std. Libelle WL 775,2 km mit LS 8T/18m von Boberg



Tana Lehmann HVL Boberg am 11.06.2016 von Boberg

und zum angemeldetem 1.000-km-FAI-Dreieck



Sebastian Huhmann HAC Boberg am 11.06.2016 auf ASG 29E/18m von Boberg



Jan Umlauf HAC Boberg am 11.06.2016 auf ASG 29E/18m von Boberg

Termine

Termine 2016	
20./21.08.2016	19. und letzte Runde der Segelflug-Bundesliga 2016
10.09.2016	Landes-Jugendvergleichsfliegen in Boberg beim Hamburger Verein
	für Luftfahrt e.V. – Ausweichtermin ist der 17.09.2016
10.09.2016	Hamburger "Schleudergang 2016" beim Niendorfer Flugsportclub e.V. ab 10 Uhr
11.09.2016	Tag der offenen Tür beim HAC und HVL Boberg, ab 10 Uhr
18./19.09.2016	Lehrgang S2-Zellenwart beim Hamburger Verein für Luftfahrt e.V. Hamburg,
+ 24./25.09.2016	Anmeldung bei Martin Gasthuber, Referent für Technik LSV-HH, oder bei
+ 01./03.10.2016	Hartmut Plate, HVL Boberg
15.10.2016	Thermikdankfest, Clubhaus HAC Boberg, 18 Uhr
13.11.2016	Seniorenkaffee, Clubhaus HAC Boberg, 15 Uhr
20.11.2016	DMST-Siegerehrung und Krumsiek-Preisverleihung,
	15 Uhr im HAC-Clubhaus

Verband

LV-Niedersachsen - wohin soll der Weg gehen?

Auf der diesjährigen Mitgliederversammlung in Verden haben wir, der LVN-Vorstand, euch die Zusage gemacht, die Erarbeitung der Zukunftsperspektiven des LVN gemeinschaftlich anzugehen. Veränderung liegt im Wesen eines Gemeinwesens wie dem unseren, und wir sollten uns vielleicht immer mal wieder die Zeit nehmen, über uns und unseren gemeinsamen Ideen und Ziele nachzudenken. Mehr als 5000 Mitglieder sind im LVN organisiert und betreiben ihren Sport zu 98 % als Mitglieder in einem der 94 Ortsvereine. Die Größe der Vereine variiert zwischen sieben und einigen Hundert Personen, die in Monooder Multiluftsportvereinen organisiert sind. Viele Mitglieder betreiben mehrere Luftsportarten, und das auch manchmal noch in verschiedenen Vereinen und Landesverbänden, wenn ihre Lebenssituation dies notwendig macht.

Wir arbeiten in unserem Verband in verschiedenen Feldern und dies auf bewährte Art und Weise, so stellen Ausbildung, Technik, Lehrgangswesen und Sportorganisation wichtige Pfeiler dieser Arbeit dar. Dennoch sollten wir uns über die Aufgaben unseres Verbandes einmal Gedanken machen, Ursache dafür sind die sich verändernden Rahmenbedingungen, die sich aus neuen Gesetzgebungsverfahren, Vereinssituationen, Kostenstrukturen und nicht zuletzt den Interessenslagen und Wünschen der Mitglieder an unseren Verband ergeben. Unsere verschiedenen Sportarten sind zudem in Größe und Aufstellung unterschiedlich handlungsfähig, und hier müssen wir über Konzepte der gemeinsamen Problemlösung nachdenken.

Verschiedene Wege, wenn nicht sogar alle, führen ja bekanntlich nach Rom. Bei Verbänden ist ein solches Angebot nicht ganz so umfangreich, aber fraglich bleibt auf jeden Fall, ob man sich externe Berater nimmt, Ausschüsse gründet, eine Mitgliederbefragung durchführt oder eine Kombination aus diesen Möglichkeiten favorisiert.

Wir möchten alle Mitglieder des LVN, vertreten durch ihre gewählten Vorstände und auch direkt als Einzelpersonen, bitten, sich intensiv an der Erarbeitung eines Konzeptes "LVN 2025" zu beteiligen. Neuausrichtungen, Veränderungen und Umgestaltungen bringen immer eine Menge Unruhe in den Alltagstrott eines Verbandes, sind im Gegenzug allerdings auch die einzige Möglichkeit, den geänderten Rahmenbedingungen, Anforderungen und Wünschen der Mitglieder gerecht zu werden.

Im Anschluss an die Flugsaison gilt es die Arbeit anzugehen, um auf unserer Mitgliederversammlung am 11.03.2017 in Verden erste Ideen präsentieren und diskutieren zu können.

Euch alle bitten wir, bereits jetzt Vorstellungen, Wünsche, Ideen, Forderungen, Ansich-



ten etc. formlos unter dem Stichwort "LVN 2025" an den Vorstand bzw. die Geschäftsstelle zu senden, damit wir eine sehr breite Basis haben und keine Meinung verloren geht. Ebenfalls sollte sich bitte jeder selber prüfen, ob und inwieweit er bereit ist, Zeit in die Arbeit zu investieren und gemeinsam mit Präsidium und dem Vorstand den Prozess voranzubringen. Wir werden im Frühherbst aus den Interessenten an einer Mitarbeit eine Arbeitsgruppe bilden und über den Winter in die Diskussionsphase für unseren Verband einsteigen.

Euer Vorstand des DAeC Landesverbandes Niedersachsen e.V.

Vereinsflieger

Wenn Ihr diese Zeilen lest, ist die Umstellung der Mitgliederverwaltung auf das Vereinsflieger-System in der Landesgeschäftsstelle fast drei Monate her. Viele Vereine haben das Angebot angenommen und nutzen die "Freemium"-Version von "Vereinsflieger" für alle Belange der Mitglieder-, Fluglehrer- und Schulflugzeug-Kommunikation zwischen Verein und Landesgeschäftsstelle. Die Landesverbände Niedersachsen und Rheinland-Pfalz sind



Vorreiter bei der Einführung, und weitere Landesverbände arbeiten an der Umstel-

Wie bei jedem neuen Produkt gibt es eine Eingewöhnungsphase, aber die Mitarbeiter in der Geschäftsstelle haben, wie auch alle Nutzer, die Möglichkeit, bei "Vereinsflieger" (info@vereinsflieger.de) um Unterstützung zu bitten.



Die Übertragung unseres Datenbestandes in das neue System ist komplett abgeschlossen; jetzt haben alle Vereine die Möglichkeit, ihre Daten abzugleichen/zu korrigieren, zu vervollständigen und zu hinterlegen, und das entweder direkt "online" oder aber, wie bisher, als Information auf anderen Wegen an die Mitarbeiter der Geschäftsstelle.

NIEDERSACHSEN

Segelflug

Für den Bereich der ATO-Luftfahrerschule für Segelflugzeug- und TMG-Piloten im LV Niedersachsen reduziert sich der Arbeitsaufwand für die Vereinsausbildungsleiter dadurch erheblich. Die von der Behörde geforderten Nachweise wie z.B. Medical, Teilnahme am Auffrischungsseminar und tlw. ZÜP können von den Fluglehrern, Vereinsausbildungsleitern und uns in der Geschäftsstelle für Fluglehrer und Flugschüler eingepflegt werden und sind damit überall zugänglich.

Aus Erfahrung schätzt "Vereinsflieger", dass es bis Ende dieses lahres dauern wird. bis bei den oben beschriebenen Daten ein guter Stand erreicht ist. Die reine Mitgliederverwaltung des LV Niedersachsen e.V. läuft bereits sehr, sehr gut.

Wir wünschen uns, dass Ihr das Angebot zur kostenlosen Übertragung Eurer Datenbestände und die "Vereinsflieger Freemium"-Version nutzt, und unterstützen Euch nach Kräften, damit Euch – und auch uns – mehr Zeit für den Luftsport bleibt.

Hals- und Beinbruch wünschen Euch die Mitarbeiter der Geschäftsstelle.

Streckenfluglehrgang in Delmenhorst

Der erste von jährlich zwei durch den Landesverband Niedersachsen organisierten Streckenfluglehrgängen fand in diesem Jahr im Zeitraum vom 01.05. bis zum 07.05. statt. Obwohl die Nächte in dieser Zeit noch kalt sind und die Urlaubszeit noch fern, gab es auch in diesem Jahr mehr Interessenten als freie Plätze.

Ein Grund dafür mag die Wahl des Veranstaltungsortes, der Flugplatz "Große Höhe" des LSV Delmenhorst, gewesen sein. In Vorbereitung auf den Streckenfluglehrgang wurde das Vereinsheim unter tatkräftigem Einsatz der Delmenhorster Fliegerkameraden renoviert und den Lehrgangsteilnehmern für ihre Veranstaltungen zur Verfügung gestellt. So konnte mithilfe der Winde des LSV Lemwerder und durch das große Engagement des Heimatvereins der Flugbetrieb an jedem Tag reibungslos gewährleistet werden.

Insgesamt 18 Teilnehmer und 7 Trainer waren bei diesem Lehrgang anwesend. Durch dieses vorteilhafte Verhältnis von Trainern zu Teilnehmern war es möglich, fliegerisch homogene kleine Gruppen zu bilden, für die die Tagesaufgaben speziell angepasst werden konnten. Das Gros der Teilnehmer mit sehr unterschiedlichem Erfahrungsstand verfolgte das Ziel, generell sicherer im Überlandfliegen zu werden, sei es durch das Üben gemeinsamen Thermikfliegens, bei der Suche nach Thermik an wolkenlosen Tagen oder der Optimierung des eigenen Flugstils. Dabei standen die Trainer sowohl für theoretische Belange als auch bei der praktischen Flugdurchführung stets mit Rat und Tat zur Seite. Nach zum Teil sehr kalten Nächten be-

gann der Tagesablauf um 8 Uhr morgens



Flug in der Gruppe

mit dem gemeinsamen Frühstück. Direkt im Anschluss galt es, täglich die Flugzeuge aufzurüsten, um dann beim Briefing, entsprechend der Gruppenzuteilung, Flugaufgaben für den Tag zu erhalten. Orientiert an der vorherrschenden Wetterlage und dem jeweiligen Trainingsstand der Teilnehmer wurden Strecken von 120 km bis hin zu 350 km als Aufgabe deklariert. Am Ende des Lehrgangs ergab sich so eine Bilanz von beachtlichen 450 Flugstunden und 20.000 erflogenen Kilometern.

