



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



SALZMANN-CUP

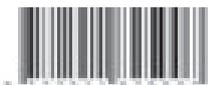
Mit Jubiläum 10 Jahre
„Aufschwung Ost“

DM-ULTRALEICHT

In Metelen im Münsterland

PIPER-TREFFEN

In Tannheim



Dynatec Hoistline®



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline „yellow“

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

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

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

Vorseilssystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



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

Lippmann
German Roper

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

25
SHOW

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

Besuchen Sie uns
auf der AERO
Stand B5-401

FLIEGERTRÄUME



Inhalt

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

mit dem Flugzeug zu entlegenen, einsamen Inseln fliegen, dort wassern, baden, wandern, fischen – wer hat nicht schon einmal davon geträumt? Während sich dies zum Beispiel in den USA oder Kanada recht unkompliziert realisieren lässt, muss der potenzielle Wasserflieger hierzulande einige Hürden überwinden. Es gibt nur wenige zugelassene start- und landbare Gewässer. Zum Glück hat Norbert Klippel aus Trier, Flug- und Fahrlehrer zu Lande, zu Wasser und in der Luft, schon vor einigen Jahren mit großer Beharrlichkeit um Start- und Landemöglichkeit auf Mosel und Saar gekämpft – mit Erfolg. Er beweist damit eindrucksvoll, dass auch auf diesen kleinen Flüssen mit ihren vielen Windungen Flugzeuge, Schiffe, Wasservögel und auch Anwohner sehr gut miteinander auskommen können. Seine gelbe Amphibium-Piper gehört inzwischen auf und über der Mosel irgendwie dazu. Ansonsten gibt es nur wenige zugelassene Gewässer. Entsprechend gering ist die Anzahl der geeigneten Wasserflugzeuge hierzulande.

Doch das kann sich bald ändern! Mal wieder hat die Kreativität der UL-Szene – ohne die komplizierten Zulassungsprozeduren der EASA – geeignete Flugzeuge hervorgebracht, siehe Seiten 12 – 15 dieser Ausgabe. Vor wenigen Tagen, am 14.07.2017, hat das dort erwähnte Amphibium Flywhale die Musterzulassung als UL erhalten. Herzlichen Glückwunsch an Elke und Helmut Rind und ihr Team aus Doettingen in Niedersachsen!

Auch weitere Wasserflugzeuge stehen schon zur Verfügung oder kurz vorm Stapellauf, zumeist in der LSA- oder UL-Klasse – einige hiervon durchaus bezahlbar. Und geeignete Wasserflächen haben wie bei uns auch reichlich. Alleine der Rhein bildet in Deutschland einen 697,5 km langen Flugplatz. Dazu gibt es mehr als 1 500 km Meeresküste, ganz abgesehen von den vielen kleineren Flüssen sowie Binnenseen. Allerdings darf hier nicht – wie in manchen anderen Ländern – „einfach so“ gewässert werden. Erst muss ein definierter Abschnitt von den Landesluftfahrtbehörden genehmigt werden. Vielleicht gibt es ja auch anderswo so beharrliche Menschen wie Norbert Klippel und so verständnisvolle Luftfahrtbehörden wie die in Rheinland-Pfalz. Zusammen mit den neuen Wasserflugzeugen könnten dann viel mehr Piloten in den Genuss einer Wasserflugberechtigung kommen. Ist das nicht eine traumhafte Vorstellung? Mein lieber Schwan!

Mit den besten Wünschen, dass auch alle anderen Fliegerträume wahr werden

Klaus Fey

Titelseite: Flywhale

Foto: Flywhale Aircraft GmbH

Foto Editorial: Ludwig Feuchtnner

NEWS

Neues aus Behörden, Verbänden
und der Industrie 4

ELEKTROFLUG

Elektroflug-News 9

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

Wer ändert was an
Ultraleichtflugzeugen? 11

WASSERFLUG

Wasserfliegen für Privatpiloten 12

MOTORFLUG

Piper-Treffen in Tannheim 16

SEGELFLUG

Salzmann-Cup und 10 Jahre KFAO 19

ULTRALEICHTFLUG

Deutsche Meisterschaft
in Metelen im Münsterland 22

LANDESVERBÄNDE

Bremen	25
Hamburg	30
Niedersachsen	33
Rheinland-Pfalz	40

LESERBRIEF/KLEINANZEIGEN 50

IMPRESSUM 50



FAI

1. FAI Internationale Drohnen-Konferenz

Die FAI lädt ein zur 1. FAI International Drones Conference, die vom 1. bis 3. September in Lausanne (Schweiz) stattfinden wird. Diese Konferenz ist Bestandteil der EFPL Drone Days 2017 (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne). Die dreitägige Konferenz widmet sich den Themen Drohnen und Innovation, Drohnen und Sicherheit sowie Drohnen und Sport.

Am letzten Tag der Konferenz, am Sonntag, dem 3. September, besteht die Gelegenheit, ein Drohnen - Rennen, organisiert von der Swiss Rotorsports Association, zu sehen und und die NCCR Robotics Expo an der Hochschule EPFL zu besuchen.



Yuneec Typhoon Q500 4K,
Foto: Denis Loh



EPFL Drone Days 2017



www.fai-dronesconference.org



NCCR Robotics Expo

DOSB



DOSB fordert optimale Bedingungen für den Sport

Im Vorfeld der Wahlen zum 19. Bundestag fordert der DOSB auf Bundesebene bessere Bedingungen für den Sport. Beim Wahlhearing am 22. Juni in Berlin diskutierten die sportpolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen, Frank Steffel (CDU/CSU), Michaela Engelmeier (SPD), André Hahn (Linke) und Özcan Mutlu (Grüne), vor allem über die Themen der Wertschätzung für und die Stärkung von gemeinnützigem, ehrenamtlichem Engagement, die notwendige Sanierung und Modernisierung der Sportstätten-Infrastruktur und natürlich die Umsetzung der Leistungssportre-

form. Beim anschließenden Parlamentarischen Abend vertieften die DAeC-Vizepräsidenten Sigrid Berner und René Heise sowie der Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna ihre Kontakte zu Verantwortlichen in der Politik und im organisierten Sport. Mit dem neuen Projekt „Klimaschonendes Fliegen“ gewannen sie große Aufmerksamkeit. Andere Schwerpunkte waren neben den Dauerthemen die Unterstützung für die Sportjugend und Inklusion.

Quelle DOSB/DAeC

DAEC

www.daec.de



DEUTSCHER
AERO CLUB

Keine EU-Förderung für 8,33-kHz-Funkgeräte A

Auf der Website der Europäischen Kommission ist eine Liste der Projekte veröffentlicht, die im Rahmen des CEF-Transportcalls 2016 gefördert werden. Der DAeC mit seinem Antrag auf Unterstützung bei der Umrüstung der Flugzeuge auf Funkgeräte mit 8,33 kHz ist - ebenso wie der Antrag der IAOPA - nicht aufgeführt. Insgesamt werden nach dieser Übersicht 127 Projekte gefördert, von denen 11 auf Anträge im Rahmen von SESAR (Implementierung Single European Sky) entfallen. Zwar liegt bislang keine Bestätigung der EU vor, mit der Veröffentlichung der Liste durch die EU ist die Entscheidung aber offiziell. Der DAeC ist sehr enttäuscht. Die Belastungen für die rechtlich vorgeschriebene Umrüstung, die

von der Allgemeinen Luftfahrt weder gewollt ist noch für diese einen sichtbaren Gewinn an Flugsicherheit bringt, muss nun im vollen Umfang von den Haltern getragen werden. Die Entscheidung der zuständigen Stelle, der Innovation and Networks Executive Agency (INEA), ist nicht nachvollziehbar. Die englische Behörde hatte im vergangenen Jahr einen gleich lautenden Antrag für die Allgemeine Luftfahrt in Großbritannien gestellt. Er wurde bewilligt: Die Halter britischer zugelassener Luftfahrzeuge bekommen einen Gesamt-Förderbetrag von 4,3 Millionen Euro aus EU-Mitteln für denselben Zweck. Bei der Informationsveranstaltung zur Eröffnung des Förderprojekts 2016/2017 am 16. Oktober 2016 in

DAEC

www.daec.de



Brüssel wurde die Umrüstung der Luftfahrzeugflotte auf 8,33 kHz ausdrücklich als Förderschwerpunkt priorisiert. Fakt ist, dass insgesamt Projekte mit einem vierfachen Volumen der zur Verfügung stehenden Fördersumme eingereicht wurden. Sollte es sich nicht um ein „Vergessen“ handeln, ist die Absage endgültig und wird von der INEA nicht mehr korrigiert. Das Einlegen von Rechtsmitteln hat nur bei sichtbaren groben Verfahrensfehlern Aussicht auf

Erfolg. Die Rechtsvertretung des DAEC rät dem Verband davon ab. Auch wenn die Entscheidung nicht revidiert werden kann, wird der DAEC in enger Zusammenarbeit mit der AOPA bei den verantwortlichen Stellen seine Enttäuschung und sein Unverständnis über die Entscheidung ausdrücken. Liste der Projekte, Links zur Website der EU-Kommission: <https://ec.europa.eu/>

BFU



Studie zur Annäherung von Luftfahrzeugen

Die BFU hat die Aufgabe, Unfälle und schwere Störungen beim Betrieb von Luftfahrzeugen in Deutschland zu untersuchen und deren Ursachen zu ermitteln. Mit dem BFU-Newsletter werden Sie zeitnah darüber informiert, dass neue Meldungen, Untersuchungsberichte, Statistiken oder Bulletins im Internetauftritt der BFU erschienen sind. Ganz aktuell hat die BFU eine Untersuchung über Studie über Annäherungen und Kollisionen von Luftfahrzeugen im deutschen Luftraum 2010 - 2015 herausgegeben.

Den Newsletter gibt es hier:

Die Studie hier:



DFS



ED-R Mülheim-Kärlich

Anlässlich des Rückbaus des Atomkraftwerks Mülheim-Kärlich hat das BMVI ein Gebiet mit Flugbeschränkungen eingerichtet. Das gibt die Deutsche Flugsicherung bekannt. Die „ED-R Mülheim-Kärlich“ gilt vom 1. Juli 2017 bis zum 30. Dezember 2018. In dem Gebiet sind alle Flüge nach Sichtflugregeln einschließlich des Betriebs von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen untersagt. Detaillierte Infos gibt es in der NfL 1-1061-17.



LBA



UAS: LBA lässt erste „Anerkannte Stellen“ zu

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat am 12.07.2017 die ersten beiden „Anerkannten Stellen“ zugelassen, die künftig für Steuerer von unbemannten Fluggeräten (UAS) über zwei Kilo den gesetzlich geforderten Kenntnissnachweis abnehmen und die entsprechend lautende Bescheinigung ausstellen sollen.

Die Liste der anerkannten Stellen veröffentlicht das Luftfahrt-Bundesamt ab sofort auf seiner Internetseite unter www.lba.de. Die Liste wird in den kommenden Wochen sukzessive aktualisiert.

TOST

Flugzeuggerätebau






Flugzeigräder • Flugzeugreifen • Hydraulische Bremssysteme






Schleppseileinziehwinden • Sicherheitskupplungen • Seile






Start- / Schleppausrüstung • Wartung www.tost.de



DFS-Pilotentag

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH lädt in diesem Jahr am 18. November zum DFS-Pilotentag für die VFR-Flieger in die Unternehmenszentrale in Langen ein. Nach wie vor gibt es ein großes Informationsbedürfnis der Privat- und Sportpiloten hinsichtlich Flugsicherung und Flugsicherheit. In unterschiedlichen Fachvorträgen widmeten sich Referenten einem großen Themenspektrum: Fluginformationsdienst, Flugberatung und Flugvorbereitung, besondere Luftraumnutzung und die Herausforderungen bei der

Entwicklung von Luftfahrtskarten sind nur einige Inhalte. Nach jedem Vortrag haben die Gäste Gelegenheit, Fragen zu stellen. Zur weiteren Vertiefung können sich die Besucher anschließend an den Infoständen mit den entsprechenden Experten austauschen. Der DAeC ist wieder mit einem eigenen Stand bei der Anmeldung vertreten. Das Anmeldeportal wird im Verlauf des Sommers online gestellt. Anmeldungen zum Pilotentag können nur über dieses Portal erfolgen.



Karriere als Sportsoldat

Jetzt bewerben! Bis zum 20. August 2017 nehmen die Geschäftsstellen der DAeC-Landesverbände die Bewerbungen um einen Platz als Sportsoldat an. Sportsoldaten sind Männer und Frauen, die als Angehörige der Bundeswehr besoldet und bei der Ausübung ihres Sports staatlich unterstützt werden. Damit ermöglicht die Bundeswehr den Nachwuchssportlern für einen bestimmten Zeitraum ein sehr inten-

sives, professionelles Training und so einen erfolversprechenden Karriereaufbau. Auch Segelflieger können sich um diese Plätze für die Unterstützung bewerben. Voraussetzungen für eine Karriere als Sportsoldat sind die Teilnahme an einem Qualifikationswettbewerb, Zugehörigkeit zum D-Kader, besser C-Kader, Spaß am Wettbewerbsfliegen und Ehrgeiz für eine Spitzensportlaufbahn.

LUFTRAUM Auslandsflüge und 8,33: Das kann teuer werden!

Dass ab dem 1. Januar 2018 in Deutschland im Flugfunk das neue 8,33-kHz-Raster gilt, ist bekannt. Dass aber im Ausland einige Flugplätze das neue Raster bereits verwenden, ist noch nicht allen geläufig. Im konkreten Fall mussten Piloten auf ihrer Reise durch Tschechien ihre Unkenntnis teuer bezahlen. Sie waren mit einem alten Funkgerät unterwegs. Ihre Landung auf dem 8,33-kHz-Flugplatz erfolgte deswegen ohne Freigabe und wurde entsprechend geahndet. Der Start musste außerhalb der 8,33 kHz-Funkgerät Betriebszeiten erfolgen und war dann noch einmal kostenpflichtig. Vor dem Auslandsflug empfiehlt

es sich deshalb zu prüfen, welche Funkgeräte an den vorgesehenen Flugplätzen der Route verlangt werden. Für den tschechischen Luftraum findet man die Informationen im öffentlich zugänglichen AIP-VFR: https://lis.rlp.cz/vfrmanual/actual/enr_7_en.html

Die Kontaktdaten der nationalen Flugsicherungsdienste sind auf der Website von Eurocontrol <http://www.eurocontrol.int/articles/ais-online> aufgeführt. Infos auch auf der DAeC-Website „Fliegen im Ausland“ [fachbereiche/luftraum-flugbetrieb/auslandsfluege/](http://www.daec.de/fachbereiche/luftraum-flugbetrieb/auslandsfluege/)

Termin Tipp: 76. Deutscher Segelfliegertag

Die Bundeskommission Segelflug und der Aero-Club Hagen laden zum 76. Segelfliegertag am 4. November 2017 in die Stadthalle in

Hagen ein. Am Vortag des Segelfliegertages wird wieder die Gremiensitzung der Bundeskommission Segelflug stattfinden. www.segelfliegertag-2017.de

DAEC Modellflug

Das Regelwerk der EU - Chancen und Risiken für den Modellflug

Es wird viel geredet und geschrieben über das, was von Seiten der EU auf den Modellflugsport zukommt bzw. zukommen könnte. Der Generalsekretär der European Model Flying Union (EMFU) Frank Tofahrn

hat gemeinsam mit Horst Pröscher vom Sportausschuss FPV/UAV des DAeC Chancen und Risiken für den Modellflug zusammengestellt. Innerhalb der EMFU wird aktuell über die Vorgehensweise gegenüber

DAEC Modellflug



den EU-Behörden, der EU-Politik, den nationalen Behörden und der nationalen Politik gesprochen. Die Koordination und Erarbeitung der Grundlage der Kommentierung der NPA 2017-05 hat innerhalb der EMFU der Schweizer Modellflugverband (SMV) übernommen. Ferner wurde innerhalb der EMFU beschlossen, einen Entwurf für die zu schaffenden Regelungen für den Modellflug zu entwerfen, der dann von den Mitgliedsverbänden auf nationaler Ebene genutzt werden kann. Anschließend wird der DAeC mit den nationalen Entscheidungsträgern in Kontakt treten.

Die Information der Bundeskommission Modellflug können auf www.modellflugimdaec.de abgerufen werden



Quelle: Bundeskommission Modellflug im DAeC

AOPA



AOPA Safety Letter: Klappen raus - Klappen rein



Klappen werden nur für kurze Phasen eines Fluges gebraucht: für den Start und die Landung. Das Risiko bei einer falschen Benutzung von Klappen liegt in der Tatsache, dass ihr Gebrauch fast immer in niedrigen Höhen notwendig wird. Fehler durch Unkenntnis ihrer Funktion oder falsche Bedienung können deshalb leicht zu kritischen Situationen mit Unfallfolgen führen. Verschiedene Klappenbauarten kombiniert mit unterschiedlichen Flugzeug-

und Tragflächenformen zeigen zum Teil gänzlich andere Auswirkungen auf das Flugverhalten und machen das Wissen über die richtige Anwendung nicht einfacher.

Dieser Safety Letter stellt die Einflüsse der Klappen bei verschiedenen

Flugbedingungen dar, damit in einer kritischen Situation die richtige Entscheidung getroffen werden kann.

Den Safety-Letter gibt es hier:



STELLENANZEIGE

DAeC sucht Modellflugreferenten

Der Deutsche Aero Club sucht ab dem nächstmöglichen Zeitpunkt für seine Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig einen Referent Modellflug (m/w) in Vollzeit. Aufgaben und Arbeitsfelder sowie die gewünschten Voraussetzungen und Erfahrungen der Bewerber können auf www.daec.de nachgelesen werden.

Bewerbungen per e-Mail an: Deutscher Aero Club e.V.

Frau Burga Bosse • Hermann-Blenk-Straße 28 • 38108 Braunschweig
E-Mail: b.bosse@daec.de

Rückfragen beantwortet Frau Burga Bosse.

PIKOSCH® hilft,
folgende Situationen...





... SCHNELL WIEDER UNTER KONTROLLE
ZU BRINGEN.

9,90 €
für 2 Beutel



SITUATION: Nicht jeder verträgt einen Flug ohne Probleme. Muss sich ein Passagier erbrechen, ist dies nicht nur für ihn, sondern auch für andere Mitfliegende und den Piloten unangenehm.

Weitere Infos unter:
eisenschmidt.aero/pikosch

ANWENDUNG:









EISENSCHMIDT
DFS GROUP

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

ALLGEMEINE NEWS

Vereinsabzeichen zu gewinnen

Die Schweizer Firma Milvus, Hersteller von Bekleidung für Segelflieger, schreibt einen Wettbewerb aus: Gestalte Deinen eigenen Pilotenbadge für Dich persönlich, Deine Fliegerfreunde oder für Deinen Segelflugverein. Unter allen Einsendungen wählt die MILVUS Jury den besten Pilotenbadge aus und lässt diesen für Dich produzieren (100 Stk.)
 Gestaltungsvorgaben: Durchmesser des Badges 8cm, Schrifthöhe min. 6mm, Thematik: Segelflug, Segelflugverein, maximal 6 Farben (inkl. Schwarz und weiß), Dateiformate PDF oder EPS, vektorisiert, ungezippt.
 Gewinn: 100 Pilotenbadges Durchmesser 80mm – Grafik gestickt gemäß Eingabe/Vorlage der Teilnehmer. Rückseite mit oder ohne Velcro Schwarz „Hook“ – nach Rücksprache.

Lieferung an eine Adresse innerhalb von Europa kostenlos.
 Der Einsendeschluss ist der 30. Dezember 2017,
 Verkündung des Siegers am 30. Januar 2018
 Weitere Infos auf
<http://www.milvus.aero/wettbewerb-fliegerbadge/>



Das Drohnen-1x1

Wer in seiner Freizeit, als Sport oder für die gewerbliche Nutzung eine Drohne betreibt, muss sich genau wie die bemannte Luftfahrt an geltende Gesetze und die geltende Luftraumstruktur halten. Das Drohnen-1x1 bietet eine Übersicht über die aktuell geltenden Bestimmungen in Deutschland. Funktionsübersicht:

- Darstellung und Erläuterung der Luftraumstruktur im deutschen Luftraum aus Sicht eines Steuerers von Drohnen
- Dos & Don'ts: Was ist erlaubt und was verboten?

- In welche Drohnenklasse gehört mein Fluggerät und wie habe ich mich während des Drohnenbetriebs zu verhalten?
- Erklärung der Sichtflugregeln und relevanter Luftfahrtbegriffe
- Weiterführende Hinweise und Link
- Möglichkeit, die App bei Gesetzesänderungen zu aktualisieren.

Mehr über die App und das Plakat auf
www.eisenschmidt.aero/drohnenflug

Seile für Gummiseilstarts

Auch heute gibt es Gelegenheiten und auch noch Segelflugzeuge, die in der klassischen Startart Gummiseilstart am Hang und auch im Flachland in die Luft gebracht werden können. Für alle Beteiligten, Piloten, „Gummihunde“ und Zuschauer immer ein besonderes Erlebnis. Was oft fehlte, waren geeignete Gummiseile. Harald Kämper aus Achmer, selbst begeisterter Oldtimerflieger und zur Zeit mal wieder im ehemaligen Rossitten, heute Rybachiy, Russland, mit dieser Startart vor Ort, hat eine Fabrik gefunden, die geeignete Seile produzieren kann. Ein Gummiseil, 30 m lang, doppelt umflochten mit 100 daN Zugkraft soll 960,00 € inkl. MwSt. kosten. Sollten mehrere Seile zusammenkommen, geht



Grunau Baby beim Gummiseilstart am Strand bei Rossitten, Foto: H.Kämper

dieser Preis nach unten. Interessenten wenden sich bitte an Harald Kämper, harald.kaemper@hotmail.de

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

irlshop

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

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

Lange Antares E²

Bei Lange Research Aircraft in Zweibrücken entsteht zurzeit ein Spezialflugzeug auf Basis des ursprünglich bei Lange Aviation entwickelten Elektromotorseglers Antares 20E. Der 23-Meter-Flieger mit einer Abflugmasse von 1 650 kg soll eine Nutzlast von 200 kg tragen können. Die Energie für 6 Elektromotoren, die auf Pylons an der Flügelhinterkante sitzen, bezieht das für Spezialaufgaben gedachte Flugzeug direkt aus Brennstoffzellen. Der Träger soll zur Meeresüberwachung dienen und bis zu 40 Stunden in der Luft bleiben können. Das mit einem De-icing-System ausgerüstete Flugzeug kann sowohl bemannt als auch unbemannt geflogen werden und ist damit all-



wettertauglich. Vier Pods unter dem Flügel dienen zur Aufnahme des Brennstoffzellen-Systems sowie für die Unterbringung der Sensor- und Kommunikationssysteme. Erfahrungen konnte Lange Research bereits mit dem für das DLR entwickelten Antares H2 sammeln. Die Fertigstellung der Antares E² soll noch in diesem Jahr erfolgen.

Baut Deutschland ein eigenes Werk zur Herstellung von Lithium-Zellen?

Würde Deutschland unabhängig von der Automobilindustrie ein eigenes Werk zur Herstellung von Lithium-Zellen bauen, könnte man sich den zum Teil übertriebenen Preis-Forderungen der Asiaten entziehen. Die Mär von dem zu hohen Lithium-Verbrauch stimmt ohnehin nicht, weil eine Lithium-Ionen-Zelle nur maximal 7% Lithium beinhaltet. Alle anderen Materialien sind leicht und billig beschaffbar. Realistische 7% Leistungs-Kapazitätssteigerungen, so Experten, seien inzwischen jährlich drin. Auf Batterien aus der Autoindustrie zu warten, so heißt es, sei unrealistisch, weil die schon Verträge abgeschlossen habe (etwa Tesla und VW mit Panasonic). Mercedes baue bei Kamenz ein neues Werk auf. Doch so oder so sieht es für Kunden wie E-Bike-Hersteller, Aufzug- und Rasenmäher- sowie auch Werkzeugmaschinenhersteller schlecht aus.

Was aber verblüfft, ist die Tatsache, dass die deutschen Anlagenma-

schinen-Bauer seit Jahren nahezu alle Produktionsanlagen an die asiatischen Zellenhersteller liefern. Ein weiterer Hersteller ist die schwäbische Firma Manz. Zu den größten Batterie-Modulherstellern zählt BMZ. Sie beliefern fast die gesamten „Kleingeräte-Anwender“, aber auch die Deutsche Post und die weltbekannte Aufzugfirma Schindler. Entstanden ist die Initiative im Rahmen des Kompetenznetzwerkes Lithium-Ionen-Batterien KLiB, dem 45 Unternehmen und Institute sowie auch Siemens und BMZ angehören. Das Geschäftsmodell wird das einer „Foundry“ sein, ähnlich der Praxis in der Halbleiterindustrie. Als TerraE soll ein neu aufzubauendes Werk schrittweise Fertigungskapazitäten von bis zu 34 GWh/Jahr bis zum Jahr 2028 erreichen, um unter den fünf größten Herstellern der Welt mitmischen zu können. Die TerraE Holding GmbH soll im Großraum Frankfurt angesiedelt werden. Wann der Startschuss fällt, ist noch offen.

