



# LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



## L-LIZENZEN

DIE UMWANDLUNG TECHNISCHER AUSWEISE

## U-SPACE

UNSER LUFTRAUM IST IN GEFAHR

## DRACHENFLUG WM IN TOLMEZZO (IT)

BRONZE FÜR PRIMOZ GRICAR UND DAS DEUTSCHE TEAM

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISSN 2511-8250



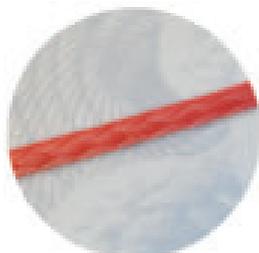
# Dynatec Hoistline®

Das Windenschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit  
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



## Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



## Hoistline „orange“

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

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



## Hoistline „yellow“

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

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



## Hoistline „Groundline“

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

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

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

## Vorseilsystem

### Vorseil

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



### Zwischenseil

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



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

**Lippmann**  
German Roper

Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0

Fax: 040 - 797 005 - 25

Info@lippmann.de

# INHALT

## NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN  
UND DER INDUSTRIE 4

## ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS 8

## LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

PRÜFERTAGUNG FÜR  
DAEC-UL-FLUGPRÜFER 10

## FLUGSICHERHEIT

DER LUFTSPORT FLUGSICHERHEITS-  
PREIS 2018 11

## TECHNIK

DIE UMWANDLUNG TECHNISCHER  
AUSWEISE IN L-LIZENZEN 12

## LUFTRAUM

FOR U AND ME – WER BRAUCHT  
EIGENTLICH DEN U-SPACE? 14

## DRACHENFLUG

WELTMEISTERSCHAFTEN IM  
DRACHENFLIEGEN 16

## ULATRALEICHT

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT DER  
ULTRALEICHTFLIEGER 18

## SEGELFLUG

FAVORIT SOLL WIEDER FLIEGEN 20

## LANDESVERBÄNDE

BREMEN 22  
NIEDERSACHSEN 27  
RHEINLAND-PFALZ 37

LESERBRIEF 50

KLEINANZEIGEN 50

IMPRESSUM 50

## LUFT NACH UNTEN



### LIEBE LESERINNEN UND LESER, LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER,

vor ziemlich genau 110 Jahren überflog Louis Blériot vielbeachtet erstmals den Ärmelkanal. Nur zehn Jahre später querten die Briten John Alcock und Arthur Brown den Atlantik nonstop. Auf Flightradar24 wäre Blériots Eindecker damals sicher das einzige Ziel gewesen, zehn Jahre später gab es vermutlich schon tausende Ziele weltweit.

Heute – also gerade mal 100 Jahre später – schätzt man allein die Zahl der Passagier- und Frachtmaschinen weltweit auf etwa 25.000. Allein in Deutschland hat die DFS im letzten Jahr 3,1 Millionen Flüge abgefertigt. Sie alle brauchen Luftraum. Weil dieser Verkehr aber weitgehend ganz hoch oben stattfindet, haben wir Luftsportler uns mit den Einschränkungen weiter unten arrangiert und schlucken von Zeit zu Zeit brav die ein oder andere Kröte, wenn es um Schaffung neuer oder Ausdehnung bestehender Luftäume geht. Dabei wird uns Luftsportlern aller Art übrigens ein sehr verantwortungsvoller Umgang mit den Regeln bescheinigt, denn Luftraumverletzungen sind sehr selten.

Nun droht uns allerdings auch in Ameisenkniehöhe und wenig darüber Ungemach: der sogenannte U-Space (s. auch Seiten 14/15).

U für Unten, U für UAV und U für Urban Mobility – aber nicht U für Uns alle, sondern vielleicht vor allem U für Unternehmen. Die erhoffen sich große Rendite und investieren schon jetzt reihenweise in Startups der Lufttaxis und Transportdrohnen.

Regularien für den unteren Luftraum hat die EU schon vorbereitet, Verordnungen treten schon im Juli 2020 in Kraft. Von Luftsport ist da nirgendwo die Rede, nur nebulös von „Flugzeugen und Hubschraubern“, die sich den U-Space mit unbemanntem Fluggerät teilen dürfen.

Ist die Luft über uns nicht genau wie das Wasser ein Allgemeingut, das es zu schützen gilt? Kann es sein, dass man im Vorgriff auf Massen von Drohnen und Lufttaxis schon jetzt eigens Luftraum dafür schafft, mit einer Dynamik, wie man sie sonst von europäischen und nationalen Behörden nicht kennt? Werden wir gefragt, wie man unseren Sport dort integrieren kann?