Wettermäßig bot die Lehrgangswoche nahezu das gesamte Spektrum: Blauthermik und Tage mit schwacher bis guter Wolkenthermik am Anfang des Lehrgangs bis hin zu einem gänzlich verregneten Tag, der für Theorieunterricht genutzt wurde. Ausgerechnet am letzten Tag, als der Übungsstand der Teilnehmer am höchsten war, entwickelte sich das Wetter entgegen der Voraussage und den Ambitionen der

Piloten. Unter dem Motto "Mut zur Außenlandung" wurde dann auch diese Prozedur sowie das anschließende Rückholen von den meisten der auf Strecke gegangenen Teilnehmer ausgiebig geübt. Stimmung und Motivation der Teilnehmer und Helfer waren ausgesprochen gut. Gemeinsame Interessen und insbesondere die alle verbindende Begeisterung für den Flugsport ließen die Teilnehmer schnell ins Gespräch kommen, sodass die Abende nach dem Flugbetrieb von regem Erfahrungsaustausch und einer wohltuenden Grundstimmung geprägt waren. Einziger Wermutstropfen: dass weniger Helfer mitgebracht werden konnten als angemeldet waren.

Dass trotzdem alles so reibungslos durchgeführt werden konnte, ist vor allem dem überaus großen Engagement der mitgekommenen Helfer zu verdanken und dem Einsatz einiger Mitglieder des LSV Delmenhorst, denen hiermit ein großes Dankeschön ausgesprochen sei. Ebenso vielen Dank an Hartmut Schlüter und sein Trainerteam für die Organisation und Durchführung des Lehrgangs.

Thy Nguyen & Falk Sachs



Gruppenfoto der Lehrgangsteilnehmer und Trainer

Segelkunstflug

Ob oben, ob unten - ist doch alles relativ



Das dachten sich zumindest die Teilnehmer des diesjährigen Frühjahrslehrgangs des Segelkunstflugfördervereins "KFAO". Vom 8. bis zum 14. Mai trafen sich zahlreiche kunstflugbegeisterte Segelflieger aus Norddeutschland auf dem Segelfluggelände Aue/Hattorf zum gemeinsamen Training.

"Der Schwerpunkt des Lehrgangs lag diesmal ganz auf der Weiterbildung erfahrener Segelkunstflugpiloten sowie der gezielten Wettbewerbsvorbereitung", so Alexander Wagner, Lehrgangsleiter und Vorsitzender des "Kunstflugfördervereins Aufschwung Ost e.V.", kurz KFAO. Dies bot den erfahrenen Lehrgangsteilnehmern die Möglichkeit, für die diesjährigen Wettbewerbe, wie die Deutsche Meisterschaft im Segelkunstflug oder den Salzmann-Cup, unter Aufsicht von Fluglehrern und Schiedsrichtern zu trainieren. Natürlich konnten sich auch Piloten, die gerade erst ihre Kunstflugberechtigung erworben haben oder in ihrem eigenen Verein mangels geeigneter Flugzeuge nicht trainieren können, unter Anleitung erfahrener Fluglehrer weiterbilden. Ein Anreiz dafür boten wieder die Leistungsabzeichen des DAeC. Die darin vorgegebenen Figurenfolgen wurden mit Fluglehrern trainiert und anschließend auf einer ASK 21 oder einem der beiden MDM-1 Fox vorgeflogen und bewertet.

Dass man sich im Kunstflug mitunter an den Grenzen dessen bewegt, was Pilot und Material leisten können, lernte auch unser einziger Grundschüler auf dem Lehrgang. "Aus diesem Grund gehört zum Segelkunstflug eine Menge Disziplin", so Kunstfluglehrer Dennis Polej.



Die Grenzen von Mensch und Maschine werden im Rahmen der theoretischen Ausbildung ausführlich behandelt. Ergänzend zur Theorie vermittelt die praktische Ausbildung, welche Manöver zu welchem Zeitpunkt geflogen werden können, um das Flugzeug in jeder Fluglage zu beherrschen. Ähnlich wie beim Streckenflug muss der Pilot stets einen Plan B haben, und wie bei der Thematik Außenlandemöglichkeit beim Überlandflug sollte der Kunstflieger stets wissen, wie er sich und sein Flugzeug aus einer misslungenen Figur retten kann, ohne die Grenzen zu überschreiten.

Höhepunkt des Lehrgangs war der lehrgangsinterne KFAO-Cup, der von Manfred Binder organisiert wurde. Dabei wurde auf der ASK 21 vor einer Jury aus

Lehrgangsteilnehmern ein Programm geflogen und von diesen bewertet. Die Herausforderung hierbei: Die erfahrenen Piloten, die sonst eher Fox und Swift durch die Box jagen, fanden sich nun in einem eher gemütlichen Flugzeug wieder, das ganz anders geflogen werden muss. Auch Fluglehrer, die es gewohnt sind, das Flugzeug vom hinteren Sitz zu steuern, erlebten bei diesem Wettbewerb die eine oder andere Überraschung, als es plötzlich hieß, vom vorderen Sitz zu fliegen. Fazit der Veranstaltung: mehrere Leistungsabzeichen, eine erfolgreiche Kunstflugprüfung, zahlreiche neue Erfahrungen und jede Menge Flugspaß. Wir danken dem LSV Kreis Osterode, der den Platz und die Infrastruktur für uns bereitgestellt hat. Weitere Informationen findet

Text: Dennis Polej





ihr unter: www.kfao.de

Segelflug

D-Kader-Trainingslager oder: Hammerwetter kann ja jeder

Getreu diesem Motto trafen sich die Mitglieder und Trainer des D-Kaders Niedersachsen vom 14. bis 21. Mai beim LSV Burgdorf zum Wettbewerbstraining.

"Nach zwei, drei Tagen Wolkenstraßenfliegen würde man ja auch nicht mehr viel lernen", erklärte Heiko Braden, Trainer des D-Kaders Niedersachsen beim Frühstück am 14. Mai. In der Woche zuvor hatte es, gleichmäßig über die Woche verteilt, starken Wind bei guter Thermik mit schönen Wolkenstraßen gegeben, und einige Teilnehmer des Trainingslagers hätten sich gewünscht, das Lager wäre vorverlegt worden. Nun standen Überentwicklungen, Abschirmungen, starker Wind und Frontdurchgänge im Wetterbericht. "An solchen Tagen werden Wettbewerbe entschieden", motivierte Trainer Gerrit Feige die Teilnehmer beim Briefing. – Recht hat er, was nützt es, wenn ich bei Hammerwetter irgendwie 50 bis 100 Punkte Vorsprung rausholen kann und dann bei einer AAT bei mäßigem Wet-



D-Kader-Gruppenbild



Anspruchsvolles Wetter

ter außenlanden muss? Dem Unmut über das Wetter folgte schnell die Erkenntnis, dass die Bedingungen für ein sinnvolles Wettbewerbstraining mehr als geeignet waren.

Dank guter Organisation und dem Engagement der Trainer stand jedem Team ein erfahrener Wettbewerbspilot zur Seite,

sodass jeder Flug ausführlich analysiert werden konnte. Auch konnten verschiedene Taktiken ausprobiert miteinander und verglichen werden. War das Wetter gänzlich dann ungeeignet zum Fliegen, was eigentlich nur bei Dauerregen der Fall war, waren die Trainer bereit, spannende Vorträge zu halten. Anschließend wurden die Erkenntnisse an Fallbeispielen in großer Runde diskutiert und zur Auflockerung Fußball oder Frisbee gespielt.

Am Ende konnten von den 8 Tagen Trainingslager 5 fliegerisch genutzt werden, und an einem Tag wurden Hartnäckigkeit und Durchhaltevermögen auch mit guter Thermik, schönen Wolken und hohen Schnitten belohnt. – Hier zeigt sich wieder einmal, wie wichtig und sinnvoll das persönliche Engagement und die Begeisterung der Trainer für die Weiterbildung der Junioren im Segelflug sind.

Unser herzlicher Dank gilt den Helfern vom LSV Burgdorf, bei denen wir uns allzeit gut aufgehoben fühlten.

> Text: Dennis Polej Bilder: Philip Frantzheld, Dennis Polej

Wir gratulieren:



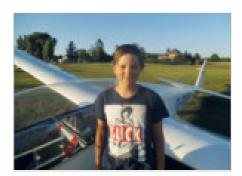
Tim Hilmer A-Prüfung

Tim Hilmer vom Premium Aerotec "Weser" Luftsportverein e.V. hat im Sommerlager des Vereins in Tarmstedt am 29.06.2016 seine A-Prüfung geflogen.

Foto: K.U.Evers

Vereine

Elias Arntz und Moritz Andorff haben sich freigeflogen!



Ein doppeltes freudiges Ereignis gab es am Sonntag, dem 26.06., beim Aero-Club Braunschweig mit zwei bestandenen A-Prüfungen. Die Prüflinge Elias (14) und Moritz (31) verstärken unsere Segelfluggruppe



seit diesem Jahr und haben von Saisonbeginn an emsig und regelmäßig am Flugbetrieb teilgenommen.

Nach intensiver Vorbereitung während des Tages mit Seilrissübungen und Landungen aus ungewohnten Positionen konnten sie am Abend bei bestem Wetter und nach Überprüfung durch den zweiten Fluglehrer ihre ersten Alleinflüge auf der ASK 13 erfolgreich absolvieren.

Moritz ist durch seinen Vater, der im früheren Postsportverein (heute LSV) geflogen ist, fliegerisch vorbelastet. Elias ist nun nach seinem Bruder Joshua als drittes Familienmitglied der Familie Arntz erfolgreich im Segelflugsport gelandet.

Wir wünschen beiden viele schöne und erlebnisreiche Flüge!

Nachruf

Wolfgang Lamla

Am 19.6.2016 erreichte uns die unfassbare Nachricht, dass Wolfgang Lamla auf einem Streckenflug tödlich verunglückt ist.

Wolfgang war 76 Jahre alt und über 50 Jahre in unserem Verein: Wir sind unendlich traurig und in dieser schweren Zeit bei seiner lieben Frau, seiner Familie und seinen engsten Freunden.

Für Wolfgang war die Fliegerei Leidenschaft.

Seine vielen Überlandflüge, die er besonders nach Eintritt ins Rentenalter auf seinem eigenen Ventus durchführen konnte, waren beträchtlicher Teil seines Lebensinhalts. Seine Landungen erfolgten meistens am späten Nachmittag, wenn die Thermik nicht mehr so recht wollte; Wolfgang hatte dann häufig 500 bis 700 Kilometer auf

seinem Logger.