Hybrid-Copter „Surefly“

Der Prototyp des 500 kg leichten Copters soll noch in diesem Jahr in die Luft kommen. Der Hersteller Workhorse möchte den Antrieb auf Hybridbasis stellen. Das ist neu unter den zahlreichen Copter-Entwürfen. Die Zelle besteht aus CFK. Der Kraftstoff soll für den bis zu 112 km/h schnellen Copter vorerst nur für eine Stunde ausreichen. Verglichen mit anderen Quadrocoptern, die sich gegenwärtig in Entwicklung befinden, beabsichtigt der Hersteller Workhorse zu einem späteren Zeitpunkt vollends auf die Motor/Generator-Einheit zu verzichten, sobald leistungsfähigere Batterien zur Verfügung



stehen. Aber man denkt auch schon jetzt über höhere Kraftstoffzuladungen nach. 2019 soll die Produktion gestartet werden. Der Copter soll weniger als 200.000 Dollar kosten!

Traveler Hybrid

In der Schweiz scheint ein Run auf Flugzeuge mit alternativem Antriebssystem ausgebrochen zu sein. Nicht zuletzt auch wegen der massiven staatlichen Förderung von bis zu 72 Prozent. Der Schweizer Ex-Unternehmer und Hobbypilot Urs Villiger widmet inzwischen seine ganze Freizeit der Entwicklung und dem Bau seines zukünftigen Elektroflugzeugs. Was er auf der AERO noch als Modell präsentierte, möchte er 2018 bereits als geräumigen Viersitzer, den es auch als Hybridflugzeug geben soll, vorstellen. Ausgangsidee war die Traveler TR230, die bei MSW Aviation mit Kolbenantriebwerk entwickelt wurde. Der Rumpf und das Leitwerk unterscheiden sich



aber ganz wesentlich von der Traveler Hybrid. Vorgesehen ist ein Elektroantrieb mit 220 kW von Evolaris mit nur 45 kg Gewicht, der drehzahluntersetzt einen Mühlbauer-Fünfblattpropeller auf der Seitenleitwerksfinne antreiben soll. 400 kg Batterien sollen zumindest für kurze innerschweizerische Flüge ausreichen. Später ist bei MSW Aviation auch eine Hybrid-Version mit größerer Reichweite geplant.

Volocopter startet dieses Jahr in Dubai

Nach der Vorstellung seines zweiseitigen Volocopters 2X auf der AERO in diesem Jahr hat das Unternehmen Volocopter eine Vereinbarung mit der staatlichen Verkehrsbehörde RTA in Dubai über den regulären Testbetrieb autonomer Elektro-Lufttaxis in dem Emirat geschlossen. Das auf fünf Jahre angelegte Projekt soll bereits Ende dieses Jahres starten. Bis zum Jahr 2030 will Dubai 25 Prozent seines Personenverkehrs mit Hilfe autonomer Verkehrsmittel abwickeln.

Hierzulande steht allerdings noch die Zulassung in der neu zu schaffenden deutschen UL-Kategorie „Multicopter“ aus, die bis zum Jahr 2018 erwartet wird. Mit einer Sportpilotenlizenz (SPL) für Mul-



ticopter soll jedermann den Volocopter 2X fliegen dürfen. Mit Erteilung der Musterzulassung soll die Serienproduktion des Volocopter 2X für den deutschen Luftsport-Markt beginnen.

Smartflyer-Challenge in Grenchen/Schweiz

Am 9. und 10. September wird die Energiestadt Grenchen in der Schweiz ihre Premiere mit einem ersten Elektro-Fly-in starten, dem Smartflyer-Challenge. Es geht auch um eine Stärkung der Position des dortigen Regionalflughafens und um die Wahrnehmung einer Chance, auf diesem Luftfahrt-Sektor Kompetenz zu zeigen. Grenchen weist sich gerne als Technologiestadt im Grünen aus. Die Stadt und die Region sind ein Zentrum der Uhrenindustrie, der Mikromechanik und der Medizinaltechnik. Vor zwei Jahren wurde bereits dort das Smartflyer-Hybridflugzeug-Projekt gestartet. Da man nicht auf einem Bein allein stehen möchte und in der neuen «Certification Specifications CS-23/CS-VLA» der EASA «energy» und nicht mehr «fuel», «powerplant/propulsion system» und nicht mehr «piston engine» zu finden ist, sieht man darin einen günstigen Zeitpunkt für neue Überlegungen, die ideal für den Standort Regionalflughafen Grenchen zutreffen.

Ein breit abgestütztes Organisationskomitee wurde gegründet, das von Oberst a. D. der Schweizer Luftwaffe und Aero Club Koordinator René Meier als „aviatischem Generalist“ geleitet wird. Im Hintergrund standen natürlich die allgemeinen Entwicklungen auf dem gesamten Elektroflugsektor und nicht zu vergessen André Borschbergs und Bertrand Piccards Weltumrundung mit der Solar Impulse 2 im vergangenen Jahr. Sie deckten die Möglichkeiten auf, der Ausbeutung der Erde Einhalt zu gebieten. Ziel des ersten bemannten Flugs um die Erde ohne Treibstoff und nur mit Sonnenenergie war es, die Menschen für die Notwendigkeit des Energiesparens und der Nutzung und Förderung von erneuerbaren Energien zu sensibilisieren.

Es werden aber auch weltweit andere Initiativen registriert, die zu einer Minderung des Ausstoßes von schadstoffreichen Emissionen, aber auch zu weniger Lärmbelastung führen. Europa nimmt dazu eine weltweit führende Stellung ein.

Statistisch gesehen bewegt sich die Luftfahrt im Zusammenhang mit den weltweiten CO2-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe zwar am unteren Ende. Dennoch benötigt jede Bewegung Energie. Der Einstieg in den Umstieg ist schon mit zahlreichen Projekten auf den Straßen und den Schienen vollzogen. Die Luftfahrt setzt jetzt ebenfalls Akzente! Darin werden elektrische Antriebe zukünftig eine verstärkte Rolle spielen.

Die Smartflyer-Challenge soll einen Beitrag zur Weiterentwicklung der Elektroantriebe leisten. Um den heutigen Stand zu dokumen-

tieren, wird dieses erste Fly-In veranstaltet. Nachfolgende Anlässe sollen erreichte Fortschritte dokumentieren und die «Energiestadt» Grenchen gewinnt durch die fliegerischen Aktivitäten mit sauberer Energie zusätzliche Potenziale, ihrer Titulierung noch gerechter zu werden.

Teilnehmer und Besucher können kostenlos teilnehmen! Eine vorläufige Listung von Firmen und Teilnehmern findet sich auf www.smartflyer-challenge.ch. Das Meeting wird durch Flugvorführungen der Teilnehmer mit Serien- und Forschungsflugzeugen, Fachvorträge und Projektvorstellungen begleitet. Da mit internationaler Beteiligung gerechnet wird, geht man schon heute davon aus, den Smartflyer-Challenge jährlich im gleichen Zeitraum zu wiederholen.

Texte: H.P.; Fotos: Werksfotos

Wer ändert was an Ultraleichtflugzeugen

Änderungen am UL, die in Betrieb, Sicherheit, Aerodynamik oder Gerätekenntblatt eingreifen, bedürfen einer ergänzenden Musterprüfung. Das Luftverkehrsgesetz spricht von der Änderung der Musterzulassung.

Eine Musterzulassung benötigen alle UL, die in Deutschland eine Verkehrszulassung erhalten möchten – also mit dem deutschen D-MIKE in Serie von einem Hersteller oder Vertrieb an Kunden ausgeliefert werden können.

Der Antragsteller einer Musterzulassung wird, nachdem er im Rahmen der Entwicklung, Herstellung oder Einführung des Modells die Lufttüchtigkeit nachgewiesen hat, zum Inhaber der Musterzulassung. Er wird damit auch zum sogenannten Musterbetreuer.

Im Regelfall wird ein Hersteller oder der deutsche Importeur der Antragsteller sein, wird also Inhaber der Musterzulassung und gleichzeitig Musterbetreuer.

Es besteht aber durchaus auch die Möglichkeit, dass Hersteller, Inhaber der Musterzulassung und Musterbetreuer für ein UL-Muster drei unterschiedliche Firmen oder Personen sind. Erster Ansprechpartner für das Luftsportgeräte-Büro ist jedoch der vom Inhaber der Musterzulassung benannte Musterbetreuer. Er wird im Gerätekenntblatt des UL ausgewiesen.

Musterprüfung

Die Musterprüfung und ergänzende Prüfungen werden im Luftsportgeräte-Büro vom eigenen Prüfenieur oder von einem von ihm beauftragten Prüfer durchgeführt. Musterprüfungen werden mit der Erteilung des Musterzulassungsscheines für den Inhaber abgeschlossen.

Im vergangenen Monat, am 14. Juli, erteilte das Luftsportgeräte-Büro den Musterzulassungsschein für das Wasserflug-UL „Flywhale“. Der ganzen Mannschaft rund um die Firma Flywhale Aircraft aus Niedersachsen unseren herzlichen Glückwunsch!

Änderung und Erweiterung der Musterzulassung

Nur der Inhaber der Musterzulassung kann durch eigene konstruktive Entwicklungen in Folge die Musterzulassung ändern oder erweitern lassen. Der Musterbetreuer führt das Zulassungsverfahren durch.



Änderung des Modells „Breezer“ durch den Musterbetreuer und Hersteller im Juli 2017

Ergänzung zur Musterzulassung

Im Luftverkehrsgesetz gibt es zusätzlich die Möglichkeit der Zulassung von Änderungen, die nicht vom Inhaber der Musterzulassung entwickelt wurden (§ 5 LuftVZO). Mit so einer Änderung wendet man sich zunächst unbedingt an den Musterbetreuer des UL.

Änderung am Stück

Diese Änderung erfolgt in einer Einzelstückprüfung. Diese soll den UL vorbehalten sein, die keinen Musterbetreuer mehr haben. So eine Änderung verläuft grundsätzlich außerhalb der Musterzulassung, und wie es der Name schon sagt, wird im Einzelfall geprüft. Umfangreiche Änderungen sind hier aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich.

Im Luftsportgeräte-Büro bedürfen aufgrund der Historie viele ältere UL bei Ergänzungen und Änderungen einer Einzelstückprüfung, wenn oder da keine Musterbetreuer oder Hersteller mehr verfügbar sind.

Bei vorhandenem Musterbetreuer haben daher Prüfungen grundsätzlich über oder mit diesem zu erfolgen. Änderungen am einzelnen UL, die keine Verkehrszulassung beim Luftsportgeräte-Büro haben, erfolgen ausschließlich über den Musterbetreuer.

Einzelstücke

Der Vollständigkeit halber gibt es neben der Musterzulassung auch die Einzelstückzulassung. Das sind UL, die nicht zum Nachbau und nicht zur Serienfertigung vorgesehen sind. Diese sind von einer Musterzulassung befreit. Die Gutachten zur Verkehrszulassung beim Luftsportgeräte-Büro werden in der Regel während des Selbstbaus über die Oskar-Ursinus-Vereinigung erbracht.

LSG-B – Frank Einführer



AKTION

FUNKGERÄTE 8,33 kHz

Jetzt umsteigen!

Der 31.12.2017 kommt näher!

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Faire Preise. Echter Service.

www.segelflugbedarf24.de

Auch mal wie ein Schwan starten und landen!

Wasserfliegen für Privatpiloten oder welche, die es werden wollen



Die Schwäne können es! Wir Menschen müssen diese Technik erst lernen: Das Starten und Landen auf dem Wasser. Aber warum eigentlich? Die waghalsigen Flugzeugkonstrukteure aus den Anfangsjahren der Fliegerei hatten durchaus pragmatisch gedacht, indem sie ebene Wasseroberflächen als ideale Startbahnen für ihre abenteuerlichen Kisten sahen. Niemand wäre damals vor über 100 Jahren auf die Idee gekommen, Asphalt- oder Betonbahnen, wie wir sie heute kennen, für ihre Flugversuche anlegen zu lassen. Zu teuer und viel zu aufwändig für ein paar Flugversuche! Dafür mussten Schwimmer her. Oder noch besser: ein schwimmfähiger Rumpf.

Heute hat man aber alleine in der Bundesrepublik bei einem flächendeckenden Netz von über 500 Landeplätzen auf festem Grund (UL-Landeplätze nicht mit einbezogen!) eine ganz andere Sichtweise. Bis auf wenige Exemplare sind die rund 10.000 zugelassenen Luftfahrzeuge mit Radfahrwerken ausgestattet. Warum soll man dann überhaupt Wasserflugzeuge (oder die noch viel teureren Amphibienflugzeuge) bauen und auch fliegen?

Wasserfliegen ist eben die andere Art zu fliegen. Man kann in der Regel in direkter Windrichtung starten oder landen (bei Flüssen wegen möglicher Windungen nicht immer möglich). Das wäre zwar auch mit einem kreisrund angelegten Flugplatz, wie es sie früher auch schon mal gab, durchaus möglich, wer aber möchte heute so große Flächen finanzieren, ebnen und festigen? Doch wer will sich nicht auch mal von dem Erlebnis berauschen lassen, wie ein Schwan beim Start dem Wasser zu entgleiten und sanft wieder bei spritzender Gischt zu landen?

Für Piloten wie auch Fluggäste ist es ein Spaß der Extraklasse. Es wird zur Leidenschaft, wenn die Routine sich mit den unzähligen Annehmlichkeiten verbinden lässt. Dazu zählen Flüge besonders in den skandinavischen Ländern, aber auch auf anderen Kontinenten, wie Südamerika und Nordamerika, insbesondere Kanada, Südostasien und Australien - Länder und Regionen, in denen das Wasserflugzeug nicht selten das einzige Verkehrsmittel ist. Doch längst sind die Zeiten der großen Flugschiffe und Wasserflugzeuge vorbei. Nur noch stumme Zeugen erinnern in Museen wie in Friedrichshafen an die berühmten Dornier-Wale oder die legendäre Do X, an Howard Hughes' Spruce Goose im Evergreen Aviation Museum in McMinnville, Oregon/USA, oder auch an die Macchi-Wasser-Rennflugzeuge, die einst am Lago Maggiore zu Wasser gelassen wurden und heute im größten italienischen Luftfahrtmuseum Vigna di Valle am Bracciano-See (bei Rom) untergebracht sind.

Italien hat sich aber auch mit seinem größten und traditionsreichsten Wasserflug-Zentrum in Como einen Namen gemacht. Mitten zwischen hohen Gebirgszügen kann der Wasserfliegerei nahezu ohne Einschränkungen gefrönt werden. Ein uralter Hangar, erbaut im Jahr 1913, steht neben Bootshäusern und beherbergt Pipers, Cessnas, Maule und Beaver, die auf Rollschlitten über eine leicht abfallende Rampe zu Wasser gelassen werden können. Kein Einwohner oder Villenbesitzer stört sich an den dort fast Tag für Tag startenden kleinen Einmots. Die Wasserflieger gehören einfach zum Comer See wie die Schiffe auf dem Rhein oder im Hamburger Hafen.

Aber wir sind nicht in Como oder auf einem der vielen tausend



3

- 1: Seamax, ein weitverbreitetes Amphibium, das in den USA und teilweise auch in Europa als LSA zugelassen ist und das demnächst auch in den Staaten gefertigt wird. Foto: Seamax
- 2: Der Flywhale wurde im diesem Frühsommer als UL in Deutschland zugelassen! Foto: Flywhale
- 3: Vor der Hafenkulisse von Flensburg: Cessna-Amphibium der Flugschule Baltic Seaplane. Die Foats besitzen einziehbare Räder, sodass sowohl von Land als auch von See aus operiert werden kann. Foto: Baltic Seaplane

Seen in Finnland, wo mehr Wasserflugzeuge operieren als es deutschen Länderbehörden vielleicht lieb wäre. Wasserfliegen in Deutschland ist nämlich Ländersache! Dass manche Regierungspräsidien oder Luftämter damit kein Problem haben, beweisen etwa Brandenburg und Rheinland-Pfalz oder die Einzel-Stützpunkte in Schleswig-Holstein und Bayern. Besonders intensiv hat sich der Fahr- und Fluglehrer Norbert Klippel bei Trier der Sache angenommen.

Die Saison geht inzwischen bei seiner Firma „Drive and Fly“ von Mai bis Oktober. In den letzten 15 Jahren haben mehrere hundert Piloten auf der Mosel ihre Umschulung, Ausbildung oder Verlängerung ihrer Klassenberechtigung (SEP Sea) auf einer Piper PA-18 Super Cub gemacht, die Klippel schon vor Jahren als Gebrauchflugzeug aus Finnland günstig erstand. Geschult wird nach freier Vereinbarung, und dazu gehört auch eine gründliche theoretische Einweisung. Nicht zu vergessen die Seemanns-

knoten, denn wie schnell könnte sich ein unsachgemäß verknottetes Seil nach dem Festmachen an Land lösen und den soeben festgemachten Vogel durch Strömung oder Wind wieder auf das offene Wasser treiben lassen! Ein Binnenschiffahrt- oder Sportbootführerschein ist also allemal von Nutzen, auch wenn er nicht in jedem Bundesland gefordert wird. Allerdings sollte man mindestens 100 Stunden Flugerfahrung mitbringen. Ausbildung und Prüfung umfassen mindestens 20 Wasserungen und 8 Flugstunden; mit rund 2.400 Euro kommt man gut zur begehrten Scheinerweiterung. Norbert Klippel ist gleichzeitig Vorsitzender des Deutschen Wasserflieger Verbandes e.V..

Nichts lässt der inzwischen 66jährige Pfälzer aus den Augen, wenn er sein Piper-Amphibium am Flugplatz startklar macht. Zunächst checkt er die Windverhältnisse zwischen den engen Windungen über dem Wasser. Mit an Bord ist auch ein Schiffsfunkgerät. Über Kanal 10 informiert er den gesamten Schiffsverkehr. Für den zu nutzenden Mosel-Streckenabschnitt und von den Schleusen erhält er dann schlussendlich die Freigabe zur Wasserung, damit nicht unversehens aus einer Kurve ein Ausflugsdampfer auftaucht.

Seine Schüler warten an einem kleinen Landungssteg, wo die Maschine auch zwischenzeitlich an einem Ponton festgemacht werden kann. Hier kann dann der Pilotenwechsel erfolgen. Ist die mögliche Startstrecke dann frei von jeglichem Schiffsverkehr, was im Sommer nicht immer ganz einfach ist, geht's in die Startposition. Doch zuerst kommt der Run-up-check CARS:

- C** - Carb Heat off
- A** - Area clear
- R** - Rudder (Wasserruder) up
- S** - Stick full back

In der Startposition die Wasserruder also hochziehen, die Klappen auf 10 Grad setzen. Das Höhenruder muss voll gezogen werden und dann den Gashebel nach vorne schieben. 300 bis 500 m Startstrecke braucht der Vogel schon zu zweit. Mehr gibt der 150 PS Lycoming nicht her. Nachdem der Vogel Fahrt aufgeholt hat, muss das Höhenruder gedrückt werden, damit er „auf Stufe kommt“ und Fahrt aufnimmt, wie bei einem Taildragger üblich. Sollte er das Nicken anfangen, sofort den Knüppel in Mittelstellung nehmen, dann kommt die Maschine auf Stufe und nimmt Fahrt auf. Jetzt ist fliegerisches



**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

- Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:
- alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW
- Motorsegler
- Segelflugzeuge
- Annex-2-Flugzeuge
- Standorte in Saarbrücken (EDRR) und Trier-Föhren (EDRT)



CAMO Südwest GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken
Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • www.camo-suedwest.de • info@camo-suedwest.de

WASSERFLUG

Foto: Nordic Aircraft



Omsider Nordic Aircraft AS v.o.s.

Nordic Aircraft entwickelt mit Hilfe von Atec das CFK—UL Tandem-Amphibium Omsider. Mit dem Rotax 912 ULS und 100 PS ist man fast am Ziel. Kits soll es Netto ab 80 000 Euro ohne Schirm geben.
<http://www.nordic-aircraft.com>

Foto: Atol



Atol 650 Atol Avion Ltd. Seamax America

Amphibium in der UL + LSA Kategorie vorgesehen. Holz-Kunststoff-Gemischtbauweise Standard mit Rotax 912 iS. Noch keine Zulassung! Nettopreis ab 149 000.-€ und ohne Fallschirm. Als Joint-Venture demnächst auch in den USA.
www.atol.fi

Foto: Floats.cz



C 42 Comco Ikarus GmbH

Schul- und Reiseflugzeug in der UL-Kategorie mit Amphibious-Floats. Standard mit 80-100 PS Rotax 912 UL . Vorerst nur im Ausland mit Floats zugelassen. Nettopreis ab 51 300.-€ ohne Floats u. Schirm.
www.comco-ikarus.de

Feingefühl gefordert! Wird das Nicken nicht sofort beendet, überschlägt sich das Flugzeug! Die Drehung um die Querachse nennt man „Tauchstampfen“. Kommt die Maschine aber dann erst einmal ganz auf Stufe, wird der Knüppel leicht gezogen. Noch im Bodeneffekt (besser Wassereffekt) nimmt sie Fahrt auf. Nun geht es um das wahre Fingerspitzengefühl! Die Geschwindigkeit steigt bis zum eigentlichen Abheben. Nimmt man den Stick zu weit nach hinten, wird abgebremst, nimmt man ihn zu weit nach vorne, wird es gefährlich! Die Klappen bleiben im Steigflug auf 1. Stufe noch draußen. Man kann dann mit etwa 700 ft/min steigen. Das ganze Prozedere muss geübt werden!

Doch auch Wassern (Landen) mit Schwimmern will geübt sein. Klappen jetzt auf 30 Grad setzen, Gas drosseln und möglichst in Verlängerung des Streckenabschnitts wieder landen. Die Vergaservorwärmung speziell bei der Piper nicht betätigen, da sonst im ungünstigsten Fall Wasser angesaugt werden könnte. Nun aber vorsichtig heranschweben, immer langsamer sinken und die Nase etwas hochnehmen. Die Mindestgeschwindigkeit von 45 kts sollte allerdings wegen der Floats nicht unterschritten werden. Ein leiser Platscher und die Schwimmer der Piper lassen das Wasser nach allen Seiten spritzen, aufschäumen und einen langen Gischttrep-pich hinter sich herziehen. 100 Meter reichen da aus. Aber jetzt

werden erst einmal Touch and Go's geübt. Gas also sofort wieder rein, aber nicht ohne den Schiffsverkehr außer Acht zu lassen! Die ersten Starts lassen die Hände schwitzen. Hier auf der Mosel muss man wegen der vielen Windungen auch mal mit Seitenwinden rechnen. Aber das kennt ja jeder vom eigenen Flugplatz. Die kleinen Hilfsrudder an den Schwimmern erleichtern zwar das Manövrieren auf dem Wasser, doch für den Start- und Landevorgang müssen sie immer hochgezogen bleiben! Selbstverständlich sind die Verfahren auch auf Eis und Schnee im Winter anwendbar, von den Wasserrudern einmal abgesehen, die an den Skiern fehlen. Zwei bis drei Tage dauert so eine Ausbildung. Zur Erhaltung der Berechtigung benötigt man alle zwei Jahre einen Überprüfungsflug, den man an einem Tag absolvieren kann, das geht mit 12 Starts und ist von den Kosten her nicht der Rede wert.

Ganz neue Möglichkeiten (und das bei fast nur halben Kosten) sieht der erfahrene Motor- und UL-Fluglehrer bei den UL's. Schon lange bemüht er sich im Rahmen eines Breitereprobungs-Programmes mit den beiden Typen C 22 und C 42 von Comco Ikarus um eine endgültige Zulassung. Dazu hat er sich aufblasbare Floats aus den USA beschafft, die erstens sehr leicht und zweitens preiswert und universell einsetzbar sind. Eine Art Massenprodukt aus den USA, das sich weltweit in großen Stückzahlen bewährt hat. Muss

Foto: Iconaircraft



Icon A5 – Icon Aircraft Inc.

Ein reines LSA-Amphibium Experimental in der Kategorie „Research and Development“ von der FAA bisher zugelassen. Keine Vertretung in Deutschland! Nettopreis ab Werk, ab 189 000 US-Dollar. Serie ist angelaufen!
www.iconaircraft.com

Foto: Seamax Aircraft



Sea Max SeaMax America

Erfolgreiches brasilian. Amphibium von Airmax als LSA mit 100 PS Rotax 912 ULS . Vermarktung und Produktion ab 2018 über USA. Maintenance in Italien. Nettopreis ab 139 500.-\$ ohne Schirm.
www.seamaxaircraft.com

Foto: Searey



Sea Rey Searey Ltd.