Damit uns LuftSportlern nicht irgendwann die Luft ausgeht, müssen wir jetzt ganz wachsam und aktiv sein. Nicht nur der Verband („der wirds schon richten“), sondern wir alle. Im Bekannten- und Freundeskreis, in der lokalen, regionalen Politik und bei unseren Bundestagsabgeordneten. Es genügt nicht, dass unser Dachverband nach Berlin reist und Statements verfasst.

Wir müssen uns einmischen. Sonst sind wir am Ende unten durch.

**Klaus Fey**

## DAEC BESUCHT VERKEHRSMINISTER IN BERLIN

Erfolgreiche Verbandsarbeit ist Team sport, lautet ein Credo des DAeC. Deshalb trafen sich Präsident Stefan Klett und Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna Ende Juli in Berlin mit Minister Andreas Scheuer.

Die Liste des vorgelegten Themenpapiers ist lang – und drängend. U-Space für Drohnen, Windkraftanlagen in Flugplatznähe, Landeplatzlärmschutzverordnung. Das Weglassen der aufwendigen CPL-Theorieprüfung für Motorfluglehrer (FI PPL A) kam ebenso zur Sprache wie die Klärung der Zuständigkeit für Betriebsgenehmigungen im Modellflug. Hier befürwortet der DAeC die Beauftragung eines Verbandes als zuständige Stelle. Künftig wird der DAeC das BMVI bei der Erarbeitung von Umsetzungsbestimmungen, die den Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt betreffen, durch seine Fachreferate unterstützen.

Text & Foto: DAeC



BMVI-Minister Andreas Scheuer mit DAeC-Präsident Stefan Klett

## PATROUILLE SUISSE VERFEHLT ZIELORT

Die Kleinnavigation über fremdem Gebiet spielt uns Privatpiloten auch im GPS-Zeitalter so manchen Streich. Der übermächtige Wunsch, die erwartete Landmarke möge endlich in Sicht kommen, vernebelt einem rasch die Sinne und führt auf den falschen Kurs. Doch sogar militärisch trainierte Vollprofis sind nicht vor peinlichen Verwechslungen gefeit.

Im Juli sollte die Schweizer Patrouille Suisse anlässlich der Feierlichkeiten zum 100. Todestag des Flugpioniers Oskar Bider dessen Geburtsort Langenbruck überfliegen. Doch dazu kam es nicht. Der Leader führte die sechs F-5 Tiger in präziser Formation versehentlich über ein großes Festzelt im Nachbardorf Mümliswil-Ramiswil. Dort fand am selben Wochenende das 31. Nordwestschweizerische Jodlerfest statt.

Ein gefundenes Fressen für die Schweizer Boulevardpresse. Wie gut haben es da unbekannte Privatpiloten, deren kleine Fehlritte meistens unbemerkt bleiben und schon gar nicht ans Licht der Öffentlichkeit gelangen.

Text: Reinhold Wagner Foto: Patrouille Suisse



Selbst die Schweizer Präzision der Patrouille Suisse geht mal daneben

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



Flugfunk 8,33 kHz



**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](http://www.friebe.aero) · [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)

## STELLENANZEIGE

## LUFTSPORT-VERBAND NIEDERSACHSEN E. V.

## MITARBEITER FÜR DIE GESCHÄFTSSTELLE (D/W/M) GESUCHT!



Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. sucht zum 01.01.2020 einen Mitarbeiter in Vollzeit und unbefristet.

**Zu den Aufgaben gehören unter anderem:**

- Mitarbeit in der ATO/DTO-Segelflug, UL-Flugschule
- Zusammenarbeit/Abstimmung mit den Luftfahrtbehörden und Luftsportorganisationen/-Verbänden
- Vorbereitung und Organisation von Aus-/Fortbildungslehrgängen, u. a. für Fluglehrer

**Sie bringen mit:**

- Leidenschaft für den Luftsport, inklusive einer Lehrberechtigung SF oder MF
- Teamfähigkeit mit Haupt- und Ehrenamtlichen
- Englische Sprachkenntnisse
- Solide Office Kenntnisse
- Bereitschaft zu flexiblen Arbeitszeiten auch am Wochenende

**Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!**

Luftsport-Verband Niedersachsen e. V.; Geschäftsführer Günter Bertram,  
E-Mail: [guenter.bertram@lsvni.de](mailto:guenter.bertram@lsvni.de)