Aber auch unsere Schleppmaschine DR-400 bildete mit Wolfgang eine Symbiose. Viele, viele F-Schlepps erledigte Wolfgang mit unserer Remo, auch bei größeren Wettbewerben war er der »Chefpilot« der Schleppmaschinen. Aber ohne Wolfgang wäre unsere »Remo« auch schon seit Jahren nicht mehr lebensfähig. Unendlich viel Zeit verbrachte er in der Werkstatt, um die in die Jahre gekommene Maschine zu pflegen, zu reparieren und komplizierte Ersatzteile auszutauschen, damit sie jedes Jahr wieder dem Prüfer zur Jahresabnahme vorgestellt werden konnte.

Wie sehr uns Wolfgang fehlen wird, haben wir noch gar nicht richtig erkannt. Komplizierte Reparaturen und Änderungen an Kunststoff-Flugzeugen wurden von ihm



durchgeführt; seine Werkstattleiter-Lizenzen waren weitreichend. Wolfgang besaß u. a eine Flugzeugschweißer-Lizenz, mit der er auch vielen Freunden anderer Fliegerklubs so manches Mal helfen konnte. Wer Wolfgang Lamla kannte, weiß, was für einen lieben und einmaligen Fliegerkameraden wir verloren haben: Seine humorvolle Art zu erzählen, mit ihm zu feiern, seine absolute Zuverlässigkeit und Hilfsbereitschaft gegenüber jedermann wird uns fehlen. Wir werden ihn nicht vergessen.

> Die Mitglieder vom Osnabrücker Verein für Luftfahrt

Der DAeC Landesverband Niedersachsen schließt sich der Trauer um Wolfgang an, er stand lange Jahre im Landesverband für die Technik und als Flugzeugschwei-Ber zu Verfügung und war in seinem Wesen und seiner Hilfsbereitschaft sowie seiner Art, Luftsport zu leben, vorbildhaft für uns alle. Der Landesverband bedankt sich bei Wolfgang für seinen Einsatz für den Luftsport. Wir bedanken uns auch bei seinen Angehörigen für die großherzige Geste den Trauernden eine Geldspende für die Luftsportjugend des LVN ans Herz zu legen. Die eingehenden Spenden werden natürlich vollumfänglich dem Jugendausschuss für die Jugendarbeit zur Verfügung

gestellt, um in Wolfgangs Sinne für den Nachwuchs seines geliebten Sportes tätig zu sein.

Der Vorstand des DAeC Landesverbandes Niedersachsen

Segelflug

Jugendausschuss + Landesjugendleiter/in gesucht

Wir, der DAeC Landesverband Niedersachsen, haben es in den letzten Jahren nicht geschafft, das Gremium JUGEND-AUSSCHUSS und die Position des/der LANDESJUGENDLEITERS/IN mit Freiwilligen zu besetzen. Der/die Landesjugendleiter/in ist die Vertretung des LVN in der Luftsportjugend des Deutschen Aero Clubs, die die Interessen der luftsporttreibenden Jugendlichen bis zu einem Alter von 27 Jahren auf Bundesebene wahrnimmt.

Wir richten den dringenden Aufruf an alle Jugendlichen und Interessierten, sich im Jugendausschuss des LVN zu engagieren. Von den Vereinsleitungen der Jugendgruppen, von Vorständen und allen Mitgliedern wünschen wir uns Vorschläge. Jugendleiter/innen müssen nicht unbedingt selbst noch Jugendliche sein; allerdings setzt eine gute Interessenvertretung unseres Erachtens doch auch eigenes Betroffensein voraus.

Der Vorstand des LVN lädt alle gewählten Vereinsjugendleiter zu einem Treffen am 15. Oktober 2016 ein, auf dem der Jugendausschuss und der/die Landesjugendleiter/in gewählt werden sollen. Ort und genaue Zeit werden wir nach euren Rückmeldungen festlegen, dazu ist auf

der Homepage des LVN eine Doodle-Abfrage eingerichtet, um die Planung konkretisieren zu können.

Der Jugendausschuss ist Gremium des LVN, hat die Unterstützung des Vorstandes und der Geschäftsstelle und verfügt im LV Niedersachsen über ein eigenes Budget.

Günter Bertram

Kiebitz Fly-In Nord

27. - 28. August 2016



Flugtag

28. August 2016



Segelflug

Der LandesSportBund (LSB) Niedersachsen e.V. informiert:

Vereinswettbewerb 2016

"Sportvereine von heute! Aktiv – flexibel – erfolgreich!"

Der Landessportbund möchte euer Engagement honorieren und euch mit eurem guten Beispiel erfolgreicher Vereinsarbeit eine öffentlichkeitswirksame Plattform geben.

Mitmachen können alle Sportvereine im LSB Niedersachsen, die über sich sagen können: "Unsere spezielle Erfolgsgeschichte - DAS ist uns im letzten Jahr besonders gut gelungen!"

Den Gewinnern winken attraktive Geld- und Sachpreise.

Den weiteren Text könnt ihr dem Flyer des LSB entnehmen.

Luftsportler stetig im Aufwind

Streckenflugrekord – 1000 Kilometer nonstop ab Große Höhe absolviert

Zum zweiten Mal in diesem Jahr knackte Wolfgang Strache die 1000-Kilometer-Marke. Das ganz große Ziel ist bislang noch unerreicht.

Große Höhe - Es muss einiges zusammenkommen, um im Nordwesten einen Streckenflugrekord im Segelfliegen zu starten. Die Thermik ist alles andere als ideal für solche Vorhaben: Morgens hängt lange die Feuchtigkeit aus dem Weserraum in der Luft, so dass das Zeitfenster für lange Strecken direkt kleiner ist als etwa im Süden Deutschlands oder auch in der Lüneburger Heide.

Einigen wenigen Segelfliegern ist es dennoch gelungen, die 1000-Kilometer-Marke zu knacken – so wie gerade Wolfgang Strache (53) und Manfred Heßler (62). Am 7. Juni hoben die beiden von der Großen Höhe zu einem 1012 Kilometer langen Segelflug gen Südosten ab, weltweit der zweitlängste gewertete Segelflug an diesem Tag.

"Wir haben am Wochenende vorher festgestellt, dass an besagtem Donnerstag Streckenflugwetter sein könnte", schildert Strache die Vorbereitungen.



Machen ihr Flugzeug schon wieder reisefertig: Manfred Heßler (links) und Wolfgang Strache vom Luftsportverein Delmenhorst. An diesem Wochenende geht's mit Vereinskollegen zum Fluglager in die Eifel.

Der Pädagoge hatte praktischerweise gerade Urlaub, Kompagnon Heßler, der als Zahntechnikermeister gearbeitet hat, ist nicht mehr berufstätig - dem spontanen Start stand nichts im Wege.

Widrige Bedingungen

Am Mittwoch machten die beiden das doppelsitzige Segelflugzeug startklar, das ihnen zusammen mit Jürgen Staus gehört. Am Donnerstag, 9.45 Uhr, ging's

NIEDERSACHSEN

Termine

los. Staus gab den beiden Starthilfe: Mit dem Motorflugzeug schleppte er die beiden Piloten in 1000 Meter Höhe – die sie sogleich wieder einbüßten. "Wir sind erstmal bis auf 500 Meter gefallen", beschreibt Strache die anfangs widrigen Bedingungen. Erst allmählich taten sich jene Aufwinde auf, die nötig sind, um Strecke zu machen.

Auf direkter Linie ging es zunächst bis Breslau, dann Richtung Bautzen und weiter bis südlich von Berlin. Über dem niederschlesischen Slawa waren die 1000 Kilometer schließlich erreicht, doch Strache und Heßler entschieden, die Nacht in Klix (Oberlausitz) zu verbringen und hängten noch einmal 120 Kilometer dran – bis am Abend die letzte Thermik ausgeschöpft war. "Das letzte Stück mussten wir leider mit unserem Hilfsmotor fliegen", berichtet Heßler. Für die Wertung spielte das jedoch keine Rolle mehr, die 1000er-Marke war längst überschritten.

Nur drei weiteren Segelfliegern weltweit sei diese Leistung am gleichen

Tag gelungen, erzählen die beiden Piloten. Für Manfred Heßler waren die 1000 Kilometer eine Premiere – obwohl er bereits seit seinem 14. Lebensjahr Segelflieger ist. Wolfgang Strache indes sollte sich allmählich an Rekordflüge gewöhnen: Erst Anfang Mai hatte er mit Jürgen Staus 1165 Kilometer nonstop ab der Großen Höhe zurückgelegt und damit den Vereinsrekord gebrochen (die NWZ berichtete).

Solides Fluggerät

Dass sich die Höchstleistungen in diesem Sommer häufen, führt Strache auf mehrere Faktoren zurück: "Sportlicher Ehrgeiz, das Segelflugwetter rechtzeitig zu erkennen, Können und auch Glück" seien die Erfolgskomponenten. Und "gutes Material": Zwar stelle der 28 Jahre alte Doppelsitzer des Trios heute nicht mehr das Nonplusultra in der Segelfliegerei dar, doch es handele sich um ein solides Langstrekkenflugzeug, das moderneren Typen bestenfalls in puncto Aerodynamik, Wendigkeit und Kraftaufwand nachstehe.

Ob es in dieser Saison noch für einen dritten Streckenrekord reicht, vermögen die Piloten noch nicht zu sagen. Ihr ganz großes Ziel jedoch wäre ein 1000-Kilometer-Flug mit Start und Ziel auf der Großen Höhe.

Nordwest-Zeitung, Karoline Schulz



Nordwest-Zeitung, Nr.164, Freitag, 15. Juli 2016, Seite 38

Die Technik informiert:

Wie in den Vorjahren bietet der LVN auch 2016 wieder Technische Lehrgänge an.

Folgende Termine sind vorgese	hen		
1. Grundmodul	05.10.2016 (MSW)	Mitglieder im DAeC Nichtmitglieder	40,00 € 80,00 €
1. Grundmodul	08.10.2016	Mitglieder im DAeC Nichtmitglieder	40,00 € 80,00 €
2. Zellenwart 1+2 (Basisausbildung)	09. – 10.10.2016	Mitglieder im DAeC Nichtmitglieder	100,00 € 200,00 €
3. Zellenwart 1 (Fachausbildung)	11. – 12.10.2016	Mitglieder im DAeC Nichtmitglieder	100,00 € 200,00 €
4. Zellenwart 2 (Fachausbildung)	13. – 14.10.2016	Mitglieder im DAeC Nichtmitglieder	100,00 € 200,00 €
5. WL 1 (Pos. 1., 2. u. 3. sind Voraussetzung)	15. – 18.10.2016	Mitglieder im DAeC Nichtmitglieder	240,00 € 480,00 €
6. WL 2 (Pos. 1., 2. u. 4. sind Voraussetzung)	19. – 22.10.2016	Mitglieder im DAeC Nichtmitglieder	240,00 € 480,00 €
7. Motorseglerwart (Grundmodul erforderlich)	03.10. – 07.10.2016	Mitglieder im DAeC Nichtmitglieder	440,00 € 880,00 €
8. Fallschirmwart	14.11. – 18.11.2016	Mitglieder im DAeC Nichtmitglieder	200,00 € 400,00 €

NIEDERSACHSEN

Termine

Fortsetzung Technische Lehrgänge

Beispiel Kostenzusammensetzung:

Die Erlangung des WL 1 oder WL 2 sind an Vorlehrgänge geknüpft.