Meistgebauter Amphibium Schul- und Spaßflieger der Echo-Klasse. Standard mit 100 PS Rotax 912 UL . Als LSA mit 115 PS Rotax 914 . Als Bausatz und Fertigflugzeug Nettopreise ab ca. 50 000.-\$ ohne Schirm.
www.searey.com



Foto: Equatoraircraft

Equator P2 Xcursion – Equator Aviation

Erstes Vollhybrid-Amphibium. Für LSA-Klasse angestrebt. Noch in der Flugerprobungsphase. WST KKM 352 Wankel 57 kW, Generator Engiro 60 kW, E-Motor Engiro 97 kW, Boost Batterie 32 kg, mit Stick und Fly-by-wire-Steuerung.
www.equatoraircraft.com



Foto: H.Penner

Flywhale – FlywhaleAircraft GmbH

Erste deutsche Amphibien-Konstruktion in der UL-Klasse, seit Juli 2017 zugelassen. Vollkunststoff mit Rotax 912 iS. Netto-Komplettpreis mit PFD/MFD, Funk und Schirm 163 361.– € + Mehrwertst.
www.flywhale.de



Foto: Fly Synthesis

Catalina NG – Fly Synthesis R.E.A.

Preiswertestes Amphibium in der UL-Kategorie, DAeC-zugelassen. Standard mit 64 PS Rotax 582 Zweitakter. Option: D-Motor (vorläufig nur mit VVZ). Netto-Basispreis ab 55 985.–€ ohne Fallschirm! Deutsche Vertretung!
www.flysynthesis.it

man bei Solid-Floats wegen jedes kleinen Steinchens aufpassen, so nehmen die Air-Floats selbst faustgroße Steine nicht übel. Das übliche Lenzen vor jedem Flug, wie bei größeren Maschinen ab Piper oder Cessna üblich, entfällt zudem bei den Air-Floats. Und es sei so ganz nebenbei erwähnt, dass alleine in Finnland über 50 der extrem leicht zu fliegenden C 42 mit verschiedenen Floats ausgestattet sind. Die endgültige Zulassung in Deutschland steht noch aus.

Einen Wermutstropfen bei den UL's gibt es jedoch: Auch wenn man die maximale Abflugmasse mit 517,5 kg um das Gewicht der Floats angehoben hat, so wird längst nicht jedes UL-Muster dafür zugelassen werden können. Und wer's gar zu eilig hat, das Wasserfliegen zu erlernen, begibt sich gleich nach Finnland, wo Wasserfliegerei ohne Grenzen möglich ist und wo auf fast jedem See eine C 42 mit Floats zu finden ist.

Klippels Wasserflieger-Verband besitzt übrigens ein Wasserflugzeug vom Typ Sea Rey. Damit fliegt und schult er mal bei Welzow, mal auf der Donau oder auch bei Flensburg sowie auf der Mosel. Seine Mitglieder sind auch bemüht, die Karte um einige weitere Standorte für das Wasserfliegen zu erweitern. Dazu kommen Wasserfliegertreffen in ganz Europa und auch das Bemühen, behördliche Hürden leichter zu überwinden. Die kleine Schar der Wasserflugenthusiasten hat inzwischen über 50 Mitglieder, und deren Zahl wächst zwar langsam, aber stetig weiter. Für aktive Mitglieder besteht die Möglichkeit, das Wasserflugzeug zu chartern, um alleine oder mit Freunden Europa zu bereisen.

Große Hoffnungen setzen die Wasserflugenthusiasten auf den bei Bremen entstandenen „Flywhale“, der von seinem Konstrukteur, Helmut Rind, von vornherein als ultraleichtes Amphibium konzipiert wurde. Hier ist gerade Werknummer fünf an den Kunden

ausgeliefert worden. Parallel wurde die UL-Zulassung erteilt. Die verschiedenen Baugruppen wie Rumpf, Flügel und Leitwerk kommen von verschiedenen Zulieferern aus dem In- und Ausland. Der Zusammenbau erfolgt jedoch dann in Dötlingen bei Bremen.

Dass ein Amphibium nicht zum normalen Preis eines UL's zu haben ist, versteht sich von selbst. Der Flywhale kommt inkl. Mehrwertsteuer auf gute 190 000 Euro. Sehr viel günstiger ist da der kleine Italiener von Flysynthesis. Deren Catania NG vertreibt jetzt der deutsche Händler Ulrich Diez zu einem Preis ab 64 000 Euro plus Mehrwertsteuer. Der Zweisitzer hat seit einiger Zeit die Zulassung und dürfte schnell seine Freunde finden.

Den deutschen UL-Vorschriften entsprechend ausgelegt ist der brasilianische SeaMax, eine relativ simple Konstruktion mit einem bootsförmigen Rumpf, beklappbaren Flächen, T-Leitwerk und auf einem Pylon sitzenden Schubmotor von Rotax. Die Brasilianer haben dieses Maschinchen inzwischen besonders in den skandinavischen Ländern und in Italien gut verkaufen können. Der Hersteller Seamax Aircraft in Sao Paulo/Brasilien hat bisher über 150 Flugzeuge dieses Typs verkauft.

Was die Scheinerweiterungen betrifft, so sind Wasserflugberechtigungen – auf E-Klasse-Flugzeugen oder ULs – nicht kompatibel. Das liegt daran, dass bekanntlich EASA-Lizenzen von den Landesluftfahrtbehörden verwaltet werden, während UL-Lizenzen durch Luftsportorganisationen ausgestellt und erweitert werden. Ganz gleich, ob mit Luftsportgeräten oder Flugzeugen – Wasserflug macht Spaß und Landegebühren fallen auf dem Wasser noch nicht an. Den Schwänen ist es egal, sie starten und landen dort, wo eine Wasserfläche vorhanden ist, und im Gegensatz zu den Amphibien sieht man sie höchst selten an Land starten und landen.
Hellmut Penner

Allgemeine Infos zum Wasserfliegen

Deutscher Wasserflieger Verband e.V.: Norbert Klippel, 1. Vorsitzender, Im Winkel 15, 54484 Maring, Tel. 06502 980787 oder 0172 6969300, <http://www.deutscher-wasserflieger-verband.de>

Drive & Fly Luftfahrt GmbH: Jean-Monnet-Straße 11, 54343 Föhren, Tel. 06502 980 787, [www. http://www.drive-and-fly.de/](http://www.drive-and-fly.de/)

Baltic-Seaplane GmbH Flugschule: Lecker Chaussee 127, 24941 Flensburg, Telefon: 0461-99574462, <http://www.baltic-seaplane.de>

Wasserlandeplatz Sedlitzer See: Frank Degen, Friedrich-Ebert-Straße 3,

03119 Welzow. Tel. 035751 275084. Landungen der Klassen 2B und 3B nach Voranmeldung jederzeit möglich. <http://www.frank-air.de>

Das Praxishandbuch für Piloten: Ein Leitfaden für den Erwerb der Wasserflugberechtigung, Heiko Harms, erschienen bei Raven Press, 49.-
Floats für UL'S: J. Fillinger, FloatsCz, Letiste Otvice 258, 43111 Jirkov, CZ
Full Lotus, Aircraft Floats, ON, LOL 2JO, Canada, <http://www.full-lotus.com>

Echo.: Wipaire Inc., South St. Paul, MN 55075,USA, www.wipaire.com

34. Piper-Treffen in Tannheim

Je älter je besser – im Alter liegt die Würze



3



1



2

Piper-Treffen haben in Deutschland Tradition. Es sind die Piper Cubs gemeint. Eine ihrer Verfechterinnen ist Verena Dolderer, Pilotin, Fluglehrerin und Mitbesitzerin des Flugplatzes Tannheim, der in den letzten Jahrzehnten durch viele bedeutende Flugveranstaltungen wie z.B. „Tannkosh“ bekannt wurde. Sie lud zusammen mit Bruder Matthias zum 34. Piper-Treffen vom 23. - 25. Juni ein und 124 „Piperle“ nebst Mannschaften folgten ihrer Einladung. Ein wohl einmaliger Erfolg.

Doch es wäre nicht so gekommen, wenn nicht vor über 85 Jahren der Ingenieur und Ölprofi William T. Piper, damals schon über 50 Jahre alt, für ganze 761 US-Dollar die „Zunft“ gewechselt hätte, um aus der Restmasse einer maroden kleinen Flugzeugfabrik eine weltbekannte Firma aufzubauen. Und damals ahnte noch niemand, welche Mythen und Legenden sich eines Tages um diese Flugzeuge ranken sollten, die zu dem Zeitpunkt neu ab Werk gerade mal 1.325 Dollar kosteten.

Diese Cubs und ihre Nachfolger, wie die nach dem Krieg gebauten PA-18 Super Cub, gelten heute schon als Perlen unter den Oldies. Noch sind sie recht zahlreich zu finden, so auch in Deutschland mit geschätzten 200 Stück. In Tannheim trafen sich die Besitzer von alten J-3C, L4, vielen PA-18 Super Cubs, aber auch einer Piper PA-18-150S Super Cub als Amphibium (mit einziehbaren in die Schwimmer integrierten Rädern) und einer PA-20 Pacer, der ersten Piper mit Yokes (Steuerhorn) statt Steuerknüppel. Ein Piper-Treffen wird da wie zu einer Live-Börse, auch wenn kaum einer bereit ist, sein gutes Stück abzugeben.

Gehandelt wird trotzdem. Dank des Internets sind alle inzwischen sogar weltweit vernetzt. Da werden J-3C ab 50.000 Dollar angeboten. Gut ausgestattet und durchweg mit Originalteilen versehen, Engine O-320 erst 250 Stunden, kommt eine PA-18-150 aber auch schon mal auf 250.000 Dollar.

Manchmal taucht auch mal was in Europa auf, so eine 44-er J-3C für 22.000 Euro aus Italien. Bei näherem Hinsehen stellt man aller-

dings fest, dass es sich mehr oder weniger um stark heruntergekommene Fragmente von Rumpf und Flügeln handelt, die mit einem Flugzeug wenig Gemeinsames besitzen und besser im Schrottcontainer blieben.

Vor 10 bis 15 Jahren war das alles noch viel einfacher, da konnte man schon mal einen Deal von 7.000 Dollar für einen solchen Oldie machen, doch die Zeiten sind vorbei. Die Preise steigen schneller als die Grundstückspreise in den Großstädten.

Insider wissen aber längst, dass sich die Inaugenscheinnahme lohnt und dass man besser beraten ist, unter Seinesgleichen zu sein, und damit sind natürlich die jährlichen, sehr zwanglosen Piper-Treffen wie jüngst auch in Tannheim gemeint, die auf eine Initiative des Amberger Bauingenieurs Peter Arbogast bis ins Jahr 1984 zurückgehen, als sich dort die ersten 24 Piper Cub-Besitzer trafen.

Zumeist deutsche Städte sind die Austragungsorte solcher Meetings geworden. Piloten aus fast ganz Europa haben jährlich die Piper-Treffen zum Anlass genommen, mal im Norden wie in Rendsburg oder mal im südlichen Konstanz für drei Tage zwanglos zusammenzukommen: Deutsche, Engländer, Schweden, Dänen, Belgier, Holländer und Österreicher. Am zahlreichsten scheinen aber immer wieder die Schweizer zu sein. Allein 14 Piper-Besitzer, darunter auch der eines seltenen Exemplars einer PA-12 Cub Super Cruiser aus dem Jahr 1946, wollten ihr Interesse mit anderen Piper-Besitzern auf dem diesjährigen Treffen im baden-württembergischen Tannheim wieder einmal teilen.

Was bei solchen Treffen mitunter auffällig ist, sind die aus der Reihe fallenden Typenbezeichnungen. William T. Piper war ja anfangs nur im Verwaltungsrat der Firma, Besitzer war noch der junge Gordon Taylor, der die Ur-Cub, die E-2 Cub, aus ihrem Vorgängermuster Chummy entwickelt hatte. Der erste bei ihm angestellte Ingenieur Walter Jamouneaus verewigte sich dann mit der Modellbezeichnung J für Jamouneaus, was Piper nach dem Zweiten Weltkrieg, als die Firma längst in seinem eigenen Besitz war, konsequent mit den Anfangsbuchstaben PA (für Piper Aircraft) fortführte. Dazwischen wur-



4



5



6

- 1: 124 Teilnehmer verabschieden sich vom Flugplatz Tannheim.
 - 2: Dies ist nur eine von drei aufgestellten Piper-Reihen.
 - 3: Eine Piper PA-18 mit Baujahr 1954 aus Hammelburg.
 - 4: Dies ist eine Original Piper L4 mit der Bemalung der US-Army. Während des 2. Weltkrieges gab es noch keine US-Luftwaffe!
 - 5: Piper-PA-18 mit Vierblattpropeller der Segelfluggruppe Thun/Schweiz.
 - 6: Das Original Piper-Bärchen darf auf keiner Piper Cub fehlen!
- Foto1 : F.Herzog, Fotos 2–6: H.Penner

den für die US-Armee die Flugzeuge in L (für Liaison) umbenannt. Die Marine bekam das Kürzel HE. Eine US-Luftwaffe gab es damals noch nicht!

Das aber macht es Interessenten beim ersten Betrachten eines solchen Oldies zunächst auch immer etwas schwerer zu erkennen, ob das Flugzeug denn dem Original entspricht. So hatte der Halter einer J-3 F (das F stand für den Franklin-Motor) in seinen Papieren stehen, dass es sich um die F-Version handelt, im Zusatz stand aber ein C, und C ist das Kürzel für Continental.

Ein total markantes Merkmal bei allen Cub-Versionen ist aber die Kabinenverglasung. Ausgemusterte Armee-Versionen unterscheiden sich rein optisch durch eine weiter nach hinten gezogene und zwischen den Flügeln befindliche zusätzliche Verglasung, um den dama-

ligen Forderungen der Militärs gerecht zu werden, die ja nach einer besseren Rundumsicht verlangten. Und sehr unterschiedlich sind auch die Tankanzeigen. Waren es bei den älteren J-, L- und HE-Typen noch einfache Stahlnadeln, die durch den Tankverschluss ragten und die durch einen Korkschwimmer die Füllhöhe des Kraftstoffs im Tank anzeigten, so hatte die PA-12 bereits Glasschauröhrchen unter dem Flügel in unmittelbarer Rumpfnähe, die dann später bei der Super Cub, dem PA-18 Modell, ganz nach innen verlegt wurden. Allen diesen speziellen Einzelteilen eilen die Halter manchmal auch nach, wenn eine Maschine mal einen Schaden hatte oder von Grund auf neu aufgerüstet werden muss und noch das eine oder andere Originalteil fehlt. 1994 wurde nämlich die Produktion der High-Wings bei Piper endgültig eingestellt.

LTB-Follmann

... der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlem

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

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

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



1



2



3

1: Wohlbekannt im süddeutschen Raum: Streifeneders Bravo-Lima-Staffel.

2: Vater und Sohn Kaufmann restaurierten diese 1944er L4 unter hohem finanziellen Aufwand.

3: Dies ist die typische Original-Lackierung im Piper-Gelb. Auf Drängen von William T. Piper wurden in den dreißiger Jahren alle Maschinen ausschließlich in dieser Farbe ausgeliefert.

Alle drei Fotos: H.Penner

In Tannheim beim diesjährigen Treffen, zu dem wie immer sehr zwanglos eingeladen wurde, sollte ein schwarzes Brett für verschiedenen Offerten ausreichen. Man tauschte sich ohnehin beim Essen oder Durstlöschen an Biertischen im Freien und in der Halle aus. Beklagte man aber in der Vergangenheit noch die leichte Überalterung der Teilnehmer, so konnte Initiatorin Verena Dolderer jetzt viele jüngere Teilnehmer und auch sechs weitere Frauen „in command“ begrüßen. Darunter die leitende OP-Krankenschwester Heike Hohenstein, die in ihrer Freizeit über den Weinanbauflächen zu bestimmten Jahreszeiten im Sechs-Meter-Tiefflug mit einer 1944er L4 den Starren den Appetit an den süßen Trauben zu verderben versucht.

Heute schleppen UL's die Segler mühelos in die Höhe, was gestern noch die Piper brav gemeistert haben, und so mancher Segelflieger-Club, der vor 20 Jahren noch wie selbstverständlich die Super Cub als Schlepper einsetzte, beschaffte sich schon damals eine Remorqueur oder einen Motorsegler. Die Segelfluggruppe Schaffhausen machte es anders. Sie hat sich von ihrer L-4 mit umgerüsteten 90 PS nicht einfach verabschiedet, sondern hat sie noch einmal vollkommen neu aufgemöbelt und hofft auf erfolgreiche weitere Jahre mit einer zuverlässigen Schleppmaschine.

Über einen ähnlichen Ablauf weiß auch Hansjörg Streifeneder zu berichten, der einst bei der berühmten Burda-Staffel von 1969 bis 1973 mitgeflogen ist. „Für mich ist das Restaurieren eines Fliegers das Salz in der Suppe“, meinte er, als er sich mit Sohn Christian und Verena Dolderer zusamm tat. Noch während der Vorbereitung für einen Demo-Flug erklärte er, wie akribisch für ihn so eine Restaurierung überhaupt ist und dass sich in seinem Werftbetrieb, in dem hauptsächlich Segelflugzeugen gewartet und repariert werden, inzwischen im äußersten Eck ein kleines Lager mit Piper-Teilen angehäuft hat: Beschläge, Rippen, Motor-teile, Reifen und Sonstiges. „Wenn mal irgendwo was zu finden ist, das wir für unsere Flugzeuge gebrauchen können, versuchen wir es zu ergattern.“ Das Salz in der Suppe – das scheint aber

auch der Präzisionsflug in der Staffel zu sein. Denn kaum hatte man sich darüber unterhalten, wie die Alurippen mit dem Stoff vernäht werden und wie zum Schluss noch das Zackenband darüber geklebt wird, da demonstrierten die drei aus dem Süden in verschiedenen Konfigurationen und immer wieder abwechselnd ein herrliches Flugbild, wie man es sonst nur manchmal von den Zugvögeln kennt.

Streifeneder hat sein fliegerisches Wissen weitergegeben, das konnte man sehen. Noch immer erzählt er aus der Zeit der Burda-Staffel, die einst nicht nur Werbeträger des Burda-Verlags in Form von Bannerschlepps war, sondern auch so manche Flugveranstaltung bereicherte hatte. In Tannheim begeisterte sein Bravo-Lima-Team einmal mehr die Fans und auch die zahlreich angereisten Besucher.

Die Art der zwanglosen Treffen ist es, was unter den Piper-Fans so beliebt geworden ist, und so freuen sich die meisten schon auf 2018, wenn's vom 27. - 29. Juni nach Bad Dürkheim geht. Ob dann die alte L4 mit dem Kennzeichen D-EDOT wieder dabei ist, die der Fluwa in Kassel gehörte, der ersten Flugschule nach dem 2. Weltkrieg, und die sich heute im Privatbesitz von Ellen Bachmann aus Egelsbach befindet? Oder wohl noch älteste vorhandene J-3C-65 mit Baujahr 1939 von Michael Wocke aus Karlsruhe? Das wird sich dann zeigen.

Es ist durchaus denkbar, dass dann, gutes Wetter zum Anfliegen vorausgesetzt, sich noch ein paar mehr der Piper-Oldies zusammenfinden. Auch die Jungen haben ja inzwischen entdeckt, wie viel Spaß sich mit einer Restaurierung oder auch dem entspannten Fliegen damit verbinden lässt. Taildragger zu fliegen ist sicher für viele was Neues, aber früher flog man fast immer nur so, und wenn Millionen das auf Piper High-Wings gelernt haben, wo sollte dann das Problem sein? Der Wert einer Piper Cub wird die nächsten Jahre konstant weiter steigen. Da gibt's also keinen Verlust! Liebhaber solcher Flugzeuge wissen warum.

Hellmut Penner

Zehn Jahre Kunstflugförderverein „Aufschwung Ost“:

Segelkunstfluglehrgang und Salzmänn Cup in Stölln/Rhinow zum Jubiläum



1: Der Fox im Schlepp hinter der Husky

2: Die Teilnehmer des neugegründeten KFAO beim Salzmänn Cup 2007

Es ist der Abend des letzten Wettbewerbstages, als sich vor der Halle des FSV „Otto Lilienthal“ in Stölln/Rhinow mehr als 70 Pilotinnen und Piloten versammeln. Sie werden von Alexander Wagner, dem Vorsitzenden des Kunstflugfördervereins „Aufschwung Ost“ (KFAO), mit den Worten begrüßt: „Herzlich willkommen zur Jubiläumsfeier anlässlich des zehnjährigen Bestehens des KFAO hier an dem Ort, an dem 2007 alles begann.“

Aber von vorn...

Durch regelmäßige Lehrgänge etablierte sich der Flugplatz Stölln/Rhinow bereits frühzeitig als Anlaufstelle für Segelkunstflugbegeisterte in den neuen Bundesländern. Zu dieser Zeit gab es in dieser Region noch keine Strukturen zur systematischen Förderung des Segelkunstfluges, wie sie in den alten Bundesländern längst vorhanden waren. Auf die Aktivitäten in Stölln aufmerksam geworden, beschlossen die Organisatoren des Salzmänn Cups, einem Vereins-Segelkunstflugwettbewerb für Wettbewerbssteiger, 2007 nach Stölln/Rhinow zu kommen und den Wettbewerb dort auszutragen.

Diese Art der Förderung verfehlte ihre Wirkung nicht und so wurde direkt im Anschluss an den Salzmänn Cup 2007 mit viel Enthusiasmus der KFAO nach dem Vorbild des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV gegründet. Ziel des neuen Fördervereins war natürlich die Förderung des Kunstflugsports auf Segelkunstflugzeugen sowie die Teilnahme an und die Durchführung von Trainingslagern, Aus- und Fortbildungsmaßnahmen sowie Wettbewerben. Mit dem griffigen Wortspiel „Aufschwung Ost“ kam der

KFAO dann auch gleich zu seinem einprägsamen Namen. Der Vorstand des frisch gegründeten Vereins setzte sich aus Jan Golze, Michael Schopka und Rigo Rose zusammen.

Mit anfangs nicht viel mehr als 25 Gründungsmitgliedern, viel Begeisterung, Neugier, aber zahlreichen Unterstützern konnte der KFAO - noch bevor es ihn offiziell gab - Pioniergeschichte schreiben. So wurde im April 2007 erstmalig ein Segelkunstfluglager an einer elektrischen Höhenschleppwinde in Neuhardenberg durchgeführt. Wir konnten zeigen, dass mit dieser Startart kostengünstig ausreichend große Höhen für den Segelkunstflug erreicht werden können. Ermutigt durch die positive Erfahrung kam es im darauffolgenden Jahr in Cochstedt zu einer Wiederholung. Nachdem auf dem Flugplatz Reinsdorf die nötigen Voraussetzungen für Höhenwindenstarts geschaffen sind, wird dort seit 2014 jedes Jahr ein Anfängerlehrgang aus der Winde angeboten.

Unsere „konventionellen“ Lehrgänge aus dem F-Schlepp haben seit 2009 auf vielen Flugplätzen Station gemacht, so zum Beispiel in Friedersdorf, Schwarzheide, Lüsse, Laucha sowie in Aue/Hattorf. Seit 2015 stehen neben der reinen Ausbildung vor allem die Weiterbildung und das Wettbewerbstraining im Vordergrund, weshalb der Lehrgang seitdem im Frühjahr stattfindet, um gut vorbereitet in die Saison zu starten.

Insgesamt haben wir in den letzten zehn Jahren ca. 80 Kunstflugschülern zur Berechtigung verholfen und neue Kunstfluglehrer ausgebildet. Darüber hinaus haben eine Vielzahl unserer Mitglieder ihre bronzenen, silbernen oder goldenen Leistungsabzeichen



1: Fox Cockpit mit Programm: „Am Flugzeug lag's nicht ;-)"
 2: Der Flugplatz Stölln/Rhinow (EDOR) aus der Kunstfliegerperspektive.

ablegen können und sind regelmäßig auf Segelkunstflugwettbewerben wie dem Salzmann Cup, der Deutschen Meisterschaft oder sogar der Weltmeisterschaft vertreten.

Für das zehnjährige Jubiläum des KFAO ließen wir es uns nicht nehmen, an den Gründungsort des KFAO zurückzukehren. Besonders gefreut hat es uns, dass wir den diesjährigen Frühjahrslehrgang mit dem direkt im Anschluss ausgeflogenen Salzmann Cup 2017 kombinieren konnten. „Mit dieser Kombination wollten wir besonders den Wettbewerbseinsteigern die Möglichkeit geben, mehr zu trainieren als im Vorfeld des Salzmann Cups sonst üblich und somit einen optimalen Einstieg in die Wettbewerb zu ermöglichen“, fasst Vorstandsbeirat und Lehrgangleiter Martin Pohl das Ziel kurz zusammen. Mit insgesamt 25 Teilnehmern wurden somit im Vorfeld des Wettbewerbes fast 200 Starts im Rahmen der Ausbildung und des Trainings durchgeführt. In dieser Zeit erlangten Michael Schielke und Stefan Piaskowski ihre Segelkunstflugberechtigungen und Silvia Reschka gelang es, die kritischen Prüfer am Boden zu überzeugen und ihr Leistungsabzeichen in Silber abzulegen.