## ÜLIS SEGELFLUGBEDARF GMBH ÜBERNIMMT DEUTSCHLANDVERTRIEB FÜR LX NAVIGATION

Zum 1.7.2019 hat die Ülis Segelflugbedarf GmbH aus Gedern den alleinigen Vertrieb für Deutschland für alle Produkte des in Segelflugkreisen bekannten und beliebten Instrumentenherstellers LX Navigation aus Slowenien übernommen. Die beiden Geschäftsführer Sylvia „Üli“ Böhnisch und Nik Salej haben im Juni die entsprechenden Verträge unterzeichnet. Durch die Zusammenarbeit wird das Produktportfolio von Ülis

Segelflugbedarf strategisch erweitert. Beide Seiten erwarten positive Effekte durch die gute Erreichbarkeit und den bekannt guten Service bei Ülis. Kurze Lieferzeiten ab Lager Gedern für gängige Produkte sind sichergestellt, der Webshop wird in den nächsten Wochen mit Rechnersystemen und Variometern etc. gefüllt.



**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG  
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

**Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:**

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW  
Motorsegler  
Segelflugzeuge  
Annex-2-Flugzeuge  
Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT)

**CAMO SÜDWEST  
GMBH**

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

## FFA MUSEUM ALTENRHEIN NEU ERÖFFNET

Vor 25 Jahren wurde das Museum gegründet, um eine ausgemusterte Hawker Hunter der Schweizer Luftwaffe vor der Schrottpresse zu retten. In Altenrhein fliegt sie noch heute, blieb aber nicht lange allein. Weitere Flugzeugmuster kamen dazu, die Oldtimerfans mit der Zunge schnalzen lassen: T-6, Stearman, Vampire.

Der im Juli eingeweihte Neubau des FFA (Flieger- und Fahrzeugmuseum Altenrhein) am Bodensee hat den Charakter der Ausstellung, die bisher mehr einem Hangar mit Werkstatt glich, nun völlig verändert. Ins Obergeschoss zogen noble Autos ein, Oldtimer und Spezialfahrzeuge. Größtenteils stammen sie aus der Sammlung der Vorarlberger Gebrüder Vonier, die auch das Rolls-Royce-Museum Dornbirn betreiben und die treibende Kraft hinter dem FFA-Neubau bilden. Weitere Exponate stellten private Sammler und die Autobau-Erlebniswelt Romanshorn zur Verfügung. Wie die Flugzeuge des Museums sind auch sie allesamt betriebsbereit.

Wer sich einen Kaffee, Tee oder Cocktail auf der Aussichts-



Star des Museums in Altenrhein ist diese flugfähige Hawker Hunter

terrasse mit Blick über Landebahn und Bodensee gönnt, hat folglich gute Chancen, eines der Schätzchen im Flug zu erleben. Das FFA in Altenrhein ([www.ffa-museum.ch](http://www.ffa-museum.ch)) ist ganzjährig geöffnet.

**Text: Reinhold Wagner Foto: FFA**

## NOTRUF 191 IN FRANKREICH

Bereits seit 2017 aktiv, hierzulande aber noch weitgehend unbekannt, ist Frankreichs für den Flugverkehr reservierte Notrufnummer 191. Sie darf für Meldungen aller erdenklichen Art verwendet werden, also von Zeugen eines Flugunfalles, Betroffenen oder beispielsweise auch, wenn sich jemand Sorgen um einen überfälligen Flug macht. Die kostenlose Anwahl der 191 von Festnetz- und Mobiltelefonen ist rund um die Uhr an allen Tagen möglich. Am anderen Ende der Telefonleitung meldet sich das ARCC (Aeronautical Rescue Coordination Center) der französischen Luftwaffe.

In Frankreich gilt die Notrufnummer 191 für Flug-Notfälle aller Art



## RED BULL LÄSST DIE LUFT RAUS

Nach dem Abschlussrennen der Saison 2019 im japanischen Chiba läßt Red Bull am 8. September endgültig die Luft aus den kegelförmigen Stoffpylonen. In einer betont trockenen und eher beiläufig publizierten Meldung gab der Getränkekonzern das Ende seiner Flugrennen bekannt. Grund sei die mangelnde Medienresonanz im Vergleich zu anderen Großereignissen, gab das Management unumwunden zu Protokoll. Bereits 2011 hatte die 2003 erstmals ausgetragene Serie eine Pause eingelegt und war erst 2014 wieder gestartet.