Der Preis für eine gesamte Ausbildung zum WL 1 berechnet sich wie folgt

	Mitglieder im DAeC	Nichtmitglieder
Grundmodul	40,00 €	80,00 €
Zellenwart 1+2 Basisausbildung	100,00 €	200,00 €
Zellenwart 1 Fachausbildung	100,00 €	200,00 €
und Werkstattleiter 1	240,00 €	480,00 €
Gesamt incl. MWST	480,00 €	960,00 €

Rückfragen unter Telefon 0511/60 10 04 oder E-Mail: technik@daec-lvn.de

Termine

Auffrischungsseminar Flu	glehrer	
19.11. + 20.11.2016	Vereinsgelände des LSV	Ausrichter LSV Kreis Springe
17.12. + 18.12.2016	Naturfreundehaus Lauenstein	Ausrichter LVN Geschäftsstelle
Segelflug		
02. – 04.09.2016	Landesjugendvergleichsfliegen	Luftsportverein Bückeburg-Weinberg e. V. Flugplatz Bückeburg-Weinberg
13.11.2016	Niedersächsischer Segelfliegertag	Verden, Haags Hotel Niedersachsenhof
Segelfluglehrerausbildun	g	
23.09.2016	Kompetenzbeurteilung	Gifhorn, Segelfluggelände "Wilsche"
(Ausweichtermin 30.09.2016)	(Praktische Vorauswahlprüfung)	Lehrgangsleiter: Jürgen Habel
10 19.02.2017	Theorieblock/Unterricht	Sportpension Hodenhagen
(Anreise 09.02.2017)		Lehrgangsleiter: Jürgen Habel
31.03 15.04.2017	Ausbildungslehrgang mit abschließender Prüfung	Gifhorn, Segelfluggelände "Wilsche"
(Anreise 30.03.2017)		Lehrgangsleiter: Jürgen Habel
Matauffra		
Motorflug		
12.11.2016	Niedersächsischer Motorfliegertag	Verden, Haags Hotel Niedersachsenhof
Ultraleicht		
17.09.2016	Ausbildungsleitertreffen der Vereinsausbildungsleite	er
Modellflug		
27.08.2016	F1E-Hangflug in Rohden	"Grubenlampe Salzgitter"
28.08.2016	F1E-Hangflug in Rohden	"Löwe von Braunschweig"
18.09.2016	F1-Ebene Freiflugwettbewerb (außer Verbrenner)	in Springe, DHP-Teilwettbewerb
(Ausweichtermin: 25.09.2016)		
Verband		

Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN

Sportaudit Luftsport des Deutschen Aero Clubs e.V.

• Hamburg lsp@carsten-brandt.de

ICAO-Sprachprüfungen Erst- und Neubewertung Level 4 und 5 • Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de

• Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de

11.03.2017

Nach Absprache

Nach Absprache

Verden, Haags Hotel Niedersachsenhof

Verband

Flugsicherheitstraining in Gap-Tallard



Bucht von St. Tropez

Auch in diesem Jahr organisiert der LSVRP zwei Flugsicherheitstrainings in Gap-Tallard für Motorflug, TMG und UL.

Ziel dieses Training ist die sichere Beherrschung eines Auslandsüberlandfluges mit der Einbeziehung von Wetterinformationen auch für die Folgetage, Flugplan, Fliegen unter FIS mit Freigabeanforderungen, von terrestrischer und Funknavigation, Start und Landung auf anspruchsvolleren Plätzen und unter besonderen Bedingungen. Das Training erfolgt über 5 Tage jeweils von Sonntag bis nachfolgenden Freitag. Jedem Trainingstermin wird eine ausführliche, etwa halbtägige Vorbesprechung in Bad Sobernheim vorangestellt, wobei Flugroute, Verhalten und besondere Informationen besprochen werden.

Jede Besatzung erhält die ausgefüllte Flugvorbereitung, Anflugblätter für sämtliche Plätze auf der Strecke und in den Seealpen, inklusive kleinem Wörterbuch für den Platzrundengebrauch in Deutsch, Englisch und Französisch.

Der gemeinsame Treffpunkt zum Abflug wird Bremgarten sein. Geflogen wird in Gruppen mit einem Gruppenführer, der für Funk und Navigation verantwortlich ist. Die Standardroute führt über Habsheim, Besançon, Bourg en Bresse und Grenoble nach Gap-Tallard, um gleichzeitig die mögliche Schlechtwetterroute auch bei gutem Wetter kennenzulernen. Vor dem jeweiligen Abflugter-

min kann unter der Nummer 0163 2110 885 unsere letzte Wetterinformation bzw. der Zeitplan abgefragt werden.

Das erste Training hat Ende Mai/Anfang Juni bei sehr anspruchsvollen Wetterbedingungen stattgefunden. Über beide Veranstaltungen werden wir in der kommenden Ausgabe von Luftsport berichten.



Auf dem Hinflug im Mai 2016: das Tal nördlich von Grenoble liegt im Regen. Foto: Sebastian Himpel

Noch wenige freie Plätze!

Für den zweiten Termin vom 28. August bis zum 2. September sind noch wenige Plätze verfügbar. Unter anderem ist noch ein Platz für einen zweiten Piloten in einer Piper PA32 verfügbar (inkl. Einweisung und evtl. anstehendem Stundenflug mit Lehrer).

Interessenten melden sich bitte kurzfristig bei Geschäftsführer Peter Hammann, per Telefon (06751-856324-2) oder E-Mail (p.hammann@lsvrp.de).

Peter Hammann/KF; Fotos: Sebastian Himpel, Ernst Eymann



Unsere Flieger in Gap



Ernst Eymann startet mit seiner Bölkow 207 vom Altiport Alpe d'Huez

segelflug.de – Chatfreundinnen seit 18 Jahren – **2016 erstes Treffen in Italien**

Sie kannten sich seit 1998 nur durch den segelflug.de-Chat, trafen sich zum ersten Mal in Varese, Italien, und verstanden sich auf Anhieb, als wäre der letzte Chat erst gestern gewesen! Ein wundervolles "Wiedersehen".

"Bumblebee" und "Anna" haben sich schon so einiges via segelflug.de-Chat "erzählt". Doch 2016 trafen sich die beiden zum ersten Mal "Real life", also im echten Leben.

Anette Weidler



Anette Weidler – "Bumblebee" (Deutschland), Andrea Dobrin Schippers – "Anna" (Schweiz), Frauke Elber – "US" (USA)

Frauen

Women Soaring Pilots Association: Seminar in Varese, Italien



Vom 26. Juni bis 1. Juli fand in Varese, Italien, das 39. Seminar der WSPA (Women Soaring Pilots Association) statt (http:// www.womensoaring.org/?p=seminar). WSPA ist ein Verein nordamerikanischer Segelfliegerinnen, bei dem aber auch Frauen aus aller Welt und sogar Männer Mitglied werden dürfen.

Das Treffen, das jährlich stattfindet, war tatsächlich sehr international! Insgesamt gab es 37 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus 9 verschiedenen Ländern (Amerika, Australien, Deutschland, Frankreich, Israel, Italien, Kanada, Schweiz und Slowenien). Zum Glück fand das Treffen in Europa statt, und zwar erst zum zweiten Mal, so konnten meine Eltern und ich daran teilnehmen.

Der Empfang in einem alten Schloss war ziemlich cool. Hier wurden wir offiziell vom Bürgermeister, dem Chef der Handelskammer, der Präsidentin des Aero Clubs Adele Orsi (https://acao.it/) und dem Vorstand der WSPA herzlich empfangen. Tags darauf waren wir sogar in der lokalen Presse.



Lago Maggiore

Täglich fanden vormittags Briefings und interessante Vorträge statt, z.B. zu Alpenflug und Wellenfliegen, zu medizinischen Aspekten, zum Menschlichen Faktor, dem längsten Flug ab Varese, zu Fragen wie: Wie organisiere ich einen Wettbewerb?,

Der Verein verfügt auch über einen selbst gebauten 180°-Flugsimulator, mit dem man u.a. Außenlandungen üben kann. Sehr realistisch! - sodass vielen im Simulator sogar schlecht wurde.

Nachmittags wurde geflogen. Leider war die Sicht an vielen Tagen sehr diesig. Trotzdem konnte ich tolle Flüge erleben und gute Erfahrungen sammeln. Die Perspektive am Hang war einfach spektakulär! Die Zeit verflog nur allzu schnell. Am Ende hatten wir noch eine schöne Abschiedsparty, bei der auch Preise verliehen wurden, z.B. für die weiteste Anreise (Australien) oder für das schönste Lächeln (mit Zahnspange). Frauke Elber wurde für ihre langjährige Treue und ihr großes Engagement



Vor der Villa Ponti, in der wir offiziell empfangen wurden



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer

ebenfalls ausgezeichnet. Sie ist vor vielen Jahren mit ihrem Mann von Deutschland nach Virginia ausgewandert und war immer die treibende Kraft bei diesen jährlichen Treffen.

Gut, dass meine Schule mich für dieses Erlebnis beurlaubt hat und ich dadurch so gute Erfahrungen machen konnte und so nette Leute kennengelernt habe.

Wie sich das für die moderne Frau gehört, hat sie alle Seminarbeiträge der fünf Tage unter youtube.com im Internet eingestellt; zu finden unter "WSPA 39th Seminar".

Amelie Weidler



Amelie Weidler (15) mit Papa Marc Theisen



Die internationalen TeilnehmerInnen bei der Eröffnungsveranstaltung

Modellflug

Viertes Treffen der Antik Modellflugfreunde e.V. mit dem Modellflug-Sport-Verein ALBATROS Neuwied e.V. am 04.06.2016

Der MSV ALBATROS startet mit neuem Vorstand das 4.Treffen mit den Antik Modellflugfreunden Deutschland e.V.