Am Abend des 14.06. war es dann Thomas von Larcher, der zweite Vorsitzende des KFAO, der den Salzmann Cup als Wettbewerbsleiter und Teilnehmer eröffnete und nach einem eingehenden Briefing am Abend allen Teilnehmern und Unterstützern viel Spaß wünschte. Bereits der erste Wertungstag am 15.06. hatte es in sich. Um das Wetter bestmöglich zu nutzen, absolvierten alle drei Wettkampfklassen zwei volle Durchgänge. Mit einer Startbereitschaft um 7 Uhr am Morgen, der letzten Landung um 20 Uhr am Abend und über 80 Starts waren der Tag, die Piloten und die Kampfrichter ausgereizt. Die stürmische Rückseite der in der darauffolgenden Nacht durchgezogenen Kaltfront führte zur Neutralisierung des nächsten Tages. Allerdings nicht kampfflos: Die Klasse der Sportsman versuchte sich gegen den Wind zu behaupten, wurde bei 70 km/h Wind aber sprichwörtlich aus der Box geblasen. Am Samstag, dem 17.06., konnte schließlich noch ein Durchgang in allen drei Klassen geflogen werden. Somit wurde der Wettbewerb mit drei Wertungen in jeder Klasse erfolgreich abgeschlossen.

Am selben Abend noch stieg sie dann: die große Feier zum zehnjährigen Bestehen des KFAO - maßgeblich organisiert durch den Vor-



Anschau Komet Segelfluganhänger

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

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



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





3: Der Fox am Start

4: Der aktuelle KFAO-Vorstand: David Tempel, Rigo Rose, Thomas von Larcher, Alexander Wagner, Martin Pohl

standsbeirat David Tempel. Doch bevor die Stöllner Flugplatzkapelle den Teilnehmern mit Liedern über die Segelfliegerei richtig einheizen konnte, war es zunächst Zeit, wichtigen Unterstützern des KFAO zu danken. Dazu gab Alexander Wagner im Namen des gesamten Vorstandes einen kurzen Überblick über die Arbeit des Fördervereins und dessen bisherige Erfolge. Besonderen Dank wurde dabei Jan Golze, Michael Schopka und Rigo Rose für das unermüdliche Engagement in den Jahren nach der Vereinsgründung ausgesprochen. Rigo blieb dem KFAO Vorstand bis heute treu und sorgt mit seiner gewissenhaften Art für Ordnung in den Büchern. Ein weiterer herzlicher Dank geht an Gerd Ottensmann und die Interessengemeinschaft Segelkunstflug Nord (ISN) für die tatkräftige Unterstützung des KFAO von Beginn an. Gerd hat sich besonders für die Erprobung der Höhenwindenstarts für den Segelkunstflug eingesetzt und den ersten Segelkunstflugwettbewerb aus der Winde im Vorfeld der Deutschen Meisterschaft 2008 in Rothenburg ausgerichtet.

Mit drei fordernden Kunstflugprogrammen pro Klasse war der Wettbewerb gültig. Am Ende gewinnt Sebastian Dirlam, gefolgt von Eberhard Holl und Gisbert Leimkühler in der Unlimited. In der Advanced schafft es KFAO Mitglied David Tempel auf Platz 1, gefolgt von Holger Geusen und Dominik Heidenreich. In der Sportsman ist es Nora Geusen, die sich gegen Noah Debiel und Johannes Lindner vom gastgebenden Verein in Stölln durchsetzen kann. Allen Geehrten möchten auch wir vom KFAO noch einmal herzlich gratulieren.

Wir möchten uns auf diesem Wege auch bei allen Helfern und dem gastgebenden Verein, FSV Otto Lilienthal in Stölln/Rhinow, für die geleistete Unterstützung bedanken. In spätestens 10 Jahren sehen wir uns wieder – in Stölln – zum Segelkunstflug!

Mehr Informationen im Internet:

Der KFAO im Internet: <http://www.kfao.de>

Salzmann Cup Seiten mit Tagebuch <http://www.kfao.de/index.php/2017-sc-start-menu>

Martin Pohl und Alexander Wagner

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

Flugfunk 8,33 kHz

Besuchen Sie uns auf der AERO Halle A5 - Stand 521

FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

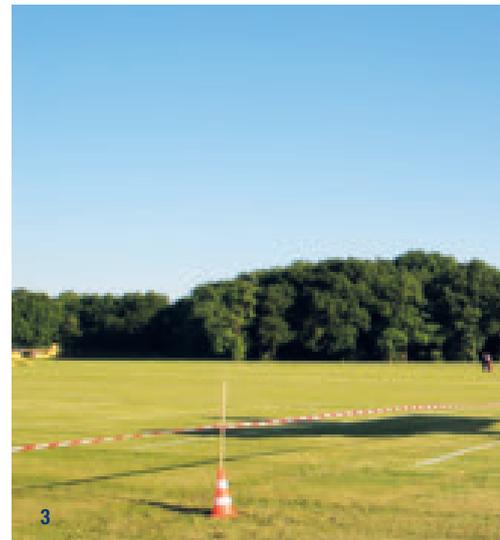
Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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

Ultraleicht DM



1 + 2: Die ganze Bandbreite der UL-Geräte war bei der DM vertreten: Trikes, Dreiaxser und Tragschrauber

Für die Trike-Flieger vom UL-Flugplatz Metelen im Münsterland war es fast ein Betriebsausflug. Gleich 6 Teams hatten sich für die 28. Deutsche UL-Meisterschaft in Goch angemeldet. Sie nutzten den Wettbewerb vom 25. bis 28. Mai damit auch gleich für die Wertung als Vereinsmeisterschaft. Die Flieger aus Metelen und Umgebung gehörten wie auch etliche andere Teilnehmern zu den Neueinsteigern in den Wettbewerbssport. Sie waren sich mit den ‚alten Hasen‘ am Ende einig: „Eine rundum gelungene Veranstaltung! Sie hat uns fliegerisch deutlich weiter gebracht, uns mehr Sicherheit für unsere Überlandflüge gegeben und darüber hinaus auch Spaß und interessante Erlebnisse gebracht.“

Ein positives Fazit konnte auch Wettbewerbsleiter Michael Kania ziehen: „Mit dem LSV Goch hatten wir einen tollen Gastgeber und eine hervorragende Infrastruktur für diesen sportlichen Event.“ Auch Aufgabendesigner Ernst Graf und Auswerter Robert Mair sind rundum zufrieden. Sie freuten sich besonders darüber, dass es trotz der Luftraumstruktur rund um Goch mit der Nähe zum Airport Weeze keinerlei Probleme gab, die vorgegebenen Flugrouten einzuhalten. Im Vorfeld hatte es aus der nordrhein-westfälischen UL-Kommission unter anderem deswegen erheblichen Widerstand gegen die Entscheidung für Goch als Austragungsort gegeben. Ultraleichtfliegen ist per Definition Luftsport und damit ist auch klar benannt, dass es sich bei unserem Hobby nicht nur darum drehen sollte, gelegentlich die erweiterte Platzrunde zu fliegen oder am Wochenende den Nachbarplatz zum Kaffeetrinken zu besuchen. Sport ist eben auch, sich mit anderen zu vergleichen, seine eigenen Leistungen mit denen anderer zu messen oder die eigene Leistungsgrenze auszudehnen. Viele andere Sportarten funktionieren so und deren Meisterschaften färben auch auf den

Breitensport ab. So ist das auch bei den im DAeC oder DULV organisierten UL-Fliegern.

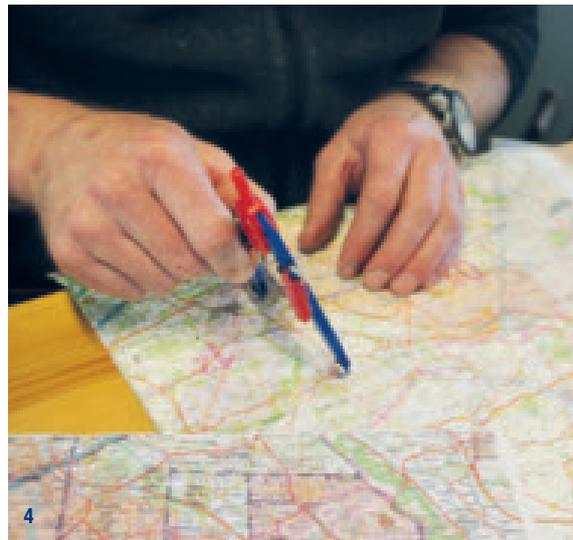
Die Aufgabenstellung bei der DM in Goch war recht klar: einen Flug zu vorgegebenen Wendepunkten planen, auf der Karte einzeichnen, den Track sehr genau einhalten und während des Fluges ein paar fotografierte Details am Boden erkennen. So lautete die Anforderung am ersten Wettbewerbstag.

Das klingt einfach, ist es aber natürlich nicht so ganz, denn dann wäre es ja ein gemütlicher Ausflug und keine Deutsche Meisterschaft. So sind bei der Flugplanung Winkelmesser, Zirkel, Lineal und Drehmeier gefragt. Elektronische Programme sind genau so tabu wie GPS während des Fluges.

Trotzdem ist diese Art von Fliegerei kein Zauberwerk. Allein mit den Fliegerkarten von Plano2plus im Maßstab 1:200.000 ist schon ein sehr genaues Navigieren auf den rund 180 km langen Strecken erlaubt.

Anspruchsvoller waren da schon die Aufgaben am zweiten Tag. Hier kam noch hinzu, dass die Geschwindigkeit über Grund für die einzelnen Streckenabschnitte kalkuliert und dann auch während des Fluges so genau wie möglich eingehalten werden muss. Fliegerisch eine Herausforderung, wenn die Geschwindigkeitsspanne des eigenen Fluggerätes nicht besonders groß ist. Wer hier die Daten seines ULs sehr genau kennt, ist schon mal im Vorteil und wer hier von der errechneten Geschwindigkeit um mehr als 10 Prozent abweicht, verliert schnell 40 Prozent der maximal möglichen Punkte. Für die dritte Navigationsaufgabe wurde die Schraube noch einmal angezogen, denn hier bestand der Kurs aus zwei unterschiedlich großen Kreisbögen, zwischen denen gewechselt werden musste, wenn ein am Boden ausgelegtes Zeichen in Sicht kam.

Ziellandungen gehören ebenfalls zum Programm einer Deutschen Meisterschaft. Auch wenn heute viel zuverlässigere Motoren im Ein-



3: Nur wer seine Maschine genau kennt, kann die Rollstrecke kalkulieren und schafft es über das Flutterband
 4: Zirkel und Lineal sind gefragt bei der Vorbereitung der Navigationsaufgabe.

satz sind als in den Anfangszeiten der ULs: Auf einen Motorausfall mit anschließender Außenlandung auf nicht immer komfortablem Gelände sollte jeder Pilot vorbereitet sein. Genau das wird simuliert, wenn über dem Platz in einer frei gewählten Höhe der Motor ausgeschaltet wird und in einer halbwegs ordentlichen Platzrunde das 100 Meter lange Landedeck erreicht werden muss. Bei jedem Piloten steigt naturgemäß der Puls, wenn es plötzlich still wird und der Aufsetzpunkt möglichst präzise angesteuert und erreicht werden muss. Schiedsrichterin Eva Kania und ihre Helfer Michaela

und Detlev Oltmanns am Landefeld konnten durchaus bei einigen Piloten die volle Punktzahl notieren. Aber die Zahl derjenigen, die vor oder nach dem Landefeld aufsetzten, war durchaus signifikant. Selbst die Sieger bei den Dreiaxsern und den Trikes hatten jeweils eine Landung mit 0 Punkten in ihrer Bilanz. Eine Herausforderung an die Einschätzung von Wind und Leistungsdaten des eigenen Fliegers war auch die letzte Aufgabe dieser Meisterschaft: ein Start über ein Hindernis. Am Ende des Startdecks war ein Flutterband in einem Meter Höhe gespannt und die Piloten

L I V E S
 S A V E D

2 5 3

Mit *Sicherheit* auf Kurs!
 With safety on course!



JUNKERS
 Profly
www.junkers-profily.de

Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach | Phone: +49 (0) 9221 87 93 12
 Fax: +49 (0) 9221 87 93 13 | Email: info@junkers-profily.de

ULTRALEICHTFLUG



durften wählen, in welcher Entfernung davon sie mit dem Startlauf beginnen wollten. Nur drei Piloten hatten sich verkalkuliert und das Flatterband zerrissen.

Womit wir auch schon am harmonischen Ende der Meisterschaft angelangt sind! Gesiegt haben in den beiden Hauptklassen Dreiachser und doppelsitzige Trikes (die zusammen mit den drei Tragschrauben gewertet wurden) die Wettbewerbsveteranen Henry und Helga Bohlig (Savage 912S) und Viktor Wyklicky/Sven Harsch (Eagle). Hierbei war aber die Punktdifferenz zwischen dem zwei-

ten, dritten und vierten Platz äußerst gering. Rudy Winter (Royal) setzte sich bei den einsitzigen Trikes an die Spitze.

Eine Übersicht über die Ergebnisse der Klassen und die Gesamtsieger gibt es auf der Webseite des DAeC unter <https://www.daec.de/sportarten/ultra-leichtflug/wettbewerbe/dm-ergebnisse-2017/>



Wolfgang Lintl

AL2		Aerod. Control System Twoseater	
Platz	Comp. No.	Name	Gesamtpunkte
1	101	Henry Bohlig / Helga Bohlig	3032
2	106	Reinhold Rieger / Ruth Hahn-Rieger	2975
3	102	Bernd Andree / Ron Leander Eilers	2821

WL2		Weight-Shift Control System, Twoseater	
Platz	Comp. No.	Name	Gesamtpunkte
1	204	Viktor Wyklicky / Sven Harsch	3535
2	203	Dietmar Haas / Kirstin Jaeger	2376
3	201	Richard Krüger-Sprengel / Xiaoying Hou	2330

WL1		Weight-Shift Control System, single seater	
Platz	Comp. No.	Name	Gesamtpunkte
1	403	Rudy Winter	3681
2	404	Michael Heitkötter	2712
3	405	Walter Westhoff	1580

Gesamtergebnis aller Klassen				
Platz	Comp. No.	Name	Class	Gesamtpunkte
1	204	Viktor Wyklicky / Sven Harsch	WL2	3478
2	403	Rudy Winter	WL1	2520
3	203	Dietmar Haas / Kirstin Jaeger	WL2	2307

Leider haben nicht alle qualifizierten Teams Interesse oder Möglichkeiten, in diesem Jahr im August an der UL-Europameisterschaft in Ungarn teilzunehmen. Die beiden Triker Wyklicky und Krüger-Sprengel werden dort die deutschen Farben vertreten.

Termin und Austragungsort der 29. UL-DM stehen schon fest: Gastgeber vom 10. bis 13. Mai 2018 ist der Flugplatz Jena-Schöngleina (EDMJ).



Dreiachser: 2. Platz Reinhold und Ruth Rieger, Deutsche Meister Helga und Henry Bohlig, 3. Platz Bernd Andree und Ron Leander Eilers



Trikes, einsitzig: 2. Platz Michael Heitkötter, Deutscher Meister Rudy Winter, 3. Platz Michael Westhoff



Trikes doppelsitzig: 2. Platz Dietmar Haas, Kirstin Jäger, Deutsche Meister Viktor Wyklicky, Sven Harsch, 3. Platz Hou Xiaoying, Richard Krüger-Sprengel

DAeC-LANDESVERBAND BREMEN e.V.



Jetzt offiziell: Zusammenschluss von SFG und WFG



Wer gehört zu welchem Verein? Das ist kaum noch auseinander zu halten. Schon vor dem offiziellen Zusammenschluss waren die beiden Vereine nicht nur namentlich zu einer Gemeinschaft zusammengewachsen.

Über 50 Jahre war die Airbus Weser-Fluggemeinschaft auf dem ehemaligen Werkflughafen Lemwerder beheimatet, bevor Wartung und Umbauten von Großflugzeugen am Standort aufgegeben und das Gelände einem Hersteller von Rotorblättern für Windkraftanlagen übergeben wurde. Der lagerte fortan Rotorblätter auf der fast 2 km langen Asphaltbahn. Wenngleich ein Segelflugbetrieb auf den Randflächen weiterhin problemlos möglich gewesen wäre, wollte der neue Hausherr eine weitere Mitbenutzung nicht dulden und kündigte dem Verein mit Ablauf des Jahres 2011. Für den Verein begann darauf eine Odyssee, die ihn zu Gastaufenthalten nach Metzingen, Hoya und Delmenhorst führte. Ein solches Nomadenleben und die Ungewissheit über die Zukunft zerrt auch bei den geduldigsten Mitgliedern irgendwann an den Nerven. Jeder wünschte sich eine planbare Zukunft. Deshalb nahm der Vorstand der Airbus Weser-Fluggemeinschaft Anfang 2015 mit dem Vorstand der Segelfluggruppe Bremen Kontakt auf und fragte an, ob man sich einen gemeinsamen Flugbetrieb vorstellen könne. Der Vorstand der Segelfluggruppe Bremen sagte zu, unter der Bedingung, dass

bei einem längeren gemeinsamen Flugbetrieb eine Verschmelzung angestrebt werden sollte. Das Segelfluggelände Tarmstedt war und ist zu klein, um zwei getrennte Vereine aufnehmen zu können.

Bis zur ordentlichen Mitgliederversammlung im Frühjahr 2016 war ein Kooperationsvertrag ausgehandelt worden, der die gemeinsame Nutzung der Vereinsgeräte und der Flugzeuge regelte. Dieser Kooperationsvertrag wurde in den Versammlungen der beiden Vereine mit Mehrheit angenommen und es konnte losgehen.

Schnell zeigte sich, dass die beiden Vereine gut zusammen passten und sich gegenseitig ergänzten. Aufgrund der Möglichkeit, durch eine Saisonmitgliedschaft in den jeweils anderen Verein ohne zusätzliche Kosten einzutreten, konnten die Flugzeuge des anderen Vereines geflogen werden, was insbesondere die Jugend eifrig in Anspruch nahm. Es wurde des Öfteren während der Saison 2016 festgestellt, dass gerade bei nicht so gutem Wetter, also „Platzrundenwetter“, ohne den zweiten Verein ein Flugbetrieb mangels Personal gar nicht möglich gewesen wäre. Ohne Probleme brachte sich der Gastverein

bei verschiedenen Veranstaltungen (Gerd-Geiger-Vergleichsfliegen, Landesjugendvergleichsfliegen, Tag der Offenen Tür) bei der SFG Bremen ein.

So reifte während der Saison der Entschluss, die Fusion, oder wie man im korrekten Sprachgebrauch sagen müsste – die Verschmelzung – in Angriff zu nehmen. Da eine Verschmelzung notariell begleitet werden muss, fand ein erstes Treffen mit einer Bremer Anwaltskanzlei im August 2016 statt.

Die ursprüngliche Absicht, dass sich beide Vereine auflösen und danach als ein Verein neu gegründet würde, war schnell vom Tisch. Es wäre dann nämlich Grunderwerbsteuer fällig geworden, da die SFG Bremen Eigentümer des Flugplatzgeländes war, eine neue Platzgenehmigung sowie eine neue ATO hätten beantragt werden müssen. Somit wurde die Verschmelzung dahingehend eingeleitet, dass die Segelfluggruppe Bremen die Airbus Weser-Fluggemeinschaft aufnimmt. Beide Vereine begegneten sich auf Augenhöhe, was die finanzielle Ausstattung und die Vereinsregularien anbelangte.

Auf den außerordentlichen Mitgliederversammlungen im Herbst holten sich die Vor-

stände beider Vereine von ihren jeweiligen Mitgliedern das Votum, den Zusammenschluss vorzubereiten. Dazu wurden vier paritätisch besetzte Arbeitsgruppen gebildet, die jeweils aus Vorstandsmitgliedern und gewählten Mitgliedern bestand.

Diese Arbeitsgruppen behandelten

- Die Infrastruktur (Gebäude, Werkstättenausstattung usw.). Wobei hier kein abschließender Entschluss gefasst wurde, weil die Entwicklung des Flugzeugparkes der nächsten zwei – drei Jahre abgewartet werden sollte.
- Die Finanzen (Deckung der laufenden Kosten durch Beiträge und Fluggebühren)
- Die Vereinsregularien (Satzung, Geschäfts- und Flugbetriebsordnung, Jugendordnung)
- Die Kommunikationsgruppe. Diese Gruppe hatte eine große Bedeutung, da bei ihr alle Zwischenergebnisse aus den Arbeitsgruppen zusammen liefen und an die Mitglieder veröffentlicht wurden. Aus der Mitgliedschaft konnten wiederum über die Arbeitsgruppe Vorschläge gemacht werden. Somit war sichergestellt, dass bei den „normalen“ Mitgliedern nicht der Eindruck entstehen konnte, dass die Verschmelzung hinter verschlossenen Türen verhandelt wurde.

Bis zur ordentlichen Versammlung waren die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen vorgehandelt und konnten vorgestellt werden. Sie wurden von den Mitgliedern beider Vereine mit großer Mehrheit angenommen. Beim Korrekturlesen der Ergebnisse wurden noch kleine Unstimmigkeiten festgestellt, die aber nur redaktioneller Natur waren.

Die Vorstandsvorsitzenden der Vereine arbeiteten mit Hilfe des Notars einen Verschmelzungsvertrag und –bericht aus. Danach waren Fristen zur Auslegung der Geschäftsberichte der letzten drei Jahre in den Geschäftsräumen des jeweils anderen Vereins einzuhalten. Bei Nichteinhaltung dieser Fristen wären alle Verhandlungen zur Verschmelzung unwirksam gewesen und alles hätte von vorne beginnen müssen.

Zusammen mit der rechtzeitigen Einladung zur Verschmelzungsversammlung, die am 09.06.2017 aus rechtlichen Gründen innerhalb der Bremer Landesgrenzen stattfinden musste, wurden die endgültigen Vereinsregularien und der Verschmelzungsbericht und –vertrag an die Mitglieder versandt, die sich somit ein letztes Mal mit den Unterlagen beschäftigen konnten.

In der eigentlichen Verschmelzungsversammlung, an der die Mitglieder beider Vereine zusammen sowie der Notar teilnahmen,

wurde dann von Seiten der Segelfluggruppe Bremen über die neue Satzung, Gebührenordnung, Geschäfts-, Flugbetriebs- und Jugendordnung, den Verschmelzungsvertrag und-Bericht und den Interimsvorstand bis zur Neuwahl im Frühjahr 2018 abgestimmt. Alle Abstimmungen hatten ein mehr als 90 %iges positives Ergebnis.

Die Mitglieder der Airbus Weser-Fluggemeinschaft stimmten nur über den Verschmelzungsvertrag und –bericht ab. Hier gab es jeweils eine 100 %ige Zustimmung.

Somit waren 50 Minuten nach Beginn der Versammlung beide Vereine verschmolzen zur „Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen“. Während die Mitglieder sich auf den Weg zu einem kleinen Umtrunk in der Bremen-Halle des Bremer Flughafens anlässlich der Verschmelzung machten, mussten die Vorstände in Anwesenheit des Notars nach Verlesung des Vertrages und Berichtes diese unterschreiben.

Obwohl anlässlich der Vereinigung noch viel Arbeit zu erledigen ist, sind alle Mitglieder zuversichtlich, dass dies ein großer Schritt in eine gesicherte Zukunft der Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen ist.

Martin Zimmermann

Liebe Segelfliegerfreunde aus Metzingen, Hoya und von der Großen Höhe

Noch bevor Ihr es aus diesem Artikel erfahren habt, dürfte es sich zu Euch herumgesprochen haben, dass wir beschlossen haben, mit der ehemaligen Segelfluggruppe Bremen in Tarmstedt zu verschmelzen. Fusionieren ist wohl das gebräuchlichere Wort dafür. Bitte versteht diese Entscheidung nicht als Undankbarkeit gegen Euch. Ganz im Gegenteil. Wir sagen es deutlich: wir haben Euren drei Vereinen viel zu verdanken. Als wir nach dem Verlust unseres Geländes in Lemwerder Hilfe brauchten, wart Ihr für uns da. Ihr habt uns ermöglicht, in den letzten Jahren überhaupt weiter fliegen zu können. Wir konnten Eure Flugplätze uneingeschränkt mitbenutzen, teilweise sogar Eure Flugzeuge fliegen, von Euren Plätzen aus sind wir überland geflogen, unsere Schüler haben ihre ersten Alleinflüge bei Euch gemacht. Ihr habt uns Platz in Euren

Hallen geschaffen, wir haben uns in Euren Vereinsräumen aufgehalten, unsere Anhänger und Wohnwagen bei Euch abgestellt. Für eure Bereitschaft, in dieser Zeit zusammen zu rücken, damit wir weiter fliegen können, sei Euch ganz herzlich gedankt. Wir wissen das zu schätzen und konnten erfahren, dass es auch heute noch so etwas wie Fliegerkameradschaft gibt. Wenn wir uns für eine Zukunft in Tarmstedt entschieden haben, dann deshalb, weil es zuvor schon enge Kontakte einiger Mitglieder beider Vereine zueinander gab. Unsere Vereine haben im Landesverband zusammengearbeitet und für viele unserer Mitglieder ist Tarmstedt der nächstgelegene Platz.