In keinerlei Zusammenhang zu Red Bull stehend, irgendwie aber passend zu dieser Meldung ist die Nachricht, dass Breitling das Sponsoring seines Jet Teams ebenfalls einstellt. Marketingorientierte Firmen agieren halt nicht aus Leidenschaft, sondern stellen ihre Werbeaktivitäten permanent auf den Prüfstand.

Für die Rennpiloten indes scheint gesorgt, denn mit der von



Die aufgeblasenen Pylone des Red Bull Air Race werden final weggepackt

Airbus unterstützten Organisation Air Race E steht die nächste Serie bereits am Start und verleiht ihnen Flügel. Diesmal allerdings mit Elektromotoren unter der Cowling.

**Text: Reinhold Wagner Foto: Red Bull Content Pool**

## MODELLFLUG

### HISTORISCHE MODELLFLUGMOTOREN



Die ganze Bandbreite der Modellflugmotoren, hier ein Foto der Veranstaltung im Vorjahr

Die deutsche Sektion (Region 16) der US-amerikanischen Model Engine Collectors Association M.E.C.A. International lädt am 14.09.2019 wieder zu Ihrem Treffen im nördlichen Rheinland-Pfalz ein. Im letzten Jahr konnten die Besucher Live-Vorfürungen von Motoren verschiedener Sammler-Kategorien erleben. Neu war ein Graupner-OS-Wankelforum mit Ersatzteillbörse.

Für 2019 haben sich zur Ausstellung auch Mitglieder der Antik Modellflugfreunde e.V. mit einem eigenen Info-Tisch angemeldet.

Im Außenbereich werden wir Kleinstdiesel in Aktion sehen können.

**Anmeldung unter:** [info@meca-region16.de](mailto:info@meca-region16.de)  
**Weiter Informationen:** [www.meca-region16.de](http://www.meca-region16.de)  
**Anfahrt:** Hotel Paganetti´s, Waldbreitbacher Str. 15, 53547 Breitscheid

### NATIONALE FREIFLUG-WETTBEWERBE 2019

Der Wachtelkönig hat der ursprünglichen Freiflug-Planung für 2019 einen Strich durch die Rechnung gemacht, Termine und Gelände mussten umgeplant werden. Hier der aktuelle Stand:

**06.-08.09.2019**

Deutsche Meisterschaft Senioren Freiflug Ebene Manching (BY), DAeC

[Michael.Jaeckel@daec-modellflugsport.de](mailto:Michael.Jaeckel@daec-modellflugsport.de)

<https://www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f1-freiflug/f1a-segler/>

**14.-15.09.2019**

Ranglistenwettbewerb F1ABC Manching (BY), DAeC

[bernd-hoenig@freenet.de](mailto:bernd-hoenig@freenet.de)

<https://www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f1-freiflug/f1a-segler/>

Bernhard Schwendemann

### MODELLFLUGGESCHICHTE VON 1945-1959



Mit der Geschichte des Modellflugs befasst sich das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe

Die erste von drei Broschüren mit der Geschichte des Modellfluges ist erschienen. Für 3,00 € kann sie im Museum gekauft werden, bitte das Personal am Empfang darauf ansprechen.

Das Museum verschickt die Broschüre aber auch für 5,00 €, da ist dann Porto und Versand im Preis mit enthalten. Bitte eine E-Mail an [kontakt@segelflugmuseum.de](mailto:kontakt@segelflugmuseum.de) senden.

Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug  
 Wasserkuppe 2, 36129 Gersfeld, Tel. 06654 7737  
[www.segelflugmuseum.de](http://www.segelflugmuseum.de)

LEARNEN SIE UNTERWEGS ODER ZUHAUSE MIT DER AVIATION EXAM APP. AUS DEM PPL FRAGENKATALOG SIND TESTFRAGEN GRATIS ERHÄLTBAR. [www.aviationexam.com/de/downloads](http://www.aviationexam.com/de/downloads)

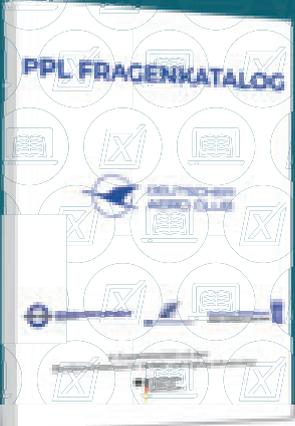
**READY FOR**  
*Theorie Prüfung*

Flugschüler aufgepasst: PPL Fragenkatalog geht online!  
[eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog](http://eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog)

**ONLINE. IMMER AKTUELL. KOMPLETT. DER STANDARD.**

**AUFGEPASST:**  
 Auch als Lernplattform für Flugschulen verfügbar.  
**Sprechen Sie uns an!**

+49 6103 20596 0  
[www.eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog](http://www.eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog)  
[facebook.com/eisenschmidt.aero](https://facebook.com/eisenschmidt.aero)  
[customer-support@eisenschmidt.aero](mailto:customer-support@eisenschmidt.aero)



## LIEBES-AUS ZWISCHEN AIRBUS UND SIEMENS?

2016 unterzeichneten Airbus-Chef Tom Enders und Siemens-Boss Joe Kaeser einen Vertrag über die Zusammenarbeit zur Entwicklung hybridelektrischer Antriebsstränge für Flugzeuge der Zukunft.