In diesem Jahr begrüßte der neu gewählte 1. Vorsitzende Sascha Frank die Freunde von historischen Modellflugzeugen, die aus den umliegenden Bundesländern und den befreundeten Nachbarvereinen angereist waren.

Das Neuwieder Becken bot trotz der im Umfeld stattfindenden Gewitter durchgehend schönes Flugwetter, und die Piloten nutzen dies auch reichlich. Zahlreiche, unterschiedliche Modelle - interessante Segler, Nurflügler, Doppeldecker und Motormodelle, teils noch Originale aus der Zeit vor 1960 - wurden von den Piloten für den Start aufgebaut und kamen zum Einsatz. Und auch die Nachbauten nach historischen Plänen waren wieder eine Augenweide. Die RC1-Kunstflugmodelle zeigten, dass sie gegen die heutigen Fertigmodelle locker bestehen können, und zauberten ihre rasanten Flugfiguren in den Himmel.

Manche Erbauer hatte hier ganz bewusst Modell und Antrieb historisch korrekt kombiniert. Andere hatten moderne elektrische Antriebe in die klassischen Fluggeräte eingebaut. Bemerkenswert war das klitzekleine "Sternchen", das fast jeder Modellbauanfänger als Erstmodell in traditioneller Holzbauweise gefertigt hat und das originalgetreu flog, wobei der damalige Gummimotor durch einen kleinen Elektroantrieb ersetzt wurde.

Überall sah man Liebhaber des traditionellen Modellbaus in lebhaftem Austausch über ihre Erfahrungen beim Verbau von ursprünglichen Materialien und modernen Baustoffen sowie Steuerungen. Allen ist wichtig, dass dabei das historische Gesamtbild nicht verfälscht wird.

So verging ein höchst amüsantes Treffen auf dem schönen Modellflug-Sportgelände im Gladbacher Feld, mit viel Fach-



chinesisch und Flugvorführungen ohne Ende.

Die Teilnehmer erhielten Erinnerungsgeschenke, von Michael Kreuter für diesen Anlass extra gefertigt.

Karl Heinz Butz aus Langenfeld, der bereits zum vierten Mal und in der Frühe als Erster zum Treffen erschienen war, erhielt aus der Hand des 1. Vorsitzenden Sascha Frank einen Erinnerungspokal mit Datum des Treffens und Logo des Modellflug-Sportvereins Albatros Neuwied e.V., der Mitglied im Dachverband DAeC ist.

Am Ende des gelungenen Flugtages bedankte der Vorstand sich bei den Teilnehmern und allen Helferinnen sowie Helfern für ihr Engagement, Gäste fragten nach den Rezepten der leckeren Salate und Kuchen, die an dem Tag gereicht wurden, und auch schon: Wann findet das nächste Treffen im kommenden Jahr statt?

Was uns betrifft: Die Vereinsjugend wird von unserem Mitglied Jürgen Hofstötter in einem Workshop über traditionellen Modellbau unterwiesen. Der Verein hat Baukästen finanziert, die es jedem Jugendlichen ermöglichen, nach Fertigstellung des Segelflugzeugs an

einem Landes-Wettbewerb teilzunehmen. Die Räumlichkeit für die Durchführung wird von der Waldorfschule in Niederbieber gestellt, die mit geeigneten Werkbänken ausgestattet ist und es Jürgen Hofstötter ermöglicht, fachgerecht anzuleiten. Die ersten Erfahrungen zeigen, dass auch Väter daran Spaß haben und fleißig mitarbeiten – durchaus mit ein bisschen Stolz über gelungene Arbeit.

Überhaupt hat die Einstellung zu den eigenständig aus Holz gefertigten Modellen durch diesen Workshop eine Wandlung erfahren. Dieser oder jener Teilnehmer hält schon nach alten Plänen Ausschau oder fragt Opa nach einem alten Modell aus seiner Jugendzeit – fürs nächste Antiktreffen.

Hans Tacke



Technik

Neue Instandhaltungsprogramme ab 01.10.2016

Mit dem 30.09.2016 läuft die Möglichkeit ab, SIHP (Standard-Instandhaltungsprogramme) in Bezug auf die Instandhaltung von LFZ zu verwenden. Die Einzelheiten sind in der NfL 2-258-16 geregelt. Damit werden die NfL II 71/10, II 26/12 und II 45/13 aufaehoben.

Für Annex II LFZ gelten einige Abweichungen, die Sie bei einer CAMO erfragen sollten. Soweit Sie wegen Halterwechsel oder aus anderen Gründen bereits ein IHP in der jetzt vorgeschriebenen Form besitzen, entfallen weitere Maßnahmen.

Bereits jetzt bestehen folgende Regelungen, die ab 01.10.2016 vorschriftenkonform sind:

- 1. Erstellen eines IHP und als Änderung des vorhandenen IHP (gleichen Halters) vom LBA genehmigen lassen (kostenfrei als Änderung aufgrund gesetzlicher Vorgaben).
- 2. Erstellen einer Selbsterklärung entspre-

chend der beim DAeC oder beim LBA bereitgehaltenen Muster und Vorlagen.

- 3. Erstellen einer Selbsterklärung nach Mindest-Inspektionsprogramm. Hier ist zu beachten, dass die Freigabe der in dieser vorgeschriebenen jährlichen oder 100-h-Kontrolle nur von einem Prüfer durchgeführt werden darf.
- 4. Erstellen eines IHP aufgrund eines "eingeschränkten Vertrages" durch eine CAMO (kostenpflichtig nach deren Preis-
- 5. Frstellen eines IHP durch eine CAMO in einer "überwachten Umgebung".

Auf der Internetseite des DAeC Vorschläge und Muster eingesehen bzw. heruntergeladen werden:

www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnik-betrieb/selbsterklaerte-instandhaltungsprogramme/

Beachten Sie bitte, dass die IHP grundsätzlich jährlich anlässlich der Lufttüchtigkeitsprüfung vom Lufttüchtigkeitsprüfer auf Aktualität zu überprüfen sind.

Da im IHP sowohl Wiederholungs-LTA als auch betriebszeit- bzw. lebenszeitabhängige Komponenten zu erfassen sind, sind aktuelle Betriebszeitenübersichten und Ausrüstungsverzeichnisse besonders wichtig. Ebenso benötigen Sie Handbuchinformationen zu den eingebauten Komponenten.

Fangen Sie daher mit diesen an und vergleichen Sie den aktuellen Ausrüstungszustand mit der Ausrüstung des Luftfahrzeuges. Insbesondere ist das Erfassen der jeweiligen Werknummern wichtig.

> Hans-Udo Hellrigel 04.08.2016 Leiter CAMO DE.MG.0545

Flugplatzfest Schweighofen



Aus unserem Nachbarland Sommerfest Flugplatz Weinheim



Vereine

Borgward-Club Frankfurt-Würzburg – Promi-Besuch auf dem Mont Royal



Erst war es eine Verlosung! Der Borgward-Club Frankfurt-Würzburg hatte anlässlich seines jährlichen Treffens, diesmal in Traben-Trarbach an der Mosel, einen Rundflug für drei seiner Mitglieder als Tombolagewinn ausgelost. Und als man dann auf den Moselflugplatz Traben-Trarbach zum Fliegen kam, fuhren alle mit! Über 40 historische Borgward-Oldtimer, darunter verschiedenste Versionen der berühmten ISABELLA, überraschten die

Mitglieder des DASC am Sonntagmorgen. In langer Reihe stellten sich diese wunderbaren Automobile vor den Flugplatzhallen auf und luden ein zum Fachsimpeln über die jeweilige Technik von Auto oder Flugzeug. Immerhin kann der DASC auch mit 2 Oldtimern aufwarten: der alten Rhönlerche und vor allem dem alten T2-VW-Bus des Vereins.

Traben-Trarbach zeigte sich auch wettermäßig von seiner besten Seite, und bei einem herrlichen Flug unter blau-weißem Himmel konnte die Mosel dann auch von oben kennengelernt werden. Fazit: Ob vom Volant eines Isabella-Cabriolet aus oder von oben gesehen — die Mosel ist einfach wunderschön!

Wir vom DASC haben uns über den "Damen-Besuch" sehr gefreut!

Heinz-Arnold Schneider

Nachruf

Am 19.Mai 2016 verstarb unser langjähriges Mitglied Friedrich Steinlechner

Friedrich war seit mehr als 50 Jahren aktiver Segelflieger, Motorflieger und auch Fluglehrer im Flugsportverein Neustadt/ Wstr. Durch seine handwerklichen und beruflichen Kenntnisse und Fähigkeiten und seine manchmal unkonventionellen Problemlösungen hat er viel zur Entwicklung des Vereins beigetragen.

Seine fliegerischen Erlebnisse, etwa eine Außenlandung mit dem L-Spatz auf einer Schnakenwiese bei Germersheim, Wellenflüge im italienischen Aosta oder sein legendärer freier Streckenflug mit der Ka 6 nach Oyonnax am Genfer See, sind vielen unserer älteren Mitglieder noch gut in Erinnerung.



Unser Friedrich beim Vergleichsfliegen 1968 - immer für eine Überraschung gut

Wir verlieren mit ihm einen guten Freund und echten Fliegerkameraden.

Vorstand und Mitglieder des Flugsportvereins Neustadt an der Weinstraße

Vereine

Wir gratulieren:

Michael Bach zur bestandenen Fluglehrerausbildung

Der Luftsportverein Hochwald e.V. Kell gratuliert Michael Bach zur bestandenen Fluglehrerprüfung für Segelflug, TMG und Ultraleicht.

Schon als kleiner Junge begleitete Michael seinen Vater zum Flugplatz und begann mit 14 Jahren seine Ausbildung zum Segelflugzeugführer, die er mit 17 Jahren erfolgreich beendete. Danach folgten die Berechtigungen Kunstflug, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge mit Schleppberechtigung.

Im April 2016 nahm Michi mit Erfolg an einem Segelfluglehrerlehrgang beim Landesverband Rheinland-Pfalz in Bad Sobernheim teil.

Am 13.05.2016 bestand er nun auch die Fluglehrerprüfung für TMG (Motorsegler) und Ultraleichtflugzeuge.

Mit dem jungen Fluglehrer ist die Ausbildung im Luftsportverein Hochwald e.V. langfristig und nachhaltig gesichert.



Von links nach rechts: Michelle Amlung, Manuel Hau, Michael Bach, Guglielmo Gubernator, Simon Kettern, Moritz Götten

Flieger wieder aktiv

Kaum hat die Flugsaison begonnen, kann der Aero-Club Idar-Oberstein einen neuen Alleinflieger melden.