Die Tarmstedter waren bereit, ihren Verein in einen gemeinsamen, verschmolzenen Verein einzubringen. Dazu gehören in Teilen neue Regeln und Verfahren, weil wir das Ziel

hatten, aus den beiden bisherigen Vereinen das jeweils Beste zu übernehmen, damit kein Mitglied schlechter gestellt würde als bisher. Die Tarmstedter haben, wie wir auch, manches Gewohnte zugunsten des Neuen aufgegeben. Beide Vereine müssen sich ein Stück weit umgewöhnen. Wir hätten einfachere Wege gehen können, aber wir haben uns für diesen entschieden. Gerne denken wir an die Zeit bei Euch zurück und freuen uns, wenn wir jemanden von Euch treffen oder wir zu einem Wettbewerb oder Fliegerlager noch einmal bei Euch zu Gast sein können.

Besten Dank noch einmal für Eure spontane Hilfsbereitschaft, die herzliche Aufnahme und tolle Unterstützung während unserer Zeit bei Euch.

Die Segelfliegerinnen und Segelflieger der ehemaligen Airbus Weser-Fluggemeinschaft

Azubi-Fliegen in Weser-Wümme

Traditionell, wie in jedem Jahr, wurden auch im Mai 2017 Auszubildende des Technischen Bildungszentrums Mitte Bremen auf dem Flugplatz Weser Wümme (EDWM) zu einem Rundflug empfangen. Die Aktion „AZUBI Fliegen“ sollte dem Abschluss eines erfolgreichen Ausbildungsabschnittes dienen und gleichzeitig die Leistungen der Auszubildenden deutlich machen. Da alle ca. 30 junge Leute im Bereich Luftfahrt ihre Ausbildung absolvieren ist der Gedanke eines kleinen fliegenden Praktikums naheliegend. Piloten und Flugzeuge wurden von der Flugsportgruppe Airbus Bremen bereitgestellt. Zu guter Letzt wurden dann die Zeugnisse des zurückliegenden Ausbildungsjahres verteilt. Die Aktion „AZUBI Fliegen“ war erneut ein voller Erfolg und wurde als solches von den Schülern bestätigt mit der Bitte, diese Tradition im kommenden Jahr fortzusetzen.

Gerd Hüls



Es ist noch Suppe da ...



Motorsegler, Gyrocopter, Ultraleichts, junge E-Klasse und Oldtimer trafen sich in Hüttenbusch, um ihre Piloten zum Grill zu bringen.

Fake News! Suppe ist es nämlich nicht, die der Luftsportclub Niederweser für seine einfliegenden Gäste bereithält, sondern Bratwürste und Nackensteaks. Zum letzten Mal in diesem Jahr werfen die Hüttenbuscher Flieger am ersten Mittwoch eines Monats den Grill an. Das wird dann der 06. September sein. Zur Erinnerung: an jedem ersten Mittwoch eines Sommermonats laden die Hüttenbuscher zum zwanglosen Feierabendfliegen ein. Ohne Ziellandewettbewerb oder ähnlichem. Einfach nur

so, zum gemütlichen Grillabend und zum Klönen unter Fliegerfreunden. Und natürlich zum gegenseitigen Flugzeug-Begutachten und ‚Mal ins Cockpit gucken‘. Landegebühen gibt es nicht, dafür die Herausforderung auf einem kurzen Platz zu landen, der darüber hinaus zunächst erst einmal gar nicht so leicht zu finden ist. Das haben aber an den ersten Mittwochabenden im Mai, Juni, Juli und August auch genug geschafft, berichtet Niklas Seibt. „Wir waren überrascht und erfreut, wieviel Flugbewe-

gungen wir hatten, obwohl es ja eigentlich gar keinen besonderen Anlass gibt. Einfach nur mal eine lockere Zusammenkunft – und es war jedesmal nett.“ Wer also vor dem langen Herbst und Winter auch noch einmal dabei gewesen sein möchte, sollte sich den Termin merken:

06. September ab etwa 16:00 Uhr, Flugplatz Hüttenbusch EDXU im Elbe-Weser Gebiet.

Ralf-M. Hubert

FLY – IN in Ganderkesee

Der Flugplatz Ganderkesee lädt am 09. und 10. September zum Fly-in ein. Nach der Landung kann man sich im Airfield-Restaurant zunächst stärken und dann mit frischer Aufmerksamkeit die Fachvorträge zur Benutzung des Garmin 430 und der DFS zu praxisrelevanten Themen anhören. Die Fallschirmsprungschule YourSky bietet den Besuchern an beiden Tagen viel Sprungbetrieb mit der Pilatus Porter. Durch die Landefläche auf einem separaten Feld, kann der gewohnte

Flugverkehr parallel ohne Einschränkungen erfolgen.

Im FLY-4D Motion Flugsimulator können die FLY-IN Besucher einen ILS-Anflug auf Innsbruck durchführen. Auf einem Flugzeugmarkt mit angeschlossener Ersatzteilbörse findet man unter den ausgestellten Gebrauchtflugzeugen vielleicht genau sein Schätzchen. Darüber darf man sich dann auf der Hangarparty am Samstagabend freuen, für die der Gastgeber ein Buffet mit Musik und ein

tolles Showprogramm ankündigt. Wer wetterbedingt vielleicht doch nicht anfliegen kann, muss deswegen nicht auf das FLY –IN verzichten. Die Gastgeber haben auch daran gedacht und bieten Übernachtungsmöglichkeiten im Hotel direkt am Platz oder Stellplätze für Zelt und Wohnmobile.

Weitere Infos:

www.flugplatz-ganderkesee.de/fly-in

Ralf-M. Hubert

Wie geht's zum KNMI ?

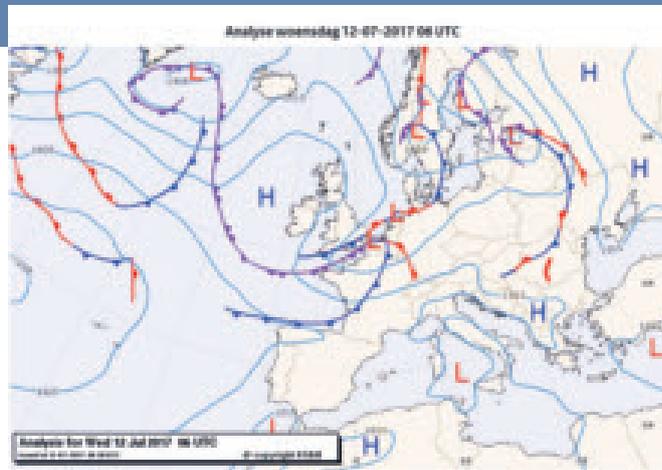
Die synoptischen Wetterkarten des niederländischen Wetterdienstes KNMI sind bei vielen Luftsportlern wegen ihrer klaren Darstellung sehr geschätzt. Nur der Weg dorthin ist für die meisten ein verworrenes Suchspiel. Deswegen hier eine kurze Anleitung wie man zu den rechts abgebildeten Wetterkarten gelangt:

Zunächst auf www.knmi.nl

Dann in der blauen Kopfzeile „Nederland nu“ anklicken.



Wenn diese Seite geöffnet hat, dann dort weit unten auf „Weerkaarten“ klicken.



Kurzer ergänzender Hinweis: Auch der DWD hat auf seiner Seite www.flugwetter.de seit längerem eine deutlichere, jetzt farbige Analysekarte mit klaren Konturen und gut erkennbaren Frontverläufen.



Die durch eine Vielzahl von Stationsmeldungen und schwachen Länderkonturen unübersichtliche alte Schwarz-weiß Karte muss also niemanden mehr schrecken. Ralf-M. Hubert

Wir gratulieren:



Tim Marholz

hier mit seinen Fluglehrern Tim Rügenbeck (Mi.) und Lars Hagemann zum ersten Alleinflug am 05.06. in Tarmstedt
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



Paul Wessel

zum ersten Alleinflug am 18.06. in Tarmstedt
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



Dirk Grollius und Xavier Hue (re.)

zur Erweiterung von PPL-(A)-TMG auf SEP am 29.06. in Hüttenbusch
Luftsport-Club Niederweser

Nachruf Sibylle Hagemann

Nach einem schweren häuslichen Unfall und sieben Monaten anschließenden Kampfes von Sibylle, ihren Ärzten und Pflegern, ist Sibylle Hagemann Ende Mai verstorben.

Mit ihrem damaligen Wohnort in Berlin nahmen Sibylle und ihr Mann Jens an jedem Wochenende die Fahrt über die Transitstrecke nach Metzgingen auf sich, um dort zu fliegen. Metzgingen war einer der Flugplätze für die Berliner Segelflieger-Diaspora, daher auch der Zusatz Metzgingen

„Berliner Heide“. Später begleitete Sibylle ihren Sohn Lars zu Trainingslagern, Wettbewerben und Meisterschaften als Rückholerin für die Golf-Romeo, Kilo-Romeo und als allgemein guter Geist kleiner Wettbewerbsmannschaften, die immer von Sibylles selbstloser Hilfsbereitschaft schwärmten. Sibylle, bei jedem zukünftigen Lamm-Essen und jeder Olive auf unseren Tellern werden wir an Dich denken. Unser Mitgefühl gilt Lars und Jens.

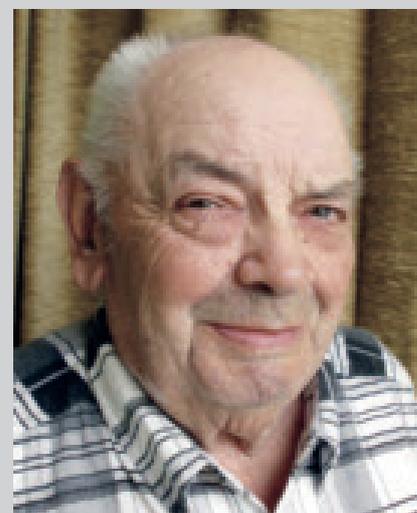
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen e.V.



Nachruf Hans-Peter Wichels, genannt „Glenn“

Glenn Miller wurde er genannt, nicht nur unter Segelfliegern, sondern auch in Tarmstedt, seinem Heimatort, in dem er geboren wurde, aufwuchs und Zeit seines Lebens wohnte. Glenn war ein bekanntes Original in Tarmstedt und Umgebung. Jeder kannte ihn. Er war ein Unikum, ein ganz besonderer Mensch, auf den die Beschreibung: „harte Schale, weicher Kern“ in besonderer Weise zutraf. Glenn war aus tiefstem Herzen Segelflieger. Zuerst die Flugsportgemeinschaft Tarmstedt und Umgebung e. V. und dann ab 1964 die Segelfluggemeinschaft Bremen e. V. sowie die Menschen auf dem Flugplatz Tarmstedt/Westertimke waren seine Familie. Glenn war von den 60er Jahren bis über das Jahr 2000 hinaus als aktiver Flieger, Werkstattleiter und guter Geist auf dem Flugplatz in Westertimke/Tarmstedt allgegenwärtig. Ausgebildet wurde Glenn als Schiffsbauer, Segelflieger, Werkstattleiter, Flugzeugschweißer, Windenfahrer und -reparateur. Darüber hinaus wirkte er als Landmaschinenmechaniker, Treckerfahrer, Anhänger-Konstrukteur, Platzwart, und noch vieles andere dazu. In den Wintermo-

naten liebte er es, nach Südafrika zu fliegen und dort das Land zu erkunden oder bei unserem Partnerverein in „Bloemfontain“ die großen Möglichkeiten des Segelfliegens auf der Südhalbkugel unseres Planeten zu genießen. Hans-Peter Wichels muss in einem Zusammenhang genannt werden mit den unter Bremer Segelfliegern bekannten großen Namen wie Jan Eilers und Horst Kretschmer, die zu den ersten und legendären Segelfluglehrern auf dem Segelfluggelände Westertimke/Tarmstedt gehörten. Glenn war einer der ersten Werkstattleiter und Flugzeugschweißer auf diesem Fluggelände und arbeitete jahrelang in enger Verbindung mit Jupp Könsgen und Werner Paulsen, die ihre visionäre und erfolgreiche Aufbauarbeit ohne Glenn niemals hätten bewerkstelligen können. Gerade in der Zeit der 50er, 60er und auch noch 70er Jahre waren Werkstattleiter genauso wichtig, wenn nicht manchmal wichtiger als die Fluglehrer, galt es doch, das Fluggerät und die Winde mit wenig Geld und viel Phantasie in Schuss zu halten und mit schnellen Reparaturen die Flug- oder Funktionsfähigkeit der Geräte für den kommenden Flugtag wieder herzustellen.



len. Auch der Bau des Vereinsheimes und der Flugzeughallen in Eigenleistung wäre ohne Glenn undenkbar gewesen. Für seine Verdienste wurde Glenn im Jahre 2009 zum Ehrenmitglied erklärt. Wir werden Hans-Peter Wichels, genannt „Glenn“ immer ein respektvolles und ehrendes Andenken bewahren.

*Für den Vorstand der Airbus
Segelfluggemeinschaft Bremen e.V.
Rolf Struckmeyer*

Gut bewacht und gut geflogen



G20-Gipfel in Hamburg, der Luftraum im Umkreis von 80 km um die Stadt vom 06.07.-09.07.2017, 00:00Uhr gesperrt; davon waren nicht nur fast alle Hamburger Luftsportvereine, einschließlich Modellflug, sondern auch etliche in Niedersachsen und Schleswig-Holstein betroffen. Die Akaflieg

Hamburg hatte Glück, ihr Platz in Neu Gülze lag so gerade eben außerhalb der Flugverbotszone. Während bei den Modellfliegern, den Bobergern und den Fischbekern Polizisten mit Mannschaftswagen den Luftraum bewachten, waren Mitglieder des Hamburger Verein für Luftfahrt und des Segelflug-



Club Fischbek Gäste der Akaflieg in Neu Gülze. Es waren zwei sehr schöne Flugtage, nicht nur thermisch. Die jüngeren Piloten und die Flugschüler konnten reichlich Erfahrungen mit neuen Platzgegebenheiten und Landschaftsbildern sammeln, für die Älteren war es entspanntes Fliegen bei Freunden, ohne die üblichen Pflichten eines heimischen Flugbetriebes. Da das Flugverbot schon am Samstag Abend aufgehoben worden war, konnten wir am Sonntag unsere ASK 21 bei schönstem Wetter im Schleppflug von Neu Gülze nach Fischbek zurückbringen. Danke an die Freunde der Akaflieg für die schönen Flugtage, und danke auch an die Polizei für ihren Dienst auf unserem Fluggelände.

Text: Heike Capell

Fotos: Heike Capell, Henrike Oelkers

Klaus Herbst – neuer Segelflugreferent im Luftsportverband Hamburg e.V.



Im Februar dieses Jahres wurde Klaus Herbst auf der Jahreshauptversammlung des Luftsportverbandes Hamburg als Segelflugreferent ernannt. Übernommen hat er das Amt von seinem Vorgänger Sebastian Huhmann, der es über zwölf Jahre mit großem Engagement ausgeübt hatte und wofür ihm an dieser Stelle nochmals ausgiebig gedankt sei.

Klaus Herbst wird die Interessen der Segelflieger in Hamburg vertreten und ist dabei zuständig für die Koordination der

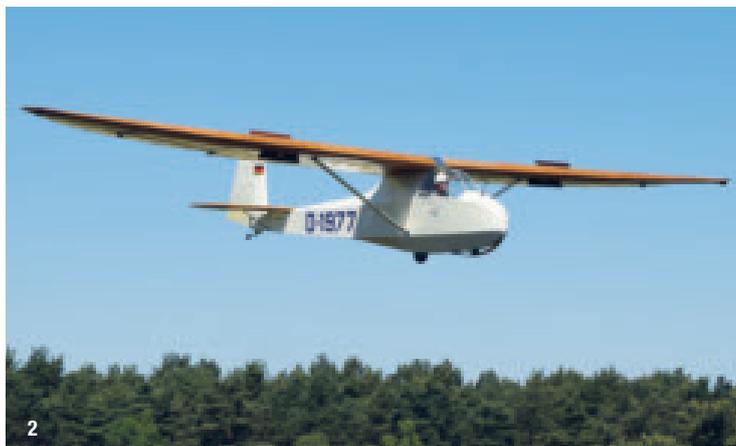
Segelflugaktivitäten im Landesverband. Zu seinen grundlegenden Aufgaben zählen auch die Vertretung des Landesverbandes Hamburg in der Bundeskommission (BUKO) Segelflug des DAeC und die Mitwirkung in den Fachausschüssen wie z.B. „Luftraum“. Klaus ist dem Luftsport und der Luftfahrt eng verbunden - in seinem Verein, dem HAC Boberg, als Segelflugpilot, Fluglehrer und Streckenflieger und im Berufsleben als Flugkapitän auf der Langstrecke.

Wir freuen uns, mit Klaus Herbst einen



äußerst erfahrenen und fachkompetenten Vertreter für die Belange des Segelflugs in Hamburg gewonnen zu haben und wünschen ihm bei der Ausübung seines Amtes viel Erfolg.

D-1977 fliegt wieder - Eine Geschichte wie Ostern und Weihnachten an einem Tag!



- 1: Das Reparatur-Team: Harald Kämper, Erich Höcker, Georg Themann, Ulf Ewert, Oswald Dickau
2: Landung nach erfolgreichem Abnahmeflug
3: Erste Besichtigung durch Harald, Oswald und Stefan

Das Grunau-Baby D-1977 des Segelflugglubs Fischbek bedeutet für uns ein Stück Vereins-Geschichte. Es wurde von 1954 – 1957 von unserem damaligen Fluglehrer Viktor Schuback erbaut und bis 1962 von vielen Flugschülern und Nachwuchspiloten für Übungsflüge genutzt. Außerdem wurden auch mehrere Silber-C-Flüge mit dem Baby absolviert.

Nach dem Verkauf 1963 in Richtung Süddeutschland geriet das Baby in Fischbek allmählich in Vergessenheit. Aber nicht für immer! 1993 hat das Baby wieder den Weg zu uns zurück in die Fischbeker Heide gefunden. Seitdem besuchte unsere Baby-Crew - Heike, Reinhard und Hermann - viele Baby-Treffen und VGC-Rallys.

Am 25. Juli 2015 machten wir uns also auch auf den Weg nach Terlet in den Niederlanden, um dort an der VGC-Rally teilzunehmen. Nach einigen Tagen mit stürmischem und regnerischem Wetter sollte am 31. Juli endlich der Flugbetrieb losgehen. Leider wurde aber gleich am ersten Flugtag unser Grunau-Baby bei einer Außenlandung in einem mit Büschen und Bäumen bewachsenen Gelände erheblich beschädigt. Unser Pilot ist dabei glücklicherweise mit

einer kleineren Wirbelverletzung einigermaßen glimpflich davon gekommen.

Zu Hause haben wir uns dann den Rumpf und den linken Flügel erst einmal von innen genauer angesehen um festzustellen, wie umfangreich die Reparatur werden würde. Da unser „Oberholzwurm“ zur Zeit aber noch ein anderes größeres Projekt in Arbeit hatte, haben wir uns entschlossen, das Baby vorerst beiseite zu stellen und die Reparatur auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

Im Frühjahr 2016 hat uns eine kleine Gruppe VGC-Freunde aus Achmer mit ihren Frauen für ein Wochenende in Fischbek besucht. Wir haben gemeinsam zwei schöne Tage verbracht, dabei wurde natürlich auch über das Baby und die Situation in unserer Werkstatt geredet.

Einige Tage später muss dann wohl in Achmer jemand plötzlich eine wundersame Eingebung bekommen haben (oder einen Anruf von ganz oben?). Jedenfalls rief Oswald eines Tages in Fischbek an und sagte, in Achmer hätte sich eine Gruppe zusammengefunden, die bereit wäre, die Reparatur kostenlos zu übernehmen. Wir sollten nur das erforderliche Material bezahlen, das war natürlich sowieso selbstverständ-

lich. Da haben wir nicht lange überlegt und schnell zugestimmt.

Ende Juli haben wir das Baby nach Osnabrück zu Harald transportiert, der für die Reparatur seine Werkstatt zur Verfügung gestellt hat. Dann hat das Achmeraner Team eine große Aktivität entwickelt: sägen, hobeln, schleifen, Spanten reparieren, Holm anschäften, Rippen bauen, beplanken. Nach vier Monaten fleißiger Arbeit waren alle Holzarbeiten fertiggestellt. Als Prüfer hat Stefan Krahn die Arbeiten begleitet und abgenommen. Kurz vor Weihnachten konnte unsere Baby-Crew das Flugzeug wieder abholen. Die gesamte Reparatur-Mannschaft hatte sich zu unserem Empfang in der Werkstatt eingefunden. Anschließend gab es ein gemütliches Beisammensein mit Kaffee und Kuchen im Hause Kämper.

In den folgenden Wintermonaten haben wir in Fischbek noch, wie vorher abgesprochen, die erforderlichen Lackierarbeiten gemacht. Am 27. Mai dieses Jahres fand der Abnahmeflug statt und vom 2. bis zum 6. Juni konnten wir dann wieder am diesjährigen Baby-Treffen auf dem Ith teilnehmen. Wir sind unseren Achmeraner Freunden für ihren Einsatz sehr dankbar. Wenn es unter den vielen Preisverleihungen hierfür eine Kategorie gäbe, würde ihnen der erste Preis zustehen!

*Text: Hermann Beiker
Fotos: H. Beiker, C. Langer*

Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag

Am 08. Juli 2017 ist Manfred Ulbricht 80 Jahre alt geworden.

Seit dem 01.04.1964 ist er Mitglied im Segelflug-Club Fischbek e.V. Schon bald darauf wird er Fluglehrer, dann auch Ausbildungsleiter und ist im Vorstand tätig. Selbstverständlich macht er auch die Werkstatteleiterschulung. Als sich der Verein 1970 den ersten Motorsegler anschafft, wird Manfred Motorseglerwart, kein Wunder, ist er doch Kraftfahrzeugmeister von Beruf. Und so wurde und wird dann auch alles, was in Fischbek einen Motor hat, von Manfred wieder zum Laufen gebracht, auch wenn es hoffnungslos erscheint. Sein fliegerischer Höhepunkt ist sicherlich die Teilnahme an den Europäischen Motorseglermeisterschaften in Finnland, bei der denen er mit seinem Copiloten Eddi Kretschmann den 2. Platz belegt. 2010 erhält Manfred für



seine vielfachen Verdienste die Goldene Ehrennadel des Luftsportverbandes Hamburg. Erst vor kurzem hat er seine Tätigkeit als Fluglehrer aufgegeben, seine Lizenzen für Segelflug und Motorsegler wird er hoffentlich noch lange behalten. Manfreds zweite große Leidenschaft sind Oldtimerfahrzeuge.

Mit seiner Tin Lizzy nimmt er regelmäßig an nationalen und internationalen Veranstaltungen teil. Der Segelflug-Club Fischbek wünscht Manfred noch viele schöne Flüge und allzeit glückliche Landungen.

*Heike Capell
Foto: Ingrid Bade*

Wir gratulieren



Marlene Härtig zum ersten Alleinflug
HAC Boberg am 10.06.2017
bei Fluglehrer Carsten Portmann in Boberg



Nicolas Walter zum ersten Alleinflug
HAC Boberg am 21.06.2017
bei Fluglehrer Dirk Husmann in Boberg

Termine

TERMINE 2017

12.08–27.08.2017	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Schmallenberg, Sauerland
19./20.08.2017	19. und letzte Runde der Segelflug-Bundesliga 2017
09.09.2017	Landes-Jugendvergleichsfliegen in Neu Gülze bei der Akaflieg Hamburg e.V. – Ausweichtermin ist der 16.09.2017

DAeC-LANDESVERBAND NIEDERSACHSEN e.V.



EASA Flugsicherheitsbericht



Die EASA hat auf 117 Seiten den europäischen Flugsicherheitsbericht 2016 herausgegeben. Die Behandlung der Non-Commercial Aviation (Allgemeine Luftfahrt bis zu 5,7 Tonnen) findet auf knapp 20 Seiten statt. Bei der summarischen Aufstellung im Motorflug und Segelflug werden die nationalen Ergebnisse (vergleiche: bfu-web Tabelle C) der letzten Jahrzehnte dahingehend bestätigt, dass Start und vor allen Dingen Landung die Unfallschwerpunkte in der AL waren und sind.

Die EASA benutzt neuerdings den Begriff des

„Aircraft Upset“, ehemals „Loss of Control“, und sieht in 50 % der Fälle hier die Ursache. Dass beim Segelflug an zweiter Stelle der Begriff des „Unstabilised Approach“ erscheint und damit Terminologie aus dem Instrumenten-Anflug verwendet wird, darf sicherlich der Hauptklientel der EASA geschuldet sein. Gemeint ist die Art von Anflug, die dann zu einem Kontrollverlust bzw. Einschlag auf den Boden führt.