Auf dem Luftfahrt-Symposium „Ambition 2050“ in der Nähe von München verkündete Airbus nun Anfang Mai überraschend, dass die Zusammenarbeit mit Siemens zum Jahresende beendet werde: „Die bisher erzielten Ergebnisse ebnen den Weg in die Zukunft des Hybrid-Elektroflugs. Wir sind sicher, dass Siemens eAircraft auch in Zukunft ein enger Partner von Airbus sein wird.“ Allerdings gab es keine Antwort darauf, welche Zukunft der E-Fan X habe. Vielleicht verfolgt Airbus auch ehrgeizigere Ziele, denn der im April neu angetretene Chef des Flugzeugbauers, Guillaume Faury, hat erst kürzlich gegenüber



Die Zukunft des elektrischen Erprobungsträgers E-Fan X erscheint plötzlich sehr fraglich

der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ angekündigt, dass sein Unternehmen bereits in rund zehn Jahren größere, rein elektrisch angetriebene Flieger für den kommerziellen Flugverkehr anbieten werde.

## SIEMENS VERKAUFT SEIN START-UP eAIRCRAFT

Mit Bedauern nahm die internationale Luftfahrtbranche die Entscheidung vom Siemens auf, dass man zum Jahresende 2019 Siemens eAircraft an Rolls-Royce verkaufen wolle. Siemens eAircraft ist ein firmeninternes Start-up mit rund 180 Mitarbeitern, das elektrische und hybrid-elektrische Antriebssysteme für die Luftfahrt entwickelt. In Zusammenarbeit mit Partnern wie Airbus entstehen an den Standorten München, Erlangen

und Budapest Prototypen für Antriebssysteme von unter hundert bis mehreren tausend Kilowatt. Siemens erforscht und entwickelt bereits seit rund zehn Jahren elektrische Antriebe für Flugzeuge und konnte dabei mehrere Rekorde aufstellen. Rolls-Royce und Siemens haben sich darauf geeinigt, die finanziellen Details der Transaktion nicht offenzulegen.

## AUSTRALISCH-AMERIKANISCHES UNTERNEHMEN WILL STARKE EINMOTS UMRÜSTEN

Das australisch-amerikanische Unternehmen MagniX präsentierte sich auf der Paris Air Show zum ersten Mal weltweit der Öffentlichkeit und kam gleich mit zwei überraschenden Ankündigungen. Die Firma hat sich auf Elektroantriebe ähnlich wie Siemens spezialisiert und erhielt bereits im Frühjahr von der kanadischen Harbour Air den Auftrag, die zum Teil sehr alten DeHavilland-Wasserflugzeuge auf Elektroantrieb umzurüsten. Neben dem dafür vorgesehenen 560 kW starken E-Motor wurde auch eine Motorenreihe mit 280 kW entwickelt. Zudem sollen



Der flüssigkeitsgekühlte E-Motor von MagniX kann mit seinen 280 kW in starke Einmots eingebaut werden. Ab Herbst laufen damit erste Versuche

MagniX' E-Motoren in Zukunft auch in das israelische Elektroflugzeug Alice eingebaut werden.

## SIEBEN AUF EINEN STREICH

Keine Angst, das wird keine Modifikation der erfolgreichen TBM-Serie von Daher. Das siebenmotorige Flugzeug ist eine Studie. Da sich die gesamte Luftfahrtindustrie der Entwicklung einer grüneren Luftfahrt verpflichtet fühlt, gaben jetzt auch Daher, Airbus und Safran ihre Zusammenarbeit für Design und Entwicklung des Demonstrators namens Eco-Pulse bekannt. Der Erstflug des Erprobungsträgers mit sieben Motoren soll 2022 erfolgen. Basierend auf der TBM-Plattform wurde dieses Projekt von CORAC (französischer Forschungsrat für Zivilluftfahrt) und mit Unterstützung der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC beschlossen, um Technologien zu entwickeln, die die Umwelteffizienz von Flugzeugen steigern. Das verteilte Hybridantriebssystem wird von Safran bereitgestellt. Airbus wird