Manuel Fey aus Mittelbollenbach hat am vergangenen Wochenende seine Feuerprobe in der Luft bestanden und seine ersten drei Alleinflüge absolviert. Seine Ausbildung zum Fluggeräteführer hatte er erst im vergangenen Jahr begonnen. Die Fluglehrer des Aero-Clubs bilden die Flugschüler ehrenamtlich aus und leisten so einen wertvollen Beitrag zur sinnvollen Freizeitgestaltung für Jung und Alt.

Jetzt geht die Ausbildung mit einsitzigen Übungsflügen weiter, der Fluglehrer beobachtet nun die Flüge vom Boden aus und gibt, wenn notwendig, Anweisungen per Funk. Nun heißt es Theorie pauken, um für die Prüfung gerüstet zu sein.

Wer sich für die Fliegerei interessiert, ist an den Wochenenden auf dem Flugplatz Göttschied immer herzlich willkommen. Informieren kann man sich auch im Internet unter www.edrg.de



Manuel Fey am Steuer des Luftsportgerätes P 92

Bestandenes SEP Class Rating in EDRO

Der Aero-Club Schweighofen-Wissembourg e.V. gratuliert seinem Mitglied Holger Maisack zur erfolgreichen Prüfung für die Class Rating SEP.



Vereine

Im Doppeldecker zum Picknick fliegen

Nostalgisches Flieger-Picknick und Classic-Cessna-Treffen am 3. September 2016

"Herzlich Willkommen zum Picknick" heißt es Anfang September wieder auf dem Flugplatz Wershofen/Eifel, wenn Piloten aus ganz Europa mit ihren fliegenden Old- und Youngtimern und ultraleichten Retroflugzeugen auf dem idyllischen Grasplatz unweit des legendären Nürburgrings landen. Bereits zum dritten Mal laden die Wershofener Segelflieger am 3.September 2016 die Besatzungen im Picknickzelt zu Snacks, Leckereien und regionalen Spezialitäten ein. Die familiäre Atmosphäre gibt es gratis dazu.

Fester Bestandteil des Flieger-Picknicks ist das Classic-Cessna-Meeting, das einzige Treffen für die frühen Cessna-Modelle in Europa; Taildragger wie die C140, C170, C180 oder die C195 mit Sternmotor, aber auch die frühen 150er, 172er, 175er, 182er und 210er, die noch ungepfeilte Leitwerke haben bzw. noch nicht über die Cessna-typischen Omni-Vision-Heckfenster verfügen. Besonders zahlreich vertreten ist in diesem Jahr die bei uns sehr selten anzutreffende Cessna Bird Dog: Allein für neun der insgesamt 27 in Europa fliegenden Exemplare des C170-Typs mit der militärischen Bezeichnung L-19/O-1 ist das Kommen zum Europatreffen der "International Bird Dog Association" angekündigt. Ergänzt wird die Riege der ehemaligen Vietnam-Kämpfer durch die Push-Pull-Cessna O-2 der Postbellum-Foundation aus den Niederlanden.



Wer im passenden Outfit kommt, hat Chancen auf den Preis als bester Nostalgiker Foto: Wolfgang D. Schüle

Man kann natürlich auch gerne mit Flugzeugen anderer Hersteller zum Picknick kommen. Ob Jodel, Bölkow, Yak, Klemm, Piper oder Bücker: Echte Klassiker sind ebenso willkommen wie Ultraleichte in klassischem Design. Ausdrücklich erwünscht ist das dazu passende Outfit der Besatzung. Manch einer macht es sich dann auch, getreu dem Motto der Veranstaltung, auf der Picknickdecke unter dem Flügel gemütlich.

Einige der historischen Maschinen werden auch im Flugprogramm des parallel stattfindenden Flugplatzfestes der SFG Wershofen zu sehen sein, wie zum Beispiel Stinson Reliant, Fieseler Storch, Ryan PT-22, Klemm L25, Tiger Moth, Stampe S.V.4, Bücker Jungmann sowie eine 6er-Formation Bird Dogs. Haupttag der Flugshow ist der Sonntag, wenn Airshowgrößen wie Vater und Sohn Niebergall mit der SIAI-Marchetti oder Uwe Wendt auf Extra 300L ihr Können im Kunstflug zeigen.

Dank der großzügigen Unterstützung von Warter Aviation, Jeppesen und weiterer Sponsoren aus der Luftfahrt sind sowohl der Besuch der Flugshow als auch die Teilnahme am Flieger-Picknick kostenlos. Für die Picknick-Teilnehmer sind hochwertige Preise für die weiteste Anreise, das älteste Flugzeug, den schönsten Klassiker und das beste nostalgische Outfit ausgelobt. Von den entsprechenden Typenclubs gibt es zudem Sonderpreise für die beste Cessna 120/140, Cessna Bird Dog und Cessna Skymaster.

Wer eine Teilnahme am Flieger-Picknick plant oder einfach nur als Besucher mit dem Flugzeug nach Wershofen kommen möchte, sollte sich unbedingt vorher online registrieren, da die Platzkapazität begrenzt ist. Anmeldung und weitere Informationen unter http://www.flugtag-wershofen.de

Uwe Bodenheim



Flügel an Flügel stehen die Old- und Youngtimer an der Flightline

Termine

Schule der Flieger 2016

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz



Lehrgängen, Fortbildungen, Tagungen und sonstigen Veranstaltungen an.

Auf der Homepage des Landesverbandes



sind alle Angebote tagesaktuell aufgeführt.



Aus- und Fortbildung				
Rubrik	Seminar	Inhalte	Termin	
Fluglehrgänge/ Fortbildung	Ausbildung	Fluglehrerfortbildung	17.09. – 18.09.2016	
Fliegerische Praxis	GAP	Flugsicherheitstraining mit Alpeneinweisung	28.08. – 02.09.2016	
	UL-Segelflugwoche	UL-Segelflugwoche mit dem DULSV	05.09. – 09.09.2016	
	St.Petersburg, Florida	Flugsicherheitstraining	15.10. – 29.10.2016	
Theorie	Funksprechlehrgang	BZF 1 oder BZF 2	08.10. – 14.10.2016	
	Theorielehrgang	Teil 1 (nur Navigation)	01.10 02.10.2016	
	Theorielehrgang	Teil 2 mit abschließender Prüfung	08.10. – 14.10.2016	
Technik	Werkstattleiterlehrgang	Gemischtbauweise	24.09. – 03.10.2016	
	Zellenwart FVK	Wartungs- und Reparaturarbeiten Kunststoff	20.10. – 23.10.2016	
	Technik-Grundmodul	Voraussetzung für die Ausstellung des Technischen Ausweises	29.10.2016	
	Fallschirmpackerlehrgang	Ausbildung zum Fallschirmwart mit Abschlussprüfung	03.11 06.11.2016	
	Workshop "Bespannen"	Bespannen mit Oratex	04.11 06.11.2016	
	Information technisches Personal	Aktuelles von EASA und LBA Die technische L-Lizenz Part-M-Light	19.11.2016	
	Windenwart	Ausbildung zum Windenwart	26.11. – 27.11.2016	

Weitere Termine 2016

Datum	Veranstaltung	Ort
9. – 11. September 2016	Jugendvergleichsfliegen	Worms
12. November 2016	Fortbildung technisches Personal	Bad Sobernheim
13. November 2016	Standardisierung ATO	Bad Sobernheim
19. November 2016	UL- und Motorfliegertag	Bad Sobernheim
2. – 4. Dezember 2016	Jugendleitertagung	Bad Sobernheim
4. Februar 2017	Segelfliegertag 2017	Nürburg

SEGELFLUG





Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen
Erster Platz für Ulrike Teichmann

Flensburg. Die gebürtige Flensburgerin Ulrike Teichmann (45) erreichte ihren größten sportlichen Erfolg. Sie sicherte sich in Hockenheim (Baden-Württemberg) den ersten Platz bei der Deutschen Segelflugmeisterschaft der Frauen.

Quasi aufgewachsen ist sie auf dem Flugplatz Flensburg-Schäferhaus, wo ihre Eltern Harro und Ortrud Teichmann ihrem Hobby als Motorflieger frönten. "So war es ganz natürlich, so schnell wie möglich selbst fliegen zu wollen – und das geht bekanntlich am ehesten im Segelflugzeug", erinnert sich die Pilotin. Als besonders schön hat sie die engen Kontakte zu befreundeten Jugendgruppen überall in Schleswig-Holstein in Erinnerung. Bis Bayern und Berlin reiste sie zu Trainingsflügen mit den Vereinsflugzeugen des LSV Flensburg im Pkw-Anhänger.

Nach ihrem Abitur am Alten Gymnasium zog sie nach Berlin, um dort Veterinärmedizin zu studieren. Nur während jener Zeit trat sie in ihrem Hobby kürzer. Seit 1998 arbeitet sie als Laborleiterin in der biologischen Grundlagenforschung in Göttingen und fliegt seitdem im LSV Hofgeismar mit ihrem Lebensgefährten – ebenfalls ein aktiver Segelflieger. 1996 nahm sie zum ersten Mal an einer Deutschen Frauenmeisterschaft in Hirzenhain (Hessen) teil

- mit ihrer Freundin Elke Fuglsang-Petersen, die sie in ihrer lugend im LSV Kiel kennengelernt hatte. 2012 wurde Ulrike Teichmann zum ersten Mal Deutsche Vizemeisterin und Mitglied der Segelflug-Nationalmannschaft der Frauen. 2014 wiederholte sie diesen Erfolg. Bei den Weltmeisterschaften 2015 in Dänemark errang sie den siebten Platz. Jetzt ist sie qualifiziert für die WM 2017 in Zbraslavice (Tschechien). In Hockenheim krönte sie ihre bisherige Laufbahn mit dem Sieg in der Deutschen Meisterschaft der Frauen. Im Odenwald, an der Bergstraße sowie im Kraichgau fand sie mit ihrer Teampartnerin Conny Schaich eher schwierige Wetterbedingungen vor, doch konnten beide diese offenbar besser nutzen als andere. Segelflieger wünschen sich, genau wie die Vögel neben ihnen in der Luft, vor allem Aufwinde (Thermik). Richtung Schwarzwald und Schwäbische Alb ging es dann auf einen 360-Kilometer-Dreiecksflug, den längsten Flug bei diesem Wettbewerb. Die ersten Flüge verliefen für beide sehr gut, sodass sie am letzten Tag mit einem sehr großen Punktevorsprung fliegen konnten. "Im Landeanflug wusste ich, dass ich die neue Deutsche Meisterin bin - ein tolles Gefühl."