Überraschen uns die gemachten Aussagen? Leider wohl nicht, aber die Frage für jeden Schüler, Piloten und Fluglehrer muss doch sein, was können und noch viel mehr was wollen wir gegen diese wiederkehrenden

statistischen Bestätigungen tun? Ignorieren, denn es sind ja immer die anderen, die nicht starten und landen können? Noch eine weitere Standardplatzrunde am Heimatplatz drehen? In einem Übungsflug auch einmal einen Startabbruch, eine Umkehrkurve, einen simulierten Einflug in schlechtes Wetter und eine Außenlandeübung praktizieren und nicht nur darüber reden?

Der detaillierte Bericht ist über den folgenden Link zu erreichen. <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-annual-safety-review-2016>

Günter Bertram

Der DOSB berichtet

Eingetragene Vereine (e.V.) können sich wirtschaftlich betätigen

Kaum eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) im Bereich des Vereinsrechts in den letzten Jahren hat eine so grundsätzliche Bedeutung wie die sogenannte ‚Kindergarten-Entscheidung‘ vom 16.05.2017, mit dem der BGH die seit Jahren diskutierte Frage geklärt hat, ob und in wie weit sich ein e.V. als sogenannter Idealverein (§ 21 BGB) auch unternehmerisch bzw. wirtschaftlich betätigen darf (eine ausführliche Darstellung liefert die aktuelle Ausgabe des FA-Rechtstelegramms).

Das Urteil des BGH hat für die vereinsrechtliche Praxis erhebliche Auswirkungen. Denn seit vielen Jahren wird diskutiert, in welchem Rahmen ein e.V. wirtschaftliche Aktivitäten entfalten kann und in welchem Umfang dies im Verhältnis zu den ideellen Maßnahmen des Vereins zulässig ist. Der Gesetzgeber hatte es mit Verweis auf die Nebenzweck-Rechtsprechung des BGH immer abgelehnt, diese Frage gesetzgeberisch zu regeln.

Es gibt so gut wie keinen Verein, der sich nicht – in welchem Umfang auch immer –

unternehmerisch betätigt, um dadurch die eigentlichen satzungsmäßigen Aufgaben zu finanzieren (beispielsweise durch Vereinsgaststätten, Fitness-Studios oder bestimmte Gesundheitssport-Angebote). Solche Aktivitäten von gemeinnützigen Vereinen standen seit Jahren in der Kritik der kommerziellen Konkurrenten, die solche Aktivitäten von Vereinen aus rechtlichen Gründen für unzulässig hielten und entsprechend gegen Vereine auch gerichtlich vorgegangen sind.

Diesem Gegenwind hat nun der BGH mit einer überraschenden und erfreulichen Klarheit den Wind aus den Segeln genommen. Was bisher in der Rechtsprechung und Fachliteratur umstritten war und gar abgelehnt wurde, hat nun der BGH klargestellt: Die vereinsrechtliche Beurteilung eines Vereins als Idealverein nach § 21 BGB steht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Anerkennung der Gemeinnützigkeit. Die Anerkennung als gemeinnütziger Verein indiziert nach Darstellung des BGH, dass ein Verein nach seiner Ausrichtung nicht auf einen wirt-

schaftlichen Verein, sondern auf einen Idealverein ausgerichtet ist. Das bedeutet freilich nicht, dass dies jetzt immer automatisch bei jedem Verein der Fall ist. Es kommt nach wie vor auf den Einzelfall an.

Aber eines wird deutlich: Der Status der Gemeinnützigkeit hat für jeden Verein noch mehr an Gewicht gewonnen. Die Gemeinnützigkeit ist damit zu einer Art „Lebensversicherung“ für jeden Verein geworden. Birgt diese steuerrechtliche Behandlung nicht nur erhebliche Vorteile bei der Besteuerung eines Vereins, sorgt sie jetzt auch noch für die berechnete Eintragung eines Vereins ins Vereinsregister und verschafft damit auch den „e.V.-Status“, der z.B. unerlässlich ist für die Mitgliedschaft eines Sportvereins in seinem Landessportbund.

Im aktuellen FA-Rechtstelegramm finden Sie eine ausführliche Darstellung zu Entscheidung des Bundesgerichtshofs sowie weitere steuer- und vereinsrechtliche Themen mit Relevanz für den organisierten Sport.

Luftsport Magazin gelesen – und dann?

Jeweils zu Beginn des geraden Monats erhaltet ihr den neuesten „LUFTSPORT“. Die gemeinsame Ausgabe HH, HB, Rheinland-Pfalz und Niedersachsen ist ca. 50 - 60 Seiten stark und wird in einer Auflage von ca. 10.000 Heften herausgegeben. In der Hauptsache dient das Magazin zur Information der Mitglieder, parallel zu den unterschiedlichen Internet-Homepages der Landesverbände und anderer Luftsportorganisationen. Auch andere LV geben Luftsportmagazine heraus, wie zum Beispiel

„Luftsport in Bayern“, „Adler“ und „Lilienthaler“.

In einer Sitzung der Herausgeber wurde über den Verbleib der Magazine im Anschluss an das Lesen durch die Mitglieder spekuliert. Werden die Hefte gesammelt oder wandern sie in den Müll? Sammeln ist beim Luftsport nicht mehr notwendig, weil alle Hefte in einer Online-Datenbank zur dauerhaften Information zur Verfügung stehen. Wegwerfen ist sicherlich die schlechteste Lösung, weil jedes Heft sehr gut als Werbebroschüre

für den Luftsport genutzt werden kann und das mit einer flächendeckenden Streuung. Ich habe seit dieser Sitzung das Heft im Regional- bzw. Fernverkehr „liegen gelassen“ in der Hoffnung, dass Bahnfahrer ihre Reisezeit nutzen - auch Schulen, Arbeitsplätze und Wartezimmer sind meiner Meinung nach sehr gut geeignete Orte.

Also: Nicht wegwerfen, sondern unter die (noch) nicht fliegende Bevölkerung bringen.

Günter Bertram

Drück mal auf die Nase! Fluglehrerlehrgang 2017, Teil 2



„Schaut euch dringend die Fluglehrersprache und die ‚Bibel‘ an.“ Das waren Jürgen Habels (Lehrgangleiter) letzte Worte, bevor er uns am Ende des Theorielehrgangs nach Hause schickte. Mit „Bibel“ meinte er die Methodik der Segelflugausbildung – das Schriftstück, welches für alle Fluglehrer verbindliche Ausbildungsrichtlinien festlegt. Und

was soll man sagen? Zum Glück beherzigten wir alle diesen Ratschlag. Zwar würde der Praxislehrgang wohl etwas entspannter werden als der Theorieteil, aber ein bisschen Vorbereitung konnte auch hier nicht schaden, wie sich noch herausstellen sollte.

Als wir am 30.03.17 auf dem Segelfluggelände Wilsche ankamen, war die LVN-Fahne

bereits gehisst, die Vorfreude groß. Zwei spannende Wochen lagen vor uns, die im Wesentlichen aus drei Punkten bestanden: Lehrproben, Fliegen, Essen. Die Themen der Lehrproben wurden bereits am ersten Tag verteilt. Die große Herausforderung des Lehrgangs war stets, nach einem langen Flugtag an den Lehrproben weiterzuarbeiten.

So erlosch das Licht im Unterrichtsraum an manchen Tagen erst um zwei Uhr nachts. Ausgeräumt wurde meist um 9.30 Uhr, um dann inklusive Essenspausen bis 18 Uhr, einmal sogar bis zur bürgerlichen Dämmerung zu fliegen. Jeder von uns machte mindestens 20 Starts, bei denen überwiegend das Programm des ersten Ausbildungsabschnitts behandelt wurde. Unsere „Flugschüler“ stellten uns nicht selten fliegerische Hürden: „Oh, schau mal, da unten sind Pferde“, freute sich unsere Ausbilderin Mareike und drehte im Queranflug in die komplett falsche Richtung, um sie besser sehen zu können. Ein simulierter Blackout, bevorzugt beim Landeanflug, war ebenfalls ein beliebtes Instrument, um uns herauszufordern. Umso wichtiger war, dass wir bereits die Fluglehrersprache und die Methodik gut verinnerlicht hatten. Als Fluglehrer muss man sich eben präzise ausdrücken können. Dass das auf Anhieb nicht immer gelang, wurde schnell klar. Die

Bitte „Drück mal auf die Nase“ führte dazu, dass die Ausbilder ihren Finger auf ihre Nase drückten, obwohl wir doch eigentlich die Flugzeugnase meinten. Die Aufforderung „Flieg mal langsam zur Position“ kann bewirken, dass man sich plötzlich im Langsamflug wiederfindet. Aber auch solche Probleme verringerten sich immer mehr, je weiter der Lehrgang voranschritt. Und plötzlich war der Prüfungstag gekommen. Auf diesen Tag hatten wir knapp ein Jahr – so lange war die Anmeldung zum Lehrgang bereits her – hingearbeitet. Am Morgen hielten wir vor den Prüfern unsere Lehrproben, mittags folgte die mündliche Prüfung im Fach Lehren und Lernen und nachmittags ging es dann endlich zu den Flugzeugen und wir konnten zeigen, was wir in den vergangenen zwei Wochen gelernt hatten. Nach zwei Starts (1 x F-Schlepp, 1 x Winde) folgte dann wahrscheinlich einer der schönsten Momente in unserem Fliegerleben: Den Handschlag und das „Herzlichen

Glückwunsch“ der Prüfer werden wir wohl alle immer in Erinnerung behalten.

Am dann folgenden Abschlussabend machten wir noch eine Nachtwanderung zu einem abgelegenen Haus in einem Wald. Dieser Ausflug kann symbolisch für den Lehrgang selbst stehen: Fluglehrer zu werden ist ein langer, steiniger Weg und das Ziel nicht immer in Reichweite, vor lauter Hürden lange nicht sichtbar. Oft hat man das Gefühl, das nächste Hindernis könnte eines zu viel sein. Aber der Weg lohnt sich. Dank unserer Ausbilder und vielen Helfern des LSV Gifhorn, bei denen wir uns hier nochmal herzlich bedanken möchten, kam das Ziel Schritt für Schritt immer näher. Heute (Anfang Juli) blicken wir dankbar auf die vergangene Zeit zurück und bereuen keine einzige Sekunde. Zusammen haben wir schon über 700 Schulstarts absolviert und freuen uns auf viele weitere.

Nils Heckenauer (LSG Goslar)

Erstmalig 1000-Kilometer-Flüge von Rinteln aus Stephan Beck, Reinhard Schramme und Rolf Bödeker nutzen Wetter optimal

Kurz vor der Wende über dem Rhein, 40 km südlich von Koblenz.
Im Hintergrund fliegt Stephan Beck (ASW22 BLE)



Die Wetterprognosen sagten für Dienstag, den 09. Mai, beste Flugbedingungen voraus. Drei Piloten des Luftsportvereins Rinteln trafen sich frühmorgens am Flugplatz, um ihre Segelflugzeuge aufzurüsten. Gegen 10.00 Uhr Ortszeit starteten Stephan Beck mit seiner ASW22 BLE und Reinhard Schramme mit Co-Pilot Rolf Bödeker mit einer EB28 vom Rintelner Flugplatz zu ihren Überlandflügen. Bei

beiden Segelflugzeugen handelt es sich um sogenannte Eigenstarter, die ihre „Triebwerke“ in der Luft ein- und ausfahren können.

Im reinen Segelflug ging es dann Richtung Süden in einem Höhenband zwischen 900 bis 1600 Meter über Grund bis in den Hochtaunus Nähe Limburg. Hier wendeten die beiden Teams und es ging zurück Richtung

Norden bis kurz vor Detmold/Teutoburger Wald. Die Thermik wurde gegen Mittag zunehmend stärker mit 2 - 2,5 Meter/Sek. Die Wolkenjäger entschieden sich auf Grund der guten Thermik erneut Richtung Süden zu fliegen, um dann 40 km südlich Koblenz am Rhein wieder zu wenden. In einer Höhe von 1550 m/Grund ging es dann wieder gen Norden bis zum Edersee. Erneut wendeten die Piloten und steuerten ihre Maschinen Rich-

tung Süden unter den Wolkenstraßen entlang bis in den Hochtaunus. Inzwischen war es 17.15 Uhr und die Rintelner Piloten traten den Heimflug aus einer Höhe von 2200 m/Grund an, zumal das Thermikende für etwa 18.30 Uhr vorhergesagt worden war. Stephan Beck wählte seinen Rückflug Richtung Rinteln westlicher als das Team Schramme/Bödeker. Kurz vor Oerlinghausen, nachdem die 1000 km im reinen Segelflug für Beck sicher waren, musste er seinen Motor auf Grund nachlassender Thermik zu Hilfe nehmen, um eine Außenlandung zu vermeiden. Das Team Schramme/Bödeker befand

sich gegen 19.00 Uhr 50 km vor Rinteln in 400 Metern über Grund auf Höhe Höxter. Das Vorhaben „1000-Kilometer“ stand auf der Kippe. Über eine halbe Stunde kämpften sie bei minimalen Steigwerten von 0.5 - 1.0 m/Sec. ums Obenbleiben. Im reinen Segelflug schafften sie aber den Heimweg zum Flugplatz Rinteln und landeten hier um 20.00 Uhr, eine halbe Stunde nach Stephan Beck.

Stephan Beck legte in 9,5 Stun-

den eine Strecke von 1017 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 117,51 km/h zurück. Reinhard Schramme mit Co-Pilot Rolf Bödeker benötigte 10 Stunden für eine Strecke von 1057 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 107,46 km/h. Sichtlich erschöpft stiegen die zwei Crews aus ihren engen Cockpits, aber stolz über die ersten zwei 1000-Kilometer-Flüge mit Start vom Flugplatz Rinteln. Sie schrieben somit ein neues Kapitel in der Vereinsgeschichte des Luftsportverein Rinteln e.V. “

Text: Dieter Vogt; Foto: Rolf Bödeker

Flugtage Salzgitter

Auch in diesem Jahr finden vom 25. bis 27. August 2017 wieder die traditionellen Flugtage am Salzgittersee statt. Umgeben von einem bunten Rahmenprogramm ist das große Ballonglühen am Samstagabend eine der Hauptattraktionen. **Besucher aus der Luft sind herzlich willkommen, müssen sich aber unter www.flugtage-salzgitter.de anmelden.**

FLUGtage
AM SALZGITTERSEE
25. bis 27. August 2017
www.flugtage-salzgitter.de

Tickets für Ballonfahrten
(053 00) 93 34 111

YOUNG TICKET EVENT

REISEBÜRO FLUGBÖRSE

NEU schildermacher24.de KONFIGURATOR

www.hg-druck.de
www.schildermacher24.de

Siebdruckerei
Werbeagentur
Werbetechnik
hg-druck + werbung
Salzgitter-Lichtenberg • Telefon (053 41) 85 15-0

Wir gratulieren:



Die Airbus HFB Fluggemeinschaft e.V. freut sich über zwei neue Scheininhaber.

Am 18.06.2017 haben **Tim Prusseit** und **Rainer Köwing** ihre praktische SPL erfolgreich abgelegt.

Rainer Köwing, Tim Prusseit und Prüfer Jürgen Hagemann nach den erfolgreichen Prüfungsflügen auf unserem Fluggelände in Wenzendorf.



Wir gratulieren herzlich zum ersten Alleinflug (21.05.2017) unserem Flugschüler **Eli Audecho**, Fluglehrer mit auf dem Bild: Mike Köster, Burkhard Wittje, Immo Weidner, Thomas Bonsack und Martin Kader vom Luftsportverein Oldenburg-Bad Zwischenahn e.V.

Bei so vielen Fluglehrern konnte es passieren, dass der Glückliche zwei „Blumensträuße“ bekam.

Martin Kader



Kaiserwetter für den Ehrenpiloten Theo Proest zu seinem 100sten Geburtstag



„Jetzt haben wir auch noch einen eigenen Fliegerchor,“ freute sich der Jubilar Theodor Proest über das Geburtstagsständchen seiner Vereinskameraden zu seinem hundertsten Geburtstag. „Schade, dass wir dieses Mal nicht auf dem Flugplatz feiern können“, sinnierte er noch, als die Geräusche schon zu hören waren: Vereins- und Privatmaschinen vom Flugplatz Uelzen flogen in beeindruckender Formation über den Geburtstagsgarten und grüßten die feiernde Gesellschaft in schönster Silhouette. Das Geburtstagskind begann bereits Anfang 1930 seine Pilotenkarriere auf einem selbstgebauten Schädelspalter, der Grunau sechs auf dem Flugfeld in der Fischbeker Heide in Hamburg. Aus kleinen Hüpfern wurden Flüge und die Welt veränderte sich. „Ich hatte einfach viel Glück im Leben,“ weiß Proest, der im zweiten Weltkrieg mehrere Muster rund um die Uhr fliegen durfte und durch seine umfangreiche Flugerfahrung schnell als Fluglehrer eingesetzt wurde. Tausende Stunden sei er geflogen und nun fehle ein Flugbuch, in dem einige der Flugstunden verzeichnet seien, berichtet er. Penibel sei er schon, wird bestätigt, aber das kann ja auch das Leben retten, wird im Verein erzählt und dazu ist er ein wertschätzender Kamerad. Nach wie vor zeigt er an allem Interesse, was auf dem Flugplatz geschieht. Durch seine jahrzehntelange Präsenz ist ein lückenloses Archiv entstanden.

Für Proest als Lehrer und Mensch ist die direkte Anerkennung der Ansporn für die Weiterentwicklung, nicht nur für den Verein, sehr wichtig. „Aber Cumulus bestimmt schon in großen Teilen unser Leben,“ erzählt seine immer vergnügt wirkende Frau Ulla Proest, die die Digitalisierung von Bild- und Filmmaterial übernommen hat. Mit der Fliegerei ging es nach dem Krieg in Deutschland nur langsam voran. Luftfahrtpionier Oskar Ursinus und andere Piloten trafen sich mit Karl-Heinz Leushacke und Proest an der Wasserkuppe, um zurückkehrend in Uelzen am 10. August 1950 in Niedersachsen den ersten Flugsportverein Cumulus e.V. zu gründen. „Die ersten Jahre wurde nur gebaut“, erinnert sich Proest, „das Holz für die Spanten und Rippen gab es vom Zimmermeister Hinrichs als Bohlen.“ Daraus entstanden die unterschiedlichen Modellflieger bis zum Grunau Baby III. Für seine langjährige ehrenamtliche Tätigkeit im Luftsport wurde Proest 2008, neben der Daidalos-Medaille, die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen. „Sehr viel sind Sie in der Luft gewesen, dafür allein gibt es den Orden nicht“, begann Uelzens Landrat Dr. Theodor Elster seine Laudatio auf Proest. Es sei vielmehr die umfangreiche Tätigkeit als Fluglehrer, Mentor und Prüfer, welche die Würdigung begründe. Der Einsatz für die Gemeinschaft sowie die Vermittlung von Tugenden wie Disziplin und

Verantwortung an Generationen von Segel-, Motorsegler- und Motorflugschülern seien vorbildlich. „Sie strahlen etwas aus, das teilt sich den Schülern mit“, lobte Dr. Elster den Vorbildcharakter des Geehrten. Proest, der eher kollegiale Mensch, berichtet von der Entstehung des eigenen Flugplatzes, an dem viele Helfer, vor allem auch die ansässigen Bauern beteiligt waren. In Brambostel stellten Landwirte die Heidelandschaft für den ersten Flugplatz des Cumulus e.V. zur Verfügung. Mit wachsenden Luftraumstrukturen wurde rund um den benachbarten militärischen Fliegerhorst Faßberg die Privatfliegerei zunehmend komplizierter. Der Verein war auf der Suche nach einem neuen Arbeitsfeld. Der Landkreis Uelzen stellte ein Waldstück zur Verfügung, woraus die Vereinsmitglieder in gemeinsamer Arbeit das Flugfeld EDVU bauten, welches so gut gepflegt wird, dass sich daraus eine schätzenswerte Heidelandschaft entwickelt hat – der jetzige Uelzener Flugplatz. Proest erinnert sich: „Ich will immer alles bestmöglich machen, damit viele von unserer Leistung profitieren. Besonders freue ich mich über den regen Jugendzuwachs der Segelflugsparte im Cumulus Verein und dass die Fliegerei nach wie vor als Luftsport und gesunde Freizeitgemeinschaft gelebt wird.“

Text: Britta Montag-Jansen

*Foto: Frauke Szameitat (Gruppenfoto),
Cumulusarchiv*

Antonov-AN2 zu Besuch in Bückeburg



Vom 23.-24.09.2017 lädt der LSV Bückeburg-Weinberg e.V. zu den Antonov-Days 2017 ein.

Nachdem der letzte Besuch der Antonov-AN2 aus Ballenstedt im Mai 2015 für viel Begeisterung bei den Zuschauern und Mitfliegern gesorgt hat, waren sich die Organisatoren im LSV schnell einig, dass der Riesendoppeldecker unbedingt ein zweites Mal nach Bückeburg kommen sollte.

Nicht nur als Rundflugmaschine, sondern auch in ihrer Wirkung als Publikumsmagnet

hat sich die Antonov bewährt. „Wir wollen das Wochenende dazu nutzen, unseren Verein und den Luftsport nach außen zu repräsentieren, da macht sich der AN-2 Besuch als kleines Highlight natürlich ganz gut“, so Christian

Lasche, Mitorganisator im LSV. Neben der Antonov werden außerdem eine Bellanca Decathlon für Gästekunstflüge und eine Bell 206 B Jet Ranger III zu Besuch auf dem Segelflugplatz sein. Darüber hinaus wird es selbstverständlich auch ein Flugangebot mit den vereinseigenen Motor- und Segelflugzeugen geben. Weitere Informationen zur Veranstaltung und dem Ticketverkauf gibt es auf Facebook sowie unter www.lsv-bueckeberg.de.

Streckenfluglehrgang beim Aero-Club Wolfsburg – NDR berichtet live aus Stüde



Startaufbau Lehrgang

Ein markanter Anlaufpunkt für den Luftsport in der Südheide - das Segelfluggelände Stüde liegt direkt am blau schimmernden Bernsteinsee und lockt im Rahmen des niedersächsischen Streckenfluglehrgangs 17 Teilnehmer und 10 Trainer-Piloten an. Im Endanflug auf den Flugplatz kann so schon mal auf den bordeigenen Rechner verzichtet und Kurs auf den weißen Strand des Bernsteinsees gehalten werden. Navigieren nach markanten Punkten am Boden, aber neben dem Streckensegelflug kommen beim Lehrgang in Stüde auch flugtheoretische Einheiten nicht zu kurz. Außenlandern ist hierbei eines der ersten Themen, über das ausführlich doziert wird. Braun vor gelb



Platzrunde über dem Bernsteinsee

vor grün - oder wie war das noch einmal? Wenn es spezieller wird, sind sich auch einige Trainer nicht immer einig: Was spricht denn eigentlich wirklich gegen das Ausfahren der Bremsklappen in der Landekurve? Welchen Einfluss hat die Entwicklung der Wetterlage auf meine Streckenflugplanung? Zwei Lehrgangswochen, in denen fliegerische Erkenntnisse diskutiert und von den Piloten in der Luft trainiert werden. Besonders gefreut hat sich das Stüder Organisationsteam über den Besuch des NDR-Fernsehens. Im Rahmen der Sendung „Hallo Niedersachsen“ berichtete Reporter Sebastian Deliga live über das zum Streckenfluglehrgang parallel stattfindende



Jürgen Möhle im Interview

Sommerlager beim Wolfsburger Segelflugverein. Im Zentrum der Berichterstattung stand dabei die Ausbildung zum Segelflugpiloten.

Mittlerweile finden beim Aero-Club Wolfsburg schon die Vorbereitungen für das nächste Event statt. Vom 01. bis 03. September präsentiert sich der Club in der Wolfsburger Innenstadt auf dem Tag der Niedersachsen. Besucher haben dann die Möglichkeit, am Stand der Stüder Segelflieger im Cockpit einer ASK 23 Platz zu nehmen, ihre Fertigkeiten am Segelflugsimulator zu testen und mit einem Überschlagsimulator in den Kunstsegelflug zu schnuppern.