Vorerst nur ein Versuchsmuster: Der Hype um die Elektrofliegerei lässt Ideen wie die siebenmotorige TBM Eco-Pulse gedeihen.

für die aerodynamische Optimierung des verteilten Antriebssystems verantwortlich sein sowie für die Installation der Batterien. Die Installation von Komponenten und Systemen, Flugtests, Gesamtanalysen und der Aufbau von Vorschriften werden von Daher unter Nutzung der TBM-Plattform durchgeführt.

## FLIGHT DESIGN MIT ELEKTRISIERENDEN IDEEN

Auf der AERO wurde die neue Flight Design F2e vorgestellt, ausgerüstet mit einem 55 kW starken Elektromotor von Siemens. Die Adaption für den Antrieb erfolgt in Zusammenarbeit mit Siemens eAircraft als Hersteller und Entwickler sowie APUS, einem jungen Strausberger Unternehmen. Der Erstflug fand bereits am 29. Mai statt und verlief nach Firmeninfos erwartungsgemäß. Das Projekt dient dazu, Erkenntnisse zum umweltschonenden Fliegen mit neuartigen Antriebskonzepten und zur Integration von Energiespeichern in eine Flugzeugzelle zu gewinnen. Es stellt die Grundlage für weitere Vorhaben zur Entwicklung und Zertifizierung eines rein elektrischen Flug-



Die elektrisch angetriebene Flight Design F2e hat bereits öffentlichkeitswirksame Flüge absolviert

zeugs dar. Abgeleitet vom jetzigen Erprobungsträger strebt man sowohl ein 600 kg Zweisitzer-UL als auch eine LSA-Version mit einer Flugdauer von einer Stunde und mehr an.

## VOM STREETSCOOTER ZUM SILENT AIR TAXI

Professor Dr. Günther Schuh, Erfinder des elektrischen Streetscooters für Paketboten und des Stadtautos e.Go Life, will als Hobbyflieger nun auch in die Luft gehen. Sein am 11. Juni in Aachen vorgestelltes elektrisches Silent Air Taxi (e.SAT) ist eine alte Box-Wing-Idee. Solche Flugzeuge lassen sich weder überziehen, noch können sie ins Trudeln gebracht werden. Angetrieben durch zwei Schubgondeln der MTU Aero Engines soll der Fünfsitzer eine Reichweite von 1.000 Kilometer bei 300 km/h Reisegeschwindigkeit bekommen. Dem hybrid-elektrischen Flugzeug, das mit 400 Meter langen Startbahnen auskommen soll, eilt schon großes Lob voraus. Zurzeit arbeiten



Nach dem Paketfrachter Streetscooter und dem Elektroauto e.Go will Prof. Dr. Schuh mit dem e.SAT in die Luft gehen

50 Experten an dem Projekt, welches bereits 2015 gestartet wurde. Der Erstflug wird für 2022 erwartet, 2024 möchte man zertifiziert sein und in Serie gehen.

## EIN GANZ GEWÖHNLICHES ELEKTROFLUGZEUG?

Die Idee kommt aus Israel und der Name Alice steht für eines der wohl ungewöhnlichsten Flugzeuge der Firma Eviation. Versucht man sonst bei Zweimot-Lösungen die Antriebsmotoren so dicht wie möglich an den Rumpf unter die Tragflächen zu setzen, so gehen die Israelis bewusst einen ganz anderen Weg. Um den induzierten Widerstand der Randwirbel zu minimieren, setzen sie zwei der drei Pushermotoren an die Flügelenden. Der elfstizige Alice soll ausschließlich mit Batterien bis zu 240 Knoten schnell fliegen und das bis zu 650 Meilen weit. Die Zelle dieses utopisch aussehenden Geschäftsreiseflugzeugs wird bei Carboman in Frankreich hergestellt. Antriebe kommen von Siemens oder MagniX, einem neuen Motorenhersteller. Im Herbst soll die Maschine zum ersten Mal abheben. Geflogen wird über



Beim geplanten Geschäftsreiseflugzeug Alice sitzen E-Motoren an den Flügelenden und im Heck

Fly-by-wire-Steuerung. Die Markteinführung ist für 2022 geplant. Schon gibt es erste Bestellungen, sagt der Hersteller.

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

...von Fliegern  
für Flieger...

**zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller**

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

**Unsere Spezialität:**

**Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung**

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

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

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



# PRÜFERTAGUNG FÜR DAEC-UL-FLUGPRÜFER

Wie auch im vergangenen Jahr lud das Luftsportgeräte-Büro die Mitglieder seines Prüfungsrates für UL-Lizenzen zur Prüfertagung am 18. Mai 2019 ein. Nach Braunschweig folgte diesmal der idyllisch gelegene mittelfränkische Flugplatz Ansbach-Petersdorf als Veranstaltungsort. Die Auswahl war dem Landesausbildungsleiter für UL des Luftsport-Verbandes Bayern zu verdanken. Wir hatten bei ihm angefragt, da das LSG-B seinen süddeutschen Prüfungsräten den Reiseaufwand verringern wollte.

Eine Prüferin und 23 Prüfer waren der Einladung gefolgt, wovon der große Teil bei morgendlich blauem Himmel die Anreise per Luftweg vorzog. Pünktlich um 10:00 Uhr begann die Schulung mit der Begrüßung durch den Vertreter des LSG-B, Jürgen Pechmann, und den Vereinsvorsitzenden, Dr. Thomas Kuhn. Anschließend präsentierte Torsten Gutzeit von der Bundeskommission UL (BUKO) seinen Vortrag zum Thema Flugsicherheit, in dem er sich auf ausgewählte Untersuchungsberichte der BFU stützte. Sein Vortrag wurde anders als im Vorjahr an den Beginn gelegt, da er in seiner ehrenamtlichen BUKO-Funktion noch einen zweiten Termin um 14:00 Uhr in Schmallenberg-Rennefeld wahrnehmen wollte.

Im Anschluss daran informierte Jürgen Pechmann über die Statistik des letzten Jahres, die insbesondere Zahlen zu Lizenzen, Berechtigungen, Flugschulen und dem Gesamt-Prüfungsrat des DAeC beinhaltete. Vereinnahmte in den Anfangsjahren der Statistik-Teil noch mehr als eine Stunde für sich, weil auch viele Verständnisfragen zur Arbeit und den Aufgaben des LSG-B geklärt werden mussten, konnte diesmal nach gut 20 Minuten zum eigentlichen Haupt-Schwerpunkt, dem Prüferhandbuch, übergeleitet werden. Unter den Teilnehmern saßen auch drei neu zu benennende Prüfungsräte, die somit ihre Prüf-Einweisung erhielten. Seit 2010 ist eine umfangreiche und persönliche Einweisung ausnahmslos Pflicht für neu zu berufende Prüfer. Unterbrochen wurde die Veranstaltung dann von einer deftigen Brotzeit. Der „Vereinskoch“ servierte selbstgemachten Kartoffelsalat mit Fleischkäse vom ortsnahen Metzger.

Das Prüferhandbuch in seiner jetzigen Form wird seit 2016, aktuelle Version ist 2018, an alle neuen Flugprüfer ausgegeben. Zuvor standen den Prüfern detaillierte Verfahrensanweisungen zur Verfügung und seit 2010 wurden ihnen im Einweisungsgespräch die Aufgaben, Verhaltensweisen und Sicherheitshinweise durch PowerPoint-Vortrag mündlich vermittelt. Hier seien stellvertretend die Prüfungsanmeldung, Mindestwetterbedingungen, Bewertungstoleranzen und Sicherheitsvorgaben bei Außenlandeübungen als Schwerpunkte erwähnt. Aus aktuellem Anlass konnte dargelegt werden, dass gerade bei Außenlandeübungen darauf zu achten ist, dass alle Auflagen bekannt sind und die notwendigen Genehmigungen vorliegen. Nicht nur in einem Versicherungsfall können hier unangenehme Fragen auftauchen.

Anschließend wurden weiterhin Fehler bei der Nachweiserstellung an konkreten Beispielen besprochen. Ziel ist hier nicht die Ahndung gemachter Fehler, sondern die Vermeidung solcher in der Zukunft. Immerhin leidet am Ende der Kette immer der



Prüfungsräte in Ansbach

Flugschüler oder Pilot, wenn die Ausstellung der ersehnten Lizenz oder Berechtigung infolge fehlerhafter Dokumentation nicht erfolgen kann. Den Prüfungsräten wurde dargelegt, dass sie eine wichtige Schlüsselstellung bei der professionellen Abwicklung von Prüfungen und Lizenzausstellungen einnehmen. Prüfungen müssen auch in bestimmten Fällen bereits vorher abgelehnt werden. Gründe dazu können vielfältig sein. Wie eben beschrieben, können Fehler bei der Dokumentation der Ausbildung, jedoch auch ein abgelaufenes Tauglichkeitszeugnis einen Hinderungsgrund bedeuten.