So oft es ging begleitete sie ihr Vater zu den Wettkämpfen, der dafür sogar Urlaub nahm oder seine eigenen Pläne entsprechend anpasste. "Mein Vater ist mein unentbehrlicher technischer Experte", was kein Wunder ist, denn Harro Teichmann war viele Jahre Flugzeugwart, Technischer Referent im Vorstand sowie Fluglehrer des Flensburger Luftsportvereins. Wenn Ulrike Teichmann nun zu seinem Geburtstag in ihrer Heimatstadt eintrifft, wird halt außer seinem Ehrentag auch ihr Sieg bei der Deutschen Meisterschaft gefeiert.

Birger Bahlo



Links: Auf zum Start: Ulrike Teichmann bereitet das Flugzeug vor

Rechts oben: Dr. Harro Teichmann begleitet seine Tochter so oft es geht zu ihren Wettkämpfen

Rechts unten: Kurze Pause: Ulrike Teichmann am Leitwerk des Flugzeugs

Siegerehrung:
Conny Schaich
(Deutsche Vizemeisterin), Ulrike
Teichmann (Deutsche Meisterin) und
Sue Kussbach (3.
Platz) auf dem Siegertreppchen nach
der erfolgreichen
Deutschen Meisterschaft der Frauen in
der Standardklasse
2016. Foto: Dirk
Oelgemöller



Oben: F-Schleppstart am Flugplatz in Montenegro, Foto: P. Roth

Unten links: Des Autors erster Unterricht im Heli. Danke Marco! Foto: A. Renner

Unten rechts:
Die gerade neu
restaurierte und von
einer Autowerkstatt
top lackierte Aero
Boero 115,
Foto: P. Roth

Das erste Mal hatte ich 2005 Gelegenheit, den "Aeroclube de Montenegro" kennenzulernen und heute, zu seinem 75. Jubiläum, erneut hinter die Kulissen zu schauen.

Hier, im äußersten Süden Brasiliens, im Bundesstaat Rio Grande do Sul (RS) zur Grenze Argentiniens, ist eigentlich schon lange Europa. Im 18. Jahrhundert sind Portugiesen, Spanier, Italiener und Deutsche (vorwiegend aus dem Hunsrück) hierher ausgewandert und haben Kolonien gebildet. Familiennamen wie Schneider, Specht, Dietrich, Käfer, Müller,

Haupt und Renner, um nur ein paar zu nennen, sind hier überall anzutreffen. Dazu noch Orte wie Coblenz oder Nuovo Hamburgo. Es braucht nicht viel Fantasie, um sich vorzustellen, wo die Namen herkommen.

Und wenn es mal wieder passiert, dass mir bei meinem Brasiu Portogése ein deutscher Satz dazwischenrutscht, dann kommt von der anderen Seite oft mit sympathischem Brasil-Hunsrücker Akzent: "Verstehe tun mir das Deitsche gut, nur spresche nischt."

Der Aeroclub Montenegro liegt von Porto Allegre aus mit dem Auto ca. 45 min Richtung Nordwesten ins Landesinnere. Auf einem Gelände von ca. 1200 x 500 m befinden sich der Aeroclub, eine Firma von Sprühfliegern und verschiedene andere Hallen nebst einer Graspiste von 920 x 23 m 13 / 31 auf 124 ft.

Der Verein verfügt mittlerweile, das war 2005 noch nicht der Fall, über 3 Segelflugzeuge, eine Cessna 172 und 152 und eine PA18, bzw. ähnliche Maschinen aus der Region, 1 PA-28R sowie 2 R22-Helikopter und, was mir besonders gut gefiel, eine Ximango mit einem Limbach-Motor. "Alle diese









Maschinen sind für die Schulung", erklärte mir einer der Verantwortlichen namens Kadu Müller, der mir auch das riesige Ersatzteillager zeigte. Eine Maschine war gerade frisch restauriert worden (Foto S. 46), ein wirklicher Hingucker, was die Qualität und Detailtreue der Arbeiten anbelangt.

Alles in allem ein beeindruckendes Equipment und Hallen und Gelände sehr gepflegt. Dabei darf man nicht vergessen: Wir sind hier in Brasilien! – aber so mancher Verein in Deutschland könnte sich hiervon eine Scheibe abschneiden.

"Wie geht das?", fragte ich, "alles nur finanziert von den Stunden der Schüler bzw. Nutzer?" Ich will hier fliegen...!? Kein Problem: Mit meinen international anerkannten Scheinen brauche ich lediglich eine Überprüfung und dann ...? "Was habt ihr für Kosten?" – "Segelflug-Pauschale für 30 min. 140 R\$, das sind am heutigen Tag 33 € inklusive Schlepp, jede weitere Minute 1,7 R\$, also 0,39 €." – "Ja und die Cessna 172?" – "Die liegt bei 620 R\$."

Verschiedene Schüler und Fluglehrer verfolgten interessiert mein Gespräch mit Kadu, und beim Thema Segelflug war bei allen Begeisterung zu spüren. "Ihr Deutschländer habt es gut. Ihr könnt da ja richtig segelfliegen!" In Brasilien gibt es nämlich nicht viele Plätze, die Segelflug anbieten; vielleicht sogar nur 4 Vereine, was mit den fehlenden Außenlandemöglichkeiten zusammenhängt: Wald oder steinige, sumpfige Landschaft. Da gibt es nicht viele Möglichkeiten.

Und schon wechselte das Gespräch Richtung "Fliegen in Deutschland" und endete damit, dass ich alle vom Aeroclub in unseren Verein in Deutschland zum Segelfliegen eingeladen habe ... unter der Auflage, dass ich nächsten Samstag pünktlich um 10:00 Uhr zum Ausräumen vom Segelflug in Montenegro erscheine! Na dann ...

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum und immer einen "Guten Flug"!

Wer mehr erfahren will – ich stehe für Fragen gerne zur Verfügung: info@pegyro.de

Peter Roth

Oben links: Vorfeld Vereinshalle mit frischem Logo und Flugzeug Aero Boero AB 180, Foto: A. Renner

Oben rechts:
Ein tolles Team
– man spürt die
Begeisterung; Fluglehrer mit brasialianischem Doppelsitzer
Nhapecan IPEO2,
Foto: A. Renner





Rechts: Elite der Modell-Kunstflugpiloten: Sie nahmen an dem World-Cup in Kaltenkirchen teil

> Im Alter von vier Jahren hielt Manfred Greve seine erste Fernbedienung in Händen, mit zehn steuerte er selbstständig seine Modellflugzeuge. Jetzt, im Alter von 50, will er sich aus dem Leistungssport der Modell-Kunstflugpiloten zurückziehen. Als Mitglied der Nationalmannschaft hat er sich ohne Unterlass auch an den Weltmeisterschaften beteiligt, wie sie jetzt auf seiner Heimatbase, der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft Kaltenkirchen (Schleswig-Holstein), stattfanden. "Das ist das Charmante an dem Sport: Wir reisen dafür rund um den Globus." Nur weil ein Regler an seiner Fernbedienung versagte, rutschte Greve bei dieser Weltmeisterschaft in der Klasse F3A unter den 25 Teilnehmern auf den letzten Platz.

> Die weltweit besten Kunstflug-Piloten waren in Kaltenkirchen zu Gast, unter ihnen Teilnehmer aus Osteuropa und sogar einer aus Israel. Der World Cup ist die Königsklasse in dieser Sportart. "Da ist die internationale Crème de la Crème der Piloten bei uns zu Gast", betont FAG-Vorsitzender Martin Wehrmann. Er ist stolz, dass der Deutsche Aero-Club den vom Weltluftsportverband FAI ausgerichteten Cup nun schon

das dritte Mal an den Verein in Schleswig-Holstein vergeben hat. Die FAG Kaltenkirchen gilt als einer der renommiertesten Modellflugvereine in Norddeutschland.

25 der weltbesten Modell-Kunstflugpiloten waren gekommen, darunter mehrere aus der Kaderschmiede des Veranstalters vor Ort wie die Brüder Nils und Peer Brückner sowie der erst 15 Jahre alte Henri Haug. Am ersten Tag war ein Fliegen nahezu unmöglich. Die Juroren sahen Flugzeuge immer wieder in die Wolken entschwinden, denn die hingen tiefer als der Wettkampf-Luftraum von 150 Meter Breite und 150 Meter Höhe. Doch am zweiten Tag lief alles bestens. Und tatsächlich platzierte sich der neben anderen favorisierte Nils Brückner der FAG Kaltenkirchen auf dem dritten Rang mit 1928,78 Punkten. Robin Trump, ebenfalls aus Deutschland, siegte mit 2000 Punkten. Auf Platz zwei landete Matti Sando aus der Schweiz mit 1992.43 Punkten.

Alle Teilnehmer stellten sich den internationalen Punktwertern, um auf höchstem Niveau zu zeigen, was an modellfliegerischer Präzision mit motorgetriebenen Kunstflugmodellen heute möglich ist. Für

die Modellflieger ging es um viel: Die erzielten Rangplätze fließen in die Wertungen des Weltluftsportverbandes FAI im Kampf um den World-Cup im motorgetriebenen Modellkunstflug ein.

Modell-Kunstflugpiloten verstehen sich als Leistungssportler, die jede freie Stunde im Wochenverlauf mit ihren Flugzeugen trainieren. Weltweit finden 15 Wettbewerbe auf diesem Niveau zur Erlangung des World-Cups statt. Sieger ist der, der an möglichst vielen teilgenommen und dabei die besten Platzierungen errungen hat. Folglich müssen Piloten genau planen, an welchen Wettbewerben sie aus taktischen und zeitlichen Gründen teilnehmen müssten, um ihre internationalen Konkurrenten abzuhängen. Ihre teuren Maschinen - ab 5000 Euro aufwärts - werden vielfach von Unternehmen aus der Modellflugbranche gesponsert, ansonsten wären der Sport und die Reisen nicht zu finanzieren. Und zu dem World-Cup nehmen sie vorsichtshalber sogar zwei oder mehr Maschinen mit sicher ist sicher.