Nico Behnke

AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

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

SEGELFLUG

01.09. – 03.09.2017	Landesjugendvergleichsfliegen	Luftsportverein Lingen
---------------------	-------------------------------	------------------------

VEREINE

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

VERBAND

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

TECHNISCHE LEHRGÄNGE

<p>25.09. – 29.09.2017 Motorenwart GM + FM + M1 Ort: Flugplatz Hodenhagen</p> <p>30.09.2017 Grundmodul Ort: Flugplatz Hodenhagen</p> <p>01.10. – 02.10.2017 Zellenwart 1 & 2 Basisausbildung Ort: Flugplatz Hodenhagen</p> <p>03.10. – 04.10.2017 Zellenwart 1 Holz- & Gemischtbauweise Fachausbildung Ort: Flugplatz Hodenhagen</p> <p>05.10. – 08.10.2017 Werkstattleiter 1 Holz- & Gemischtbauweise Ort: Flugplatz Hodenhagen</p> <p>09.10. – 10.10.2017 Zellenwart 2 FVK-Bauweise Fachausbildung Ort: Flugplatz Hodenhagen</p> <p>11.10. – 14.10.2017 Werkstattleiter 2 / FVK-Bauweise Ort: Flugplatz Hodenhagen</p>	<p>23.11. – 26.11.2017 Fallschirmwart inkl. Grundmodul Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)</p> <p><i>(In der letzten Ausgabe von LuftSport hatte sich hier ein Fehler eingeschlichen, als Lehrgangsende war der 06.11.2017 angegeben. Es muss, wie oben angegeben, 26.11.2017 heißen. Wir bitten um Entschuldigung!)</i></p> <p>Nach Absprache ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5 Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de Hamburg lsp@carsten-brandt.de</p> <p>Nach Absprache Sportaudit Luftsport des Deutschen Aero Clubs e. V. • Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de</p> <p>Redaktionsschluss für eure Beiträge ist jeweils der 10. des ungeraden Monats!</p>
---	--



Aus dem Verband

Neuausrichtung der Modellflugkommission

Am 17. Juli 2017 kam die neugewählte Modellflugkommission erstmals zur Koordination der zukünftigen Aktivitäten zusammen. Bestandsaufnahme, Komplettierung der Kommission, Betreuung der Vereine, Homepage, Kommunikationswege und Etat waren einige Punkte der Tagesordnung.

Damit sich die künftige Arbeit der Kommission an den Bedürfnissen der Vereine orientiert, werden diese durch eine Befragung mit einbezogen. Die Kommunikationswege E-Mail, die Homepage und das LuftSport-Magazin sollen dazu nach Thematik differenziert genutzt werden.

Modellflieger sind grundsätzlich in die Aktivitäten der Luftsportjugend des LSVRP integriert, jedoch bietet der Modellflug besondere Ansätze um z.B. im Nachmit-

tagsangebot der Schulen oder bei Projektwochen frühzeitig eine Affinität zur Fliegerei zu entwickeln. Der zukünftige Jugendleiter in der Modellflugkommission (Interessenten bitte melden) soll hauptsächlich Ansprechpartner für Vereine und Lehrer sein, die Modellflugprojekte in der Schule planen.

Die Modellflugseite auf der Homepage des LSVRP wird derzeit neu gestaltet. Aktuelle Informationen sind aber schon jetzt zeitnah



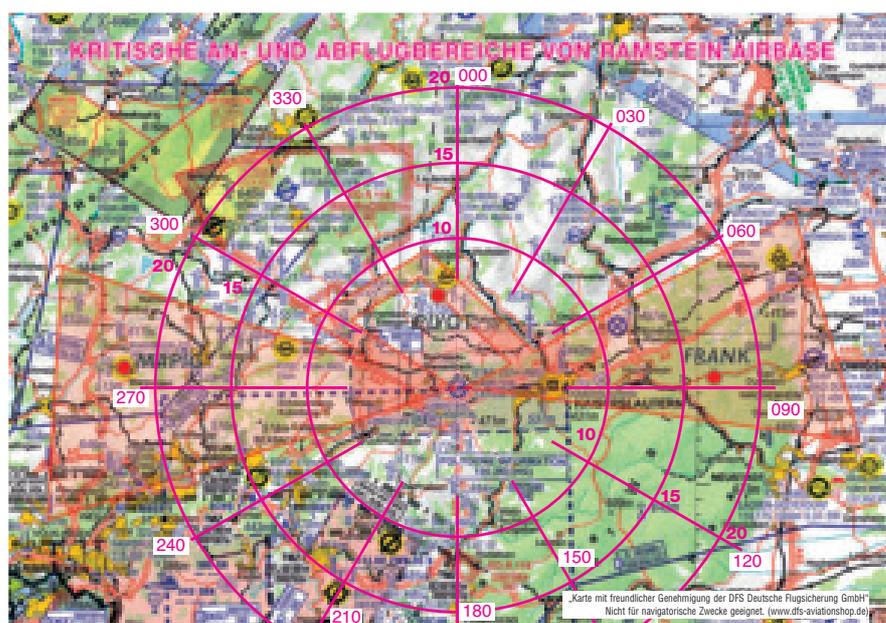
obere Reihe von links nach rechts: Ernst Eymann, Peter Hammann, Charly Brantl, Norbert Scholz, Andreas Menzel, Ludwig Feuchtnr, Peter Glasner, Thomas Braun, Mitte vorne sitzend: Bernd Silz

verfügbar. Über den Referenten für Presse und Medien können die Vereine hier ihre Veranstaltungen ankündigen. L.F.

Ramstein Awareness Kampagne wird fortgeführt

Da es in letzter Zeit leider verschiedentlich zu Missverständnissen kam, wenn sich Segelflieger, wie verabredet, in der Nähe der US Airbase Ramstein über Funk bei Ramstein GCA meldeten, haben wir uns am 05.07.2017 mit den zuständigen USAF-Vertretern, Sgt. Tischler, Chief von GCA, und Sgt. Miller, Chief der Towerlotsen, in Ramstein getroffen und mit ihnen Hintergründe und Zielsetzung der seit 2005 verabredeten Awareness Kampagne besprochen. Unsere Gesprächspartner, die nach dem routinemäßigen Personalwechsel erst seit einigen Monaten in dieser Funktion bei der USAF in Ramstein tätig sind, zeigten sich dabei sehr interessiert und aufgeschlossen.

In dem ausführlichen Gespräch haben wir nochmal die zur Erhöhung der Flugsicherheit in diesem Luftraum verabredete Awareness Kampagne und die von uns propagierte Verhaltensweise unserer Luftsportler dargelegt und die dabei auftretenden sub-



jektiven Schwierigkeiten unserer Piloten (Sprachprobleme, „Funkscheu“, Belastung durch Zusatzinformationen) erläutert. Sei-

tens der USAF-Vertreter wurde die Bereitschaft bestätigt, bei der Lenkung des militärischen Flugverkehrs auf Sportflieger

Rücksicht zu nehmen, was jedoch eine Positionsmeldung per Funk oder aktivierten Transponder (am besten beides!) voraussetzt. Außerhalb der CTR ist dafür GCA auf 124,275 MHz anzusprechen, für Durchflüge der CTR der Tower auf 133,200 MHz. Für die pauschale Meldung von Flugbetrieb an benachbarten Sportflugplätzen per ‚Flight Operation Notification‘ wurden die EMail-Adressen 86oss.osar@ramstein.af.mil und 86oss.osat@ramstein.af.mil bestätigt, während die Meldung per Fax nicht mehr funktioniert. Dabei sind die Betriebszeiten von GCA, Mo - Sa 6:00 - 22:00 h und So

/ Feiertags 11:30 - 22:00 h, zu beachten. Anschließend hatten wir wieder Gelegenheit, uns in der GCA-Station an den Bildschirmen ein Bild von den Arbeitsbedingungen der Lotsen zu machen, die Segelflieger ohne Transponder nur als Primärziele ohne Höhenangabe wahrnehmen können. Daher müssen alle Piloten hier nochmals eindringlich auf die im Rahmen der Awareness Kampagne empfohlenen Maßnahmen hingewiesen werden, wie sie in der breit verteilten ‚Ramstein-MemoCard‘ beschrieben sind:

- Luftraum beobachten und Orientierung

- Zuverlässige Positionsbestimmung und -meldung per Funk an GCA
 - Transponder aktivieren
 - Flugbetrieb von Ramstein beobachten
 - An- und Abflugbereiche zügig und möglichst auf kürzesten Wege durchfliegen
- Abschließend haben wir uns darauf verständigt, uns bei kritischen Vorfällen zu informieren, um durch Aufklärung der Ursachen und ggf. angemessene Gegenmaßnahmen zur Konfliktvermeidung und Erhöhung der Flugsicherheit in dem gemeinsam genutzten Luftraum beizutragen.

Reiner Schröder & Ernst Eymann

CRI-Lehrgang 2017 in Bad Sobernheim

Viele Piloten können mit dem Begriff CRI (Class-Rating-Instructor nach FCL.905. CRI) nichts oder nur wenig anfangen. Ist das nicht der „Hilfsfluglehrer“? Sind das nicht die, bei denen es zum richtigen Fluglehrer nicht reicht? Dass sich hinter diesem Begriff eine vom Aufwand her überschaubare und recht kostengünstige Möglichkeit insbesondere für Vereine verbirgt, u.a. Lizenzverlängerungen anzubieten, ist oftmals kaum bekannt.

Viele Luftsportvereine haben inzwischen mit Fluglehrermangel zu kämpfen. Das liegt neben anderen Faktoren auch daran, dass der Erwerb einer Fluglehrerlizenz (FI) gerade auch wegen der kompletten CPL-Theorie als Voraussetzung zum Erwerb der Berechtigung sehr zeitaufwändig ist. Es gibt allerdings einen Weg, um dieses Problem wenigstens zu dämpfen. Auch der CRI fällt nämlich unter den großen Begriff des Fluglehrers, allerdings besitzt er nicht das Recht, Fußgänger auszubilden. Ein CRI darf jedoch Klassenberechtigungen erteilen, verlängern und erneuern, das Gleiche gilt für Musterberechtigungen. Er darf z.B. Einweisungen auf Einziehfahrwerke (RG) sowie Verstellpropeller (VP) durchführen und kann sogar für Schlepp- und Kunstflugberechtigungen ausbilden, wenn er/sie selber Inhaber der entsprechenden Berechtigung ist. All dies gilt für die PPL/A Scheininhaber ebenso wie für TMG, sofern der CRI dafür ebenfalls die Berechtigung besitzt. Damit kann er/sie interne Vereinscheckflüge, vor

allem aber auch Scheinverlängerungsflüge begleiten. Dies stellt für viele Vereinsflugschulen einen unschätzbar großen Vorteil dar. Denn die vorhandenen FI können sich auf die Ausbildung zum Ersterwerb der Lizenzen konzentrieren, während der CRI die vorstehend genannten Flüge begleitet. Voraussetzung: Mindestens 300 Stunden Tätigkeit als PIC SEP und 30 Flugstunden als PIC auf Flugzeugen der entsprechenden Flugzeugklasse oder des Flugzeugmusters, 500 Stunden als PIC MEP bei sonst gleichen Voraussetzungen.

In diesem Wissen und mit dem Wunsch, die CRI-Lizenz zu erwerben, trafen sich im Januar 2017 am Flugplatz in Bad Sobernheim-Domberg zehn Interessierte, die dort das sog. „Pädagogik-Wochenende“ als ersten Teil der Ausbildung des vom LV Rheinland-Pfalz des DAeC organisierten Lehrgangs absolvierten. Mit uns waren auch sehr angenehme und kameradschaftliche Segelflug- und UL-FI-Anwärter vor Ort (siehe Luftsport Juni/Juli 2017, Seite 51). An diesem Wochenende wurden uns von Marcus Zimmermann in sehr anschaulicher Weise und pädagogisch geschickt die notwendigen Grundlagen der Pädagogik nahegebracht. Allein dies Wochenende war schon ein Gewinn. Bis zum Beginn des einwöchigen Lehrgangs (25 Stunden Lehren und Lernen, 3 Flugunterrichtsstunden) im Mai waren dann, basierend auf dieser Einführung, zwei schriftliche Lehrproben sowie 100 Antworten auf pädagogikbezogene Fragen abzuliefern.

Auch dieses Selbststudium habe ich als sehr hilfreich und weiterführend empfunden. An einem Sonntag im Mai begann dann der fünftägige Lehrgang vor Ort. Dieser war ausgefüllt mit (mindestens) 3 Flugstunden, die die CRI-Anwärter vom rechten Sitz aus zu absolvieren hatten. Dabei kam es darauf an, den vom FI gespielten Flugschüler durch eine saubere Ansprache zu instruieren und während des Fluges zu beobachten, ggf. anzuleiten und zu korrigieren. Da kam es durchaus vor, dass der Flugschüler 20 Minuten die Seitenruder nicht betätigte, ohne dass es dem angehenden CRI (Asche auf mein Haupt) sogleich auffiel. Denn Fliegen bzw. Beobachten vom rechten Sitz aus kommt ja in der Praxis eines Lizenzinhabers so gut wie nicht vor. Auch die ersten Landungen von rechts waren deshalb schon ungewöhnlich.

Wichtig war der Wechsel von Theorie und Praxis. Während des Lehrgangs musste dann jeder Teilnehmer mindestens eine seiner Lehrproben den anderen CRI-Anwärtern vortragen. Langweilig wurde es dabei nie, vieles aus der bei einigen schon länger zurückliegenden Theorie wurde wieder aufgefrischt, manches war auch schlichtweg neu. So wurde auch noch einmal deutlich, dass Weight and Balance nicht nur Weight, sondern eben auch Balance (!) ist. Ohne überladen zu sein, kann man alleine wegen der fehlenden Balance schwer in trouble geraten. Da auch das Wetter einigermaßen mitspielte, konnte schon vorfristig am Donnerstag mit den Prüfungen begonnen

werden. Diese bestehen aus einer vor dem Prüfer und evtl. den anderen Teilnehmern gehaltenen Lehrprobe, einer Befragung durch den Prüfer, wobei alle Theoriefächer, die den PPL (A) betreffen, möglich sind, sowie einem Prüfungsflug.

Es war schon interessant zu sehen, dass auch sehr lebens- bzw. flugerfahrene Kandidaten im Vorwege der Prüfung durchaus eine gewisse Form von Nervosität zeigten. Letztlich haben aber alle Anwärter den Lehrgang bestanden.

Auch wenn ich mir zum Lehrgangsbeginn am Sonntag nicht sicher war, ob

wirklich am Freitag alle Anwärter geprüft nach Hause fahren würden, so lösten sich diese Bedenken sehr schnell in Wohlgefallen auf. Peter Hammann und Helmut Schwägler sowie seine Frau Moni haben gemeinsam mit dem Team der Geschäftsstelle und vor allem unseren Fluglehrern alles getan, damit der Lehrgang so angenehm und effektiv wie nur irgend möglich abgelaufen ist. Dafür gebührt ihnen ein ganz großes Dankeschön. Alle Teilnehmer, inzwischen ja nun fertige CRI, haben diesen Lehrgang als großen Gewinn für ihre fliegerische Laufbahn angenommen.

Neben vielen mitgenommenen neuen Erkenntnissen haben wir alle ganz viel Spaß gehabt. Ich würde mich freuen, wenn sich weitere Piloten dazu entschlossen, einen solchen Lehrgang zu absolvieren. Die Voraussetzungen sind dafür am Domberg in Bad Sobernheim gegeben, denn man kann unmittelbar am Platz in zweckmäßigen, sauberen Zimmern übernachten und wird dort auch gut gepflegt. Übrigens: Der Lehrgang schließt eine sehr angenehme Weinprobe ein!

Turgut Pencereci, Bremer Verein für Luftfahrt e.V.

Modellflug

Hallenflug in Grünstadt

Am Sonntag, 22.10.2017, von 11:00 bis 17:00 Uhr, veranstaltet die Modellfluggruppe des Luftfahrtvereins Grünstadt ihren 2. Hallen-Flugtag. Das Indoor-Fliegen mit Flächenmodellen sowie Helikoptern und Multikoptern findet in der Herbert-Gustavus-Halle der Integrierten Gesamtschule in 67269 Grünstadt, Asselheimer-Straße 19a, statt. Piloten aus dem eigenen Verein und

eingeladene Piloten aus befreundeten Vereinen werden für ein buntes Programm in der Halle sorgen. Für angemeldete Piloten wird die Halle ab 10:00 geöffnet, für Besucher ab 11.00. Interessierte Modellflieger, die ebenfalls an der Veranstaltung teilnehmen möchten und keine Einladung erhalten haben, erfahren näheres beim Flugleiter Erhard Huber unter jolly-1@t-online.de. Für



einen kleinen Imbiss und Getränke wird gesorgt. Der Eintritt ist frei.

Staunen und Schnuppern: Modellflieger laden Maxdorfer Kinder ein

Im Rahmen der „Ortsranderholung Maxdorf“ konnten wir am 11.07.2017 auf unserem Platz 50 Kindern unseren Flugbetrieb mit einem Vorfliegen verschiedener Modelle zeigen und ihnen unseren Verein präsentieren. Ganz bewusst haben wir die Betreuung der Ortsranderholung auf zwei Termine gelegt. Zum zweiten Termin am 14.07.2017 mit dem Schwerpunkt „Schnupperfliegen mit Schülernsendern“ kamen die Kinder, deren Interesse beim Vorfliegen geweckt wurde und die sich dazu beim ersten Termin angemeldet hatten. Natürlich sind wir realistisch und erwarten hier keine spontanen Neuanmeldungen im Verein, aber mit der in diesem Jahr nun vierten Veranstaltung zur Jugend- und Öffentlichkeitsarbeit, inklusive unserer Aktion „Modellbau live“ am Stand des DAeC auf der Modellbaumesse Sinsheim und den Jugendprogrammen der Städte Bad



Dürkheim und Ludwigshafen, verfolgen wir pragmatisch eine langfristige Linie. Wir zeigen uns in unserer Arbeit und unserem Engagement, um im Blickfeld der Öffentlichkeit und auch der kommunalen Verwaltung präsent zu bleiben. Hilfreich bei unseren Aktivitäten sind auch mehrere Seitenaspekte, ohne die wir es nicht in diesem Maße bewältigen könnten. So bin ich im Besitz einer Übungsleiter-C Lizenz des DOSB „Breitensport Modellflug“, die ich für meine Arbeit besonders mit minderjährigen Flugschülern als wichtige Absicherung

empfinde. Weiterhin sind für unsere Aktionen auch die Unterstützung der beiden Modellbaufirmen Lahnitz-Prena (mit ihren ORACOVER-Produkten) und PowerBox Systems wirklich hilfreich. Sie unterstützen uns im Rahmen der Förderprogramme, die noch unser ehemaliger Landesmodellflugreferent Eberhard Heiduk ins Leben gerufen hat. Für den Herbst 2017 planen wir noch weitere Aktionen, die wir auf der Terminliste im „Luftsport“ ankündigen werden.

Frank Kuhn, Modellflugverein Bad Dürkheim - Ludwigshafen e.V.

Vortreffen für den International Air Cadet Exchange



- 1: Während der Führung bei der Flugbereitschaft wurde unter anderem ein Airbus A340-300 besichtigt, mit dem Politiker ihre Auslandsreisen antreten.
2. Nachdem die Kadetten ihre Gastgeschenke erhielten, ging es weiter mit Vorträgen und Erfahrungsberichten.
3. Ein Airbus A310 in der Konfiguration zum Evakuieren verletzter Personen stand ebenfalls zur Besichtigung bereit.

Junge luftfahrtbegeisterte Jugendliche treffen sich einen Monat vor dem Start des diesjährigen International Air Cadet Exchange in der Luftwaffenkaserne Köln-Wahn

Voller Vorfreude auf ihre bevorstehende Reise ins Ausland reisten die diesjährigen Teilnehmer des International Air Cadet Exchange (IACE) am 24.06.17 nach Köln-Wahn, wo sie das Organisationsteam aus ehrenamtlichen Mitarbeitern und Soldaten der Luftwaffe freundlich in Empfang nahm.

Dieses Jahr bekommen sieben luftfahrtbegeisterte Jugendliche sowie sechs junge Offiziersanwärter der Luftwaffe die Möglichkeit, die Länder Belgien, Frankreich, Israel, die Schweiz, England, die Türkei und die Niederlande zu bereisen. Dort wird ihnen ein

15-tägiges Programm geboten, das neben der lokalen Kultur besonders die fliegerischen Seiten des jeweiligen Landes aufzeigt. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde bekamen die Teilnehmer zunächst einen Überblick über die Organisation der zivilen und militärischen Seite des IACE sowie einen Vortrag über Berufsmöglichkeiten in der Bundeswehr.

Einen kleinen Vorgeschmack auf ihre Reise bekamen die Teilnehmer dann nach dem Mittag, als die gesamte Gruppe eine Führung durch die Flugbereitschaft bekam. Hier konnte ein Airbus A310 MRTT zum Ausfliegen verletzter Personen besucht werden, sowie die Regierungsmaschine Konrad Adenauer, ein Airbus A340-300, mit dem vor allem der Bundespräsident, die Kanzlerin und Minister ihre Auslandsreisen

antreten. Piloten und Fachpersonal standen bereit, um die vielen Fragen der neugierigen Gruppe zu beantworten.

Nach der Führung wurden die offiziellen Poloshirts und Gastgeschenke verteilt, die jeder der Teilnehmer während des Austausches als Anerkennung und nette Geste Programmleitern, Organisatoren und vor allem anderen Teilnehmern schenken kann. Im selben Zuge wurde nochmals besonders auf das Verhalten und die Besonderheiten während des Austausches hingewiesen. Hier erzählten auch andere ehemalige Teilnehmer ausführlich von ihren Erfahrungen für die einzelnen Länder.

Nachdem letzte Kontaktdaten ausgetauscht wurden, war der Tag auch schnell zu Ende und alle warten gespannt auf ihre Abreise.

Jan Bischoff

Segelflug

Schwieriges Wetter, fordernde Aufgaben

32. Dannstadter Vergleichsfliegen im Streckensegelflug

An Himmelfahrt begrüßten die Sportleiter Peter Franke und Peter Mangold die 47 teilnehmenden Mannschaften mit 73 Piloten/Schülern aus 23 Vereinen aus Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg zum 32. Dannstadter Vergleichsfliegen.

In diesem Jahr konnten durch Änderungen im Ablauf 20 Prozent mehr Flugzeuge als bisher teilnehmen. „Trotzdem waren alle Plätze schon 20 Minuten nach Freischaltung der Anmeldeleiste Mitte Januar vergeben. Das große Interesse freut uns und die Neuregelungen haben sich sehr bewährt“,

erklärt Reinhardt Hähndel, Vorsitzender des SSV Ludwigshafen, der den Wettbewerb zusammen mit dem Nachbarverein SFG Giuliani ausrichtet.

Das lange Wochenende über Himmelfahrt bescherte den Piloten der Gemischten Klasse vier und den Piloten der Clubklasse



Startaufbau am ersten Wettbewerbstag. Rechts Gemischte Klasse, links hinten Clubklasse



Auditorium bei der Siegerehrung

drei Wertungstage. Die Grundlage hierfür war ein Hoch, das Wettermann Alfred Perlich rechtzeitig zum Wettbewerb über Großbritannien entdeckte. Die Wettbewerbsleitung richtete die Tagesaufgaben mit Vielecken im Rheingraben und bis in den östlichen Odenwald mit 200 bis 300 km Streckenlänge entsprechend aus. An Himmelfahrt schickten die Sportleiter die Clubklasse über ein Vieleck von 258 km in Rheingraben, Odenwald und Kraichgau. Die Gemischte Klasse startete in ähnlicher Richtung und hatte 317 km auf dem Aufgabenblatt. Aber die Thermik hielt leider nicht, was sie versprach: Es gab viele Absetzer. Bemerkenswert, dass die ASK 13 mit Altmeister Charly Müller und

Tochter Sophie die Aufgabe erfüllte. In der Gemischten Klasse profilierten sich neben dem Tagessieger Bernd Hubka bereits am ersten Wertungstag Marc Schick, Hendrik Bieler und Johannes Dibbern. Fortan dominierte das Trio wie auch im Vorjahr das Feld. Bemerkenswert: Die vier Schleppmaschinen brachten das gesamte Feld in einer Zeit von unter 80 Minuten an den Himmel.