Alle Ergebnisse unter www.luftsport-sh.de ("Presse") Birger Bahlo





Fotos: **FAG Kaltenkirchen**

48





Modellraketen – "friedliche" Wasserraketen faszinieren Jung und Alt

Raketen in der Luft-und Raumfahrt stellen High-Tech-Systeme
dar; im Modellflug lässt sich das
Grundprinzip des Raketenflugs mit
"Wasserraketen" demonstrieren
und so das Interesse am Raketenflug wecken – z. B. im Rahmen des
Physikunterrichts, vor begeisterten
Vorschulkindern oder am Tag der
offenen Tür des Vereins. Eine kleine Wiese oder ein Sportplatz zur
Demonstration reichen, nachdem
der Eigentümer eingewilligt hat, als
"Flugplatz" aus.

Wie funktioniert nun eine Wasserrakete?

Die Energie für den Antrieb steckt in komprimierter Luft, das Treibmittel ist Leitungswasser. Der Aufpumpdruck, erzeugt mit einer Fahrradluftpumpe mit Manometer, bestimmt die erreichbare Höhe. 30 Meter sind beispielsweise mit 3 bar erreichbar. Nach dem senkrechten Start der Rakete wird der Starter mit einer schönen ballistischen Kurve belohnt. Ein Fallschirm zur Bergung ist bei einfachen Modellen nicht unbedingt nötig; eine Spitze aus Schaummaterial dämpft den Landestoß.

Der Raketendruckkörper besteht aus einer 1,5-Liter-PET-Sprudelwasserflasche, Komponenten der Firma Gardena bilden die lösbare Startvorrichtung.

Aus Sicherheitsgründen erfordert

der Flugbetrieb die Aufsicht durch eine volljährige Person, wirkliche Gefahrenquellen gibt es aber nicht! Der Bausatz für die Wasserrakete Typ Aqua-Star ist von der Firma Raketenmodellbau Klima zu beziehen, eine geeignete Flasche ist bereitzustellen.

(Klima-Firmeninhaber Robert Klima war selbst einige Jahre im Raketen-Modellflugsport des Deutschen Aeroclubs auf internationalen Meisterschaften erfolgreich, und zwar nicht mit Wasserraketen, sondern mit pyrotechnisch angetriebenen im Rahmen des FAI-Reglements.)

Dipl.-Ing. Bernd-O. Miehe

Oben links: Ein Erstklässler erklärt (mit Opas Hilfe) der versammelten Kindergartenschar die Wasserrakete

Oben rechts:
Neugieriges Gedränge beim Betanken
der Rakete durch
die Düse

Sicherheitshinweise auf Seite 50





Links: Startphase: Die Rakete steigt auf dem Wasserstrahl auf, ein Modellflieger betätigte die Auslösung über einen Bowdenzug

Rechts:
Die Rakete trägt das
Logo ihres HeimatModellflugplatzes:
Aero Club Wolfsburg

Sicherheitshinweis für den Gebrauch der Wasseraketen

Auf Nachfragen zur Sicherheit, zu rechtlichen Fragen und zum Versicherungsschutz informierte uns der Autor Dipl.-Ing. Bernd Miehe wie folgt:

- Zum Rechtlichen: Bleibt die beschriebene Wasserrakete unter einer Steighöhe von 40 Metern, fällt sie unter das Fach "Lehrspielzeug".
- Bei einer geeigneten 1,5-Liter-PET-Flasche (für kohlensäurehaltige Getränke) als Druckkörper wird diese Höhe bei 4,5 bar Überdruck erreicht – ein höherer Aufpumpdruck wird von einem Youngster nicht erreicht.
- Erwachsene können 8 bar erreichen, der Berstdruck einer solcher Flasche liegt bei 10 bar, und mit 8,5 bar sind fast 90 Meter erreichbar: Bei dieser Höhe handelt es sich dann um ein Modell-Luftfahrzeug.
- In diesem Fall benötigt der Pilot eine Modellflug-Haftpflichtversicherung. Ist er Modellflieger in einem Verein, besitzt er üblicherweise eine dafür auch ausreichende Versicherung. Im Zweifelsfall bitte nachfragen. Wer in keinem Verein organisiert ist, sollte Vereinsmitglied werden oder eine entsprechende Versicherung abschließen.
- Modellflug-Vereine, die DAeC-Bundeskommission Modellflug sowie die DAeC-Landesverbände kennen sich diesbezüglich gut aus und geben gerne Auskunft.

KLEINANZEIGEN

Fujitsu Siemens Loox N560 PDA. Ich bin auf der Suche nach einem Pocket Loox N560 von Siemens. Würde mich über Angebote freuen. Email: renniku77@web.de

Alte Instrumente gesucht! Das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe sucht für seine Ausstellungsstücke immer wieder historische Instrumente aller Art. Höhen- und Fahrtmesser, Variometer, Funkgeräte, Wendezeiger und mehr. Die Geräte müssen nicht funktionsfähig sein.

Angebote an: kontakt@segelflugmuseum.de

Wohnhaus im Flugplatzsondergebiet Hodenhagen (EDVH) zu verkaufen. Info unter fly4fun.biz; volatus.s@gmail.com

Englische Übersetzung des Buches

Werkstattpraxis für den Bau von Gleitund Segelflugzeugen von Hans Jacobs, herausgegeben von der Vintage Sailplane Association, USA, 386 Seiten, Hardcover, 47 € zzgl. Versand; Bestellungen an eqip@eqip.de



IMPRESSUM

LuftSport August/September 2016

Herausgeber: DAeC-Landesverband Bremen e.V. Harzburger Str. 1, 28205 Bremen

Tel.: 0421-4985825

Mail: wolfgang.lintl@t-online.de,

www.daec-bremen.de Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

Luftsportverband Hamburg e.V. c/o Heike Eberle Höhen 18, 21635 Jork E-Mail: info@lsv-hh.de

Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127 Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

DAeC-Landesverband Niedersachsen e.V. Märkischer Weg 48, 30179 Hannover Tel.: 0511-601060, Fax: 0511-6044929 Mail: info@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de

Verantwortliche Redakteurin: Renate Neimanis (R.N.)

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V. Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim

Tel.: 06751-856324-0 Fax 06751-856324-1 Mail: info@lsvrp.de, www.lsvrp.de

Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

Kooperationspartner: Luftsportverband Schleswig-Holstein e.V.

Flugplatz Schachtholm, 24797 Hörsten

tel: +49 172 6194212, fax: +49 3212 5838776

Verantwortlicher Redakteur: Birger Bahlo Mail: info@luftsport-sh.de

Ständige freie Mitarbeiter: Gerhard Allerdissen, Maria Bechtel-Fey, Klaus Burkhard, (KB), Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtner (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Renate Heege, Eberhard Heiduk, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Hellmut Penner (H.P.), Heike und Hein Sauels, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Simine Short, Kathi Suthau, Markus Werner, Gerhard Wöbbeking.

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Steffen Baitinger, Uwe Bodenheim, Bill Batesole, Heike Capell, Dr. Bernhard Dziomba, Philip Frantzheld, Patrick Faucheron, Jannis Greve, Hans-Udo Hellrigel, Sebastian Himpel, Joachim Kruth, Bernd Miehe, Thy Nguyen, Dirk Oelgemöller, Dennis Polej, A. Renner, Peter Roth, Falk Sachs, Heinz-Arnold Schneider, Wolfgang D. Schüle, Wolfgang Strache, Hans Tacke, Amelie Weidler, u.v.m.

Verlag: Eqip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn

Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012

www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de

Chefredakteur: Klaus Fey (KF)

Gestaltung: Rosa Platz, Köln

Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 18.000 Exemplare

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

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 14 vom November 2015; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 6. Oktober 2016, Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15. September 2016.

E-Books • Luftfahrtliteratur

E-Books

E-Books für alle gängigen Reader, iPod, iPhone, iPad, Kindle (Amazon), Android Smartphones und Tablets. Mit interaktivem Inhaltsverzeichnis.

Segelflugzeuge 1920 - 1945 Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

als e-Book, von Martin Simons, Band 1, deutsch

















Sailplanes 1920 - 1945

Die englischsprachige Ausgabe als e-Book, in gleicher Ausstattung als e-Book, von Martin Simons, Band 1, englisch

24.95 €



Handbuch des Segelkunstflugs Die Hohe Schule des Segelflugs:

Theorie und Praxis des Segelkunstflugs, mit vielen Fotos und Illustrationen der wichtigsten Figuren.

19,00 €





Neuheiten



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge von der LS 1 bis zur LS 11

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

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

45,00 €



Mallinson/Woollard Handbuch des Segelkunstflugs

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

128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover ISBN3-9806773-5-4

25,00 € wieder lieferbar

Segelflugbücher

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

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



Band 1, 1920 bis 1945 ISBN 978-3-9806773-6-2 49,00 €

wieder lieferbar

Band 2, 1945 bis 1965 ISBN 978-3-9807977-3-3 49,00 €

vergriffen, bestellbar zur Lieferung ca. Ende 2016

Band 3, 1965 bis 2000 ISBN 978-3-9808838-0-1 49,00 €

vergriffen, bestellbar zur Lieferung ca. Ende 2016



Asiago 1924

Internationaler Segelflugwettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

Eine liebevoll aufbereitete Chronik des ersten internationalen Segelflugwettbewerbes in Italien unter Beteiligung der deutschen Piloten Martens und Papenmeyer von Segelflughistoriker Vincenzo Pedrielli. Mit 90 professionellen zeitgenössischen Fotografien, dazu detail- und 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 €



Martin Simons

Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung



Band 1, 1920 bis 1945 ISBN 978-3-9806773-4-6

49,00 €

vergriffen, bestellbar zur Lieferung ca. Ende 2016

Band 2, 1945 bis 1965 ISBN 978-3-9807977-4-0 nur noch wenige Restexemplare 49,00 €

Band 3, 1965 bis 2000 ISBN 978-3-9808838-1-8 49.00 €

vergriffen, bestellbar zur Lieferung ca. Ende 2016



Vincenco 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 Rumpfquerschnitten geben dem Scale-Modellbauer alle notwendigen Informationen.

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



The Vintage Glider Club

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

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

54.50 €



Die Vielfalt des Fliegens...

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







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



1 x DUO Discus xlt mit Heimkehrhilfe für große Piloten 1 x Duo Discus xT – mit Heimkehrhilfe 4 x ASK 21 – kunstflugtauglich 1 x ASK 21 Mi – eigenstartfähig

1 x ASG 29 E - mit Heimkehrhilfe

1 x ASW 28-18 E – mit Heimkehrhilfe

1 x ASW 28 1 x Ka 6 E

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



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



36129 Gersfeld /Rhön Telefon: (06654)364 (0171) 720 72 80 Mobil: (06654)8192 Fax:

info@fliegerschule-wasserkuppe.de E-Mail:

Fliegerschule



Wasserkuppe