In den Folgetagen stabilisierte sich das Hoch, einsetzende Blauthermik wurde vorhergesagt. Daher gab es für beide Klassen eine AAT über drei Stunden. Aber die Abtrocknung kam dann doch schneller als erwartet, die Thermik war noch schlechter als befürchtet. So erreichte nicht jeder Pilot den nächsten Flugplatz, aber es gab eine fantastische Sicht beinahe von Pol zu Pol. Rund ein Drittel in jeder Klasse erfüllte die Aufgabe. Auf dem Tagestrepchen standen mit Marcel Kaspari aus Neumagen in der Clubklasse und Johannes Dibbern aus Dannstadt in der Gemischten Klasse ambitionierte Nachwuchspiloten. Johannes Dibbern übernahm auch vorübergehend die Gesamtführung. Bei den Clubbern führte Florian Spath aus Pirmasens die Gesamtwertung an. Den Racetask am Sams-

tag konnte Henrik Bieler aus Landau vor Bernd Hupka aus Elz und Andrea Abt aus Neuwied für sich entscheiden. Besonders bei dieser Aufgabe: Die „Überlebenden“ des ersten Schenkels nach Degmarn erlebten auf dem zweiten Schenkel Richtung Süden einen phänomenalen Anstieg der Basishöhe um rund 1.000 m. So konnten sie die Aufgabe letztlich leicht erfüllen. Die „Clubber“ absolvierten eine AAT, hier dominierte einmal mehr Florian Spath. Das Wetter am Sonntag führte zu Uneinigkeit bei den Meteorologen: Gewitter oder nicht? Aufgrund der Hitze und Uhrzeit wurde die Clubklasse neutralisiert, die Gemischte Klasse hatte eine AAT im Rheintal. Es lief recht gut, die befürchteten Gewitter blieben aus. Die Mannschaften verfolgten die Flüge auf glidertracker.de und fieberten am Standort mit. Die zweite Hälfte des Wettbewerbs, das Pfingstwochenende, bescherte dem Teilnehmerfeld ein großes Tief über dem Atlantik mit Kaltfront, Schauern und Gewittern. Letztlich starteten nur die Piloten der Clubklasse am Pfingstmontag mit einer AAT über 2 Stunden Richtung Nordwesten zu einem weiteren Wertungstag. Florian Spath ließ wieder nichts anbrennen und gewann auch diesen Tag vor Bert Henn aus Idar-Oberstein und Wolfgang Zeyen aus Essweiler. Somit hatte jede Klasse am Ende insgesamt vier Wertungstage. Die Abschlussfeier mit Siegerehrung fand am Folgewochenende im Hangar der Dannstadter Segelflieger im Beisein von Vertretern der



Die Wettbewerbsleitung, von links nach rechts: Dominik Lott (Auswertung), Sebastian Ilg (Wettbewerbsleitung), Peter Franke und Peter Mangold (Sportleitung)

Orts- und Verbandsgemeinde, des Rhein-Pfalzkreises sowie des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz statt.

Bei der Clubklasse standen die Piloten Florian Spath aus Pirmasens, Björn Wagner aus Neustadt sowie Felix Maier aus Bensheim auf dem Siegertreppchen. In der Gemischten Klasse gewann Vorjahressieger Henrik Bieler aus Landau knapp vor Johannes Dibbern aus Dannstadt und Marc

Schick aus Neustadt.

Das Dannstadter Vergleichsfliegen ist ein Wettbewerb im Streckensegelflug für Einsteiger und Fortgeschrittene. Viele der heute erfolgreichen und überregional bekannten Piloten haben bei diesem Wettbewerb in Dannstadt ihre ersten Streckensegelflug-Erfahrungen gesammelt. Er findet traditionell an den beiden langen Wochenenden an Christi Himmelfahrt und an Pfingsten statt.

Die Anmeldung für das 33. Dannstadter Vergleichsfliegen wird Mitte Januar 2018 freigeschaltet. Es empfiehlt sich wieder eine rasche Anmeldung, die Anzahl der Startplätze ist begrenzt. Weitere Infos unter www.vergleichsfliegen.de

Text: Lutz Hildebrandt, Reinhardt Hähndel

Fotos: Marcel Blank

Endergebnisse Mixed Klasse					
Platz	WBKZ	Teilnehmer	Club	Flugzeug	Gesamtpunkte
1	1G	Henrik Bieler	Aeroclub Landau	Ventus 2	2,481
2	S1	Johannes Dibbern	SSV Ludwigshafen	LS 8	2,465
3	KR	Marc Schick	FSV Neustadt/Weinstraße	Ventus 2b	2,281
4	MX	Paul Gliwitzky	LFV Mainz	Ls 8	2,053
5	AG	Bernd Hubka	ESV Elz	JS 1 Revelation	2,028

Endergebnisse Clubklasse					
Platz	WBKZ	Teilnehmer	Club	Flugzeug	Gesamtpunkte
1	SI	Florian Spath	AC Pirmasens	LS 1f	1,836
2	O5	Björn Wagner	FSV Neustadt/Weinstraße	LS 4	1,646
3	2A	Felix Maier	FSG Bensheim	Std. Libelle	1,529
4	RP	Steffen Roggoll	AC Idar-Oberstein	LS 1f	1,493
5	K	Marcel Kaspari	LSV Neumagen-Dhron	Hornet WL	1,455

Aus den Vereinen

Bad Sobernheim

Die fliegenden „Oldies“ vom Domberg

Fliegen kann man auch in fortgeschrittenem Alter lernen – und lehren

„Zusammen“, so sagt Peter Stocksiefen grinsend, „sind wir fast 215 Jahre alt...“ - „Wir“ - das sind er mit seinen 68 Jahren und seine beiden Fluglehrer: Ingo Göritz (73) und Carl-Otto Weßel (73). Die beiden letzteren fliegen schon seit Menschengedenken, Stocksiefen erst seit einem guten halben Jahr. Göritz: „Peter hat in Rekordzeit seinen Ultraleicht-Schein gemacht. Er war mein bislang ältester Schüler, gehört aber zu den besten!“ Wie er an sein neues Hobby gekommen ist? Über die Aktion „Pilot für einen Tag“ des Flugsportvereins Sobernheim.



Pilot für einen Tag? – Nein – Piloten für immer! Links Ingo Göritz (73), ehemaliger Oberstleutnant der Bundeswehr und erfahrener Jetpilot, rechts Peter Stocksiefen (68), vor vielen Jahrzehnten einmal Deutscher Meister bei Motorrad-Rennen. Vier Monate waren sie Fluglehrer und Flugschüler. Jetzt hat Peter Stocksiefen seinen Pilotenschein gemacht – in Rekordzeit!

Foto: J. Mahrholdt

Wenn man die drei sieht, denkt man an alles andere als an dem Alter geschuldete Gebrechen. So fit möchte man sein, auch in jüngeren Jahren. Vor allem im Kopf. „Ich habe mir ganz einfach einen Herzens-

wunsch erfüllt“, erzählt Stocksiefen. „Fliegen wollte ich schon immer, aber jetzt habe ich die Zeit dazu.“ Der Wahl-Sobernheimer ist inzwischen Pensionär, hat seinen Motorrad-Fachbetrieb abgegeben. Was man erst

auf Nachfrage erfährt: Er hat selber jahrelang Motorrad-Rennen gefahren, sogar an der Spitze dieses Sports mitgemischt, war 1971 Deutscher Meister in der 350-Kubik-Klasse... Das erklärt einiges.

Etwa seinen kühlen Kopf. „Peter hat nicht nur in wenigen Wochen seine Theorieausbildung hinter sich gebracht; er hat auch ein ungeheures Gespür für das Flugzeug.“ Ingo Göritz, Oberstleutnant a.D. und mit 8000 Flugstunden einer der wirklich erfahrenen Piloten, macht es sichtlich Spaß, mit seinem ehemaligen Schüler im Ultraleicht über die Nahe-Region zu fliegen. Carl-Otto Weßel, der seit Jugendzeiten auf dem Domberg fliegt und Piloten ausbildet, hat einen

Großteil der praktischen und theoretischen Vorbereitung für Peters Flugschein begleitet. Auch er ist ausgesprochen zufrieden mit dem Neuen.

Stocksiefen räumt bei aller Freude ein: „Das Fliegen selbst war für mich nicht das Schwierigste. Meine persönliche Herausforderung ist Wetterkunde. Da habe ich immer noch meine Schwierigkeiten.“ Göritz grinst: „Da ist Peter nicht der erste.“

Für den FSV-Vorsitzenden Bruno Rhein beweist Peter Stocksiefen die Attraktivität des Flugsportvereins auf dem Domberg: „Wir haben eine ganze Reihe junger Flugschüler, vor allem Segelflieger. Aber Peter zeigt, dass Fliegen in unserem Verein eben für

alle Altersklassen interessant ist.“ Wer es selber einmal ausprobieren möchte, kann dies am Samstag, 1. Juli 2017, tun. Dann heißt es wieder „Pilot für einen Tag“ – Flugbegeisterte können sich selbst einmal an den Steuerknüppel setzen und unter Anleitung fliegen. Anmeldungen unter www.edrs.info

Peter Stocksiefen jedenfalls hat dieses Schnupperfliegen geholfen, einen Lebensraum zu verwirklichen. Er und seine beiden Fluglehrer - gegen diese „Oldies“ vom Domberg sieht so mancher Jüngere ziemlich alt aus...

Joachim Mahrholdt

LSV Worms

Nachruf

Gottfried Neumann

Unser langjähriges Mitglied Gottfried Neumann ist in der Nacht zum 3. Mai 2017 nach kurzer und schwerer Krankheit verstorben.

Viele Jahre lang war er es, der den Segelflug im Luftsportverein Worms prägte. Er war Ausbildungsleiter, Segelfluglehrer und Segelflugreferent im Verein.

Gottfried Neumann trat 1972 im Alter von 23 Jahren in den LSV Worms ein und lernte zuerst das Motorfliegen. Bald entdeckte er auch das Wettbewerbsfliegen für sich. Seine besonderen Fähigkeiten im Fliegen und in der Navigation machten den etablierten Rallye-Piloten Leo Schüttler auf ihn aufmerksam, der ihn als Mentor zu fördern begann. Die beiden nahmen an vielen nationalen und internationalen Wettbewerben teil. Neben vielen vorderen Plätzen unter anderem bei der Weinstraßen-Rallye errangen sie 1976 den ersten Platz bei der deutschen Motorflugmeisterschaft.

Seit 1985 besaß Gottfried auch die Segelfluglizenz und fand hier eine weitere Leidenschaft. Neben dem eigenen Fliegen brachte es ihm besondere Erfüllung, als Fluglehrer jungen (und auch älteren) Menschen die Freude an diesem Hobby zu vermitteln und sie zu Segelfliegern auszubilden. In den letzten Jahren vereinigte er im LSV Worms alle wichtigen Funktionen des Segelflugs in seiner Person und war damit das Herz dieses anspruchsvollen Sports im Wormser Verein. Viele von ihm organisierte Fluglager werden uns in dauernder Erinnerung bleiben.

Aber nicht nur beim Fliegen war Gottfried Neumann aktiv, er machte sich auch im administrativen Bereich um den Verein verdient. Als 1997 der Verein in einer finanziellen und personellen Krise steckte, übernahm er mit einigen anderen die Verantwortung und half als Schatzmeister mit, den Verein wieder in erfolgreiche Bahnen zu lenken.

Wir verlieren mit Gottfried nicht nur das dienstälteste Vereinsmitglied und unseren wichtigsten Segelfluglehrer, sondern vor allem auch einen guten Freund und Kameraden.



Er hinterlässt im Luftsportverein Worms ein tiefes Loch. Wir werden seine profunden Kenntnisse, sein Engagement und seine Lebensfreude vermissen. Der Verein wird ohne ihn nicht mehr der gleiche sein.

Wir trauern mit seiner Familie und werden ihn stets in großer Dankbarkeit in Erinnerung behalten.

Luftsportverein Worms e.V.

Idar-Oberstein

Aero-Club Idar-Oberstein auf Vattertags-Tour

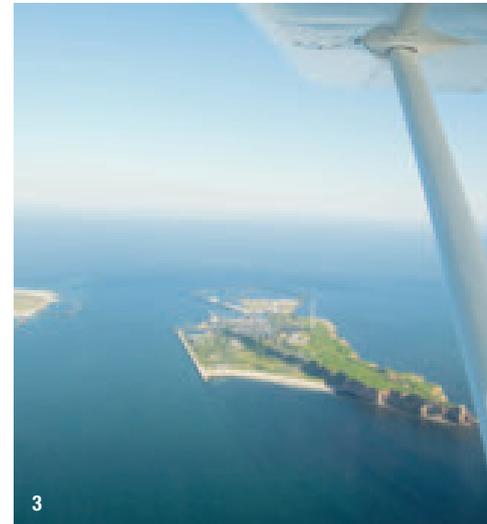


1



2

- 1: Station auf Wangerooge
 2: Wolfgang Brust, Thomas Prümm, Christian Feil, Wilfried Feil, Rainer Philippi, Horst Haffa, Dieter Petsch auf der Insel Helgoland
 3: Überflug über Helgoland



3

Eine Vattertags-Tour der ganz besonderen Art unternahmen 7 Piloten des Aero-Club Idar-Oberstein über das Himmel-fahrtswochenende.

Am Donnerstag starteten sie mit 2 Motorseglern und 2 Ultraleichtflugzeugen zu einer Nordsee-Insel-Tour. Nach einem Tankstopp auf dem Flugplatz Borkenberge in der Nähe von Dülmen und einer kurzen Rast auf der Insel Juist steuerte die Gruppe die Insel Wangerooge an. Die Insel war Ausgangspunkt für geplante Flüge zu den Ost- und Nordfriesischen Inseln. Am Freitag verhinderte zunächst ein typi-

sches Wetterphänomen der Küstenregion, der sogenannte Seenebel, die geplanten Flüge. Dieser Tag wurde genutzt, um die Insel Wangerooge ausgiebig mit dem Fahrrad zu erkunden.

Bei idealem Flugwetter begann der Freitag zunächst mit einem Flug aufs Festland zum Auftanken. Weiter führte die zweistündige Route über die Region Hamburg, entlang der Elbmündung und weiter an der schleswig-holsteinischen Westküste bis zum Flugplatz Wyk auf der Insel Föhr. Dort wurde bei hochsommerlichen Temperaturen ein Zwischenstopp eingelegt. Das fliegerische Highlight der Tour war am späten

Samstagnachmittag die Landung auf Helgoland bei bestem Wetter. Ein Augenblick, der wohl sehr lange in der Erinnerung der Clubmitglieder bleiben wird.

Mit einem Tankstopp flog die Gruppe geschlossen am Sonntag zurück nach Idar-Oberstein.

Besonders beeindruckend für die Gött-schieder Flieger war die Gastfreundschaft der friesischen Inselbewohner und der Bekanntheitsgrad des Flugplatzes Idar-Oberstein: „...ach ja, das ist ja der Flugplatz mit dem Spießbraten...“

Stephanie Philippi



Flugzeugkunst und mehr – Atelier für Malerei in der Eifel

Wie kam Claudia Stefan, Inhaberin und Betreiberin von stARTcla, Atelier für Malerei dazu, ihre künstlerischen Aktivitäten von der Nordsee in die Eifel zu verlegen?

An der Nordsee geboren und aufgewachsen, zeigt sich früh ihre Liebe am Gestalten, besonders am Malen und Zeichnen. Mit 23 Jahren wechselt sie berufsbedingt ins Rheinland, wo sie ihren Mann kennen-

lernt. Im Jahr 2000 zieht die mittlerweile vierköpfige Familie dann nach Tondorf in der Nordeifel und unweit des unter Segelfliegern äußerst beliebten Flugplatzes Wershofen. Hier findet sich nun endlich der Raum, den Claudia Stefan für ihre vielfältigen künstlerischen Aktivitäten – Kurse in kreativen Techniken, Schmuckgestaltung, Mosaik, Filzen, Malen mit Acrylfarben – und Experimente braucht. Hier entstehen ihre wunderbaren kleinformatischen Zeichnungen

– Pflanzen, Muscheln, Uhren, Kompasser ... und Flugzeugbilder! Schuld an dieser neuen Passion sind Mann und Tochter, die inzwischen begeisterte Segelflieger in der Segelfluggruppe Wershofen sind.

Auftakt dieser neuen Produktreihe, zu der sich neben Flugzeugen auch alte Autos und Schiffe gesellen, bildete übrigens das Bild eines Segelflugeugs zum Geburtstag der Tochter.

Vielleicht dass der ein oder andere Flieger



ja den Weg zu Claudia Stefans Atelier findet und sich bei einer Tasse Kaffee oder Tee davon überzeugen mag, dass Segelflugzeuge besonders lohnende künstlerische Objekte sind.

stARTcla - Atelier & Werkstatt
Claudia Stefan
Tonstr. 9a, 53947 Nettersheim
Tel. 02440-959477, Fax 02440-959470
Email: startcla@web.de



Natürlich werden auch Auftragsarbeiten nach Kundenwunsch erfüllt.

Wir gratulieren

Aero-Club Trier & Konz e.V.



Am Wochenende 20./21.05.2017 haben **Alexandra Naumann und Florian Werny** bei bestem Wetter in Konz-Könen ihren ersten Alleinflug absolviert.

SFG Wershofen e.V.



Florentin Müller flog sich an seinem 14. Geburtstag am 4. Juni 2017 frei! Er hatte lange auf diesen Tag gewartet! Hier mit dem Fluglehrer Marc Theisen. Foto: Anette Weidler

SFG Wershofen e.V.



Christian Müller flog sich am 9. Juli 2017 in Wershofen frei. Foto: Konzentriert vor seinem 1. Alleinflug

ALLGEMEINE TERMINE 2017

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



Schule der Flieger 2017/2018

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

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

Fluglehrerfortbildung 2017	09.09. – 10.09.2017	
Fluglehrerfortbildungen 2018	13.01. – 14.01.2018	17.02. – 18.02.2018
Fluglehrerausbildung (Pädagogik) Für alle FI- und CRI-Lehrgangsteilnehmer ohne Lehrberechtigung.	20.01 – 21.01.2018	
Fluglehrerausbildung Segelflug	15.04. – 27.04.2018	
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	07.05. – 11.05.2018	
Ultraleicht-Fluglehrerassistenten-Lehrgang	07.05. – 18.05.2018	
Ultraleicht-Fluglehrerlehrgang für Inhaber von Lehrlicenzen	07.05. – 11.05.2018	
CRI-Lehrgang	07.05. – 11.05.2018	
CRI-Lehrgang für Inhaber anderer Lehrlicenzen (außer UL)	07.05 – 09.05.2018	

TECHNIK

Zellenwartlehrgang FVK	21.09. – 24.09.2017
Technik Grundmodul	28.10.2017
Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2)	02.11. – 05.11.2017
Fallschirmpackerlehrgang	02.11. – 05.11.2017
Bespannen mit Oratex	01.12. – 03.12.2017
Werkstatteleiterlehrgang FVK	14.10. - 21.10.2017
Motorenwart (AM Modul)	neuer Termin 27.01.-28.01.2018

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 *	30.09. – 06.10.2017
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL *	23.09. – 24.09.2017 und 30.09. – 06.10.2017
Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 *	23.03. – 29.03.2018
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL *	17.03. -18.03.2018 und 23.03. – 29.03.2018
Flugleiter für Landeplätze, Segelflug- und UL-Gelände	03.03.2018

*mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

FLIEGERISCHE PRAXIS

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

LESERBRIEF

Vereinsmotorflugausbildung bald vor dem Aus?

Mit Einführung der JAR-FCL im Jahre 2003 war abzusehen, dass die ehrenamtliche Vereinsmotorflugausbildung bald unter Fluglehrer-Nachwuchs würde leiden müssen, da die Anforderungen an Zeit und Geld durch die Vorschriftenlage gravierend gestiegen und bei einem 5-stelligen Euro-Wert angekommen waren. Damals bestand eine Erleichterung in Deutschland nur noch im Erwerb der nationalen Lehrberechtigung mit entsprechender Begrenzung.

Die EASA-Verantwortlichen kannten das Dilemma und schlugen deshalb neben dem PPL(A)-Lehrer anfangs auch einen LAFI mit reduzierten Anforderungen für den Luftsport vor. Leider wurde dieser LAFI dann von dem europäischen Aufsichtsgremium der EASA gekippt mit der Folge, dass die 1178/2011 lediglich den PPL(A)-Lehrer mit den auf JAR-FCL basierenden Bedingungen enthielt. Äußerst bedauerlich war damals ferner, dass der DAeC dem deutschen zuständigen Behördenvertreter nicht deutlich machen konnte, dass der ehrenamtliche Luftsport auf einen Motorfluglehrer mit vertretbaren Kosten an Zeit und Geld angewiesen ist. Eine ehrenamtliche, unbezahlte PPL(A)-Ausbildung, wie es sie in Europa in den deutschsprachigen (und leider sehr wenigen anderen) Ländern gibt, muss erhalten bleiben. Spezielle personelle Ressourcen, etwa direkt oder indirekt militärisch gesponserte wie in England und Frankreich, haben wir leider nicht. Der in der EASA-FCL beschriebene Motorfluglehrer ist viel zu sehr als Ausbildungsvorstufe zum CPL oder ATPL anzusehen, als dass er in unserer Vereinsausbildung von Nutzen wäre. Reduzierte Anforderungen für den PPL(A)-Lehrer haben wir vorher über 50 Jahre mit den ICAO-Anforderungen ohne Sicherheitsverlust erlebt.

Nun gibt sich die EASA nutzerfreundlich und betont, dass sie in Zeitintervallen von vielleicht 5 Jahren eine Vorschriftenlage auch anpassen könnte, sofern die Sicherheit nicht leidet und ein größerer Nutzerkreis sich meldet.

Es ist deshalb der DAeC für unsere ehrenamtlich orientierten Vereine der richtige Gesprächspartner unter Nutzung seiner Verbindungen zu anderen europäischen Aero-Clubs und über Europe-Airports, um bei der EASA gehört zu werden.

Die Möglichkeiten bestünden z.B. in der Wiederbelebung des LAFI (da er ja schon einmal durch die EASA beschrieben war) oder dass Anrechnungen/Erleichterungen für den Motorfluglehrer im ehrenamtlichen Bereich geschaffen werden. Auch beim Segelfluglehrer mit TMG-Lehrberechtigung wäre eine Anrechnung (also eine SEP-Berechtigung) unbedingt notwendig, damit er nicht nur Lizenzinhaber ausbilden darf. Reine TMG-Schüler, also „Fußgänger“, sind ihm nämlich bisher untersagt. Dafür muss heute der 70-jährige Motorfluglehrer ran (recherchieren Sie einmal das Durchschnittsalter in Ihrem Verein).

Wenn Sie meine Meinung teilen oder sogar Interesse an einem ehrenamtlichen Motorfluglehrer haben, dann schreiben sie Ihrem Landesverbandsvertreter und dem DAeC, dass die Gespräche mit der EASA umgehend aufgenommen werden sollen, damit wir auch in 10 Jahren in unseren Vereinen noch Motorflugausbildung anbieten können.

Carl Otto Weßel

KLEINANZEIGE

Hobbyflieger sucht eine alte Fliegerarmbanduhr / Chronograph zu kaufen. Gern auch defekt. Würde Liebhaberpreis zahlen.
chz007@gmx.de, Tel.: 05438616

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport August/September 2017

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@sv-hh.de
Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127
Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

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

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

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Ingrid Bade, Nico Behnke, Hermann Beiker, Jan Bischoff, Marcel Blank, Rolf Bödeker, Reinhardt Hähndel, Nils Heckenauer, Eberhard Heiduk, Lutz Hildebrandt, Gerd Hüls, Martin Kader, Frank Kuhn, C. Langer, Joachim Marholdt, Britta Montag-Jansen, Henrike Oelkers, Turgut Pencereci, Stepanie Philipp, Martin Pohl, Frauke Szameitad, Rolf Struckmeyer, Dieter Vogt, Alexander Wagner, Martin Zimmermann, 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
Lektorat: Georg Bungter, Erika Marie Regente

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 18.000 Exemplare
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 15 vom März 2017;
Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

**Die nächste Ausgabe erscheint am 5. Oktober 2017*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 11. September 2017*.**

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

• Neu! In Kürze lieferbar



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr

Luftwaffe - Geheim Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt

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

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

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

**Schon jetzt bestellen
zum Subskriptionspreis
von 25,00 €**

danach 29,00 €

• Segelflugsbücher



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge von der LS 1 bis zur LS 11

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

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



Mallinson/Woollard

Handbuch des Segelkunstflugs

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

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

• Segelflugsbücher

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

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



Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-6-2

54,00 €

wieder lieferbar

Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-3-3

54,00 €

wieder lieferbar

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-0-1

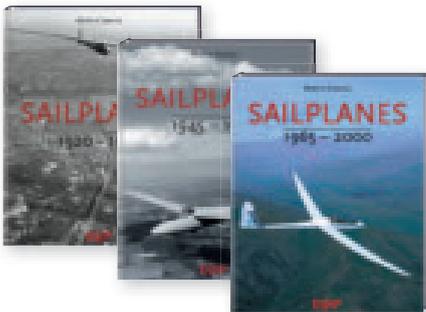
54,00 €

wieder lieferbar

Martin Simons

Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung



Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-4-6

54,00 €

wieder lieferbar

Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-4-0

54,00 €

wieder lieferbar

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-1-8

54,00 €

wieder lieferbar



Asiago 1924

Internationaler Segelflugwettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

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

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



Vincenzo Pedrielli

Italian Vintage Sailplanes (italienisch/englisch)

Die Geschichte des italienischen Segelfluges vom Beginn im Jahr 1924 in Asiago 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 Oldtimer-segelflugclubs anlässlich seines 40. Jubiläums. Mitglieder aus aller Welt präsentieren auf jeweils einer Seite 300 ihrer fliegenden Raritäten in Wort, Bild und Daten, teilweise in ihrer Muttersprache, immer mit einer englischen Zusammenfassung. Dazu enthält das Buch Beiträge und Tabellen zur Geschichte und Entwicklung des Vintage Glider Clubs.

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

nur noch wenige Restexemplare
54,50 €

alle Preise zzgl. Versandkosten



Die Vielfalt des Fliegens...

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

**Neu ab 2017:
Discus FES**



**Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Ultraleicht
Modellflug**



1 x Discus FES

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

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



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



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

Fliegerschule Wasserkuppe