Nach einer kurzen Überleitungspause sensibilisierte das LSG-B die Prüfer mithilfe eines Untersuchungsberichtes der BFU zu einem schweren Flugunfall während eines Prüfungsfluges. Die letzten Minuten waren dann der Haftpflichtversicherung gewidmet, die das LSG-B für Prüfungsräte abgeschlossen hat. Diese schließt auch eine Fluglehrerhaftpflicht für Tätigkeiten in DAeC-Vereinen mit ein, ähnlich wie die Versicherungsangebote in einigen DAeC-Landesverbänden. Für Tätigkeiten, die Prüfer nicht im Auftrag des DAeC oder in DAeC-Vereinen durchführen, sollten sie sich zusätzlich absichern. Für Fragen dazu steht unserer Versicherungsfachmann Dieter Hopfe zur Verfügung.

Dank der disziplinierten Beteiligung aller Teilnehmer konnte die Veranstaltung offiziell um 15:40 Uhr beendet werden. Zudem bewies die Tagung eindrucksvoll, dass durchaus Zeit für viele interessante Diskussionsbeiträge vorhanden war, die das Wissen für und den Blickwinkel auf die Arbeit der Prüfer sehr bereichert haben. Natürlich nutzten einige der Anwesenden auch die Gelegenheit, um noch individuelle Fragen abseits der Tagesordnung zu klären.

Erwähnt sei an dieser Stelle, dass es keine Verpflichtung zur Durchführung solcher spezieller Schulungen per Gesetz gibt, da alle Flugprüfer auch UL-Fluglehrer sind, die jeweils einmal im Gültigkeitszeitraum ihrer Lehrberechtigung eine Fortbildung besuchen müssen. Jürgen Pechmann vom LSG-B hat jedoch bereits frühzeitig erkannt, dass es notwendig ist, unsere Prüfungsräte in unregelmäßigen Abständen zu aktuellen Themen zu informieren, um einheitliche Standards zu erreichen und Fehlerquellen auszuschließen.

Zuletzt möchten wir den Mitgliedern des Aeroclub Ansbach e. V. herzlich für die Aufnahme sowie für die Essen- und Getränkeversorgung danken und hoffen, dass wir sie in ihrem Tagesablauf nicht zu sehr eingeschränkt haben. Gerne würden wir in den kommenden Jahren wieder für eine derartige Schulungsveranstaltung auf den Verein zugehen.

**Frank Einführer, LSG-B**

# DER LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS 2018

## So sehen Sieger aus!



**Zehn Preisträger wurden auf der diesjährigen Aero ausgezeichnet, drei davon mit dem Hauptpreis von je 500 Euro. Zwei dieser Glücklichen haben wir hier schon anlässlich ihrer Bewerbung vorgestellt; hier folgt der Dritte im Bunde: der Luftsportclub Langenhagen e. V. ([www.LSCL.de](http://www.LSCL.de))**

Die Langenhagener fliegen mit Segelflugzeugen und einem Motorsegler auf dem Platz Celle-Arloh. Obwohl der Verein mit gut zwanzig Aktiven klein ist und auch nicht über Sponsoren verfügt, hat er in den vergangenen Jahren mit überwiegend privatem finanziellem Einsatz und beträchtlichem Arbeitsaufwand schrittweise das Arloh-Sicherheitskonzept realisiert.

### Zu den technischen Punkten dieses Konzepts gehören z.B.:

- Vollausrüstung mit FLARM hilft bei hohem Flugaufkommen in der thermisch attraktiven Südheide.
- Identische Dual-Watch-Funkgeräte sorgen für routinierte Bedienung.
- Telemetrie-Sender übermitteln die aktuelle Schleppgeschwindigkeit an den Windenfahrer.
- Baugleiche Fallschirme sichern Routine beim Anlegen und Bedienen.

Neben technischen Maßnahmen setzen die Langenhagener zur Erhöhung der Flugsicherheit auch auf eine intensive und standardisierte Optimierung des Flugbetriebs und des Trainingsstandes. **Beispiele:**

- Die Funktionäre im Flugbetrieb (Lehrer, Startleiter, Windenfahrer, Lepo-Fahrer) werden – insbesondere bei körperlich anstrengenden Wetterverhältnissen – regelmäßig abgelöst. Feste Übergaberituale mit Checklisten sorgen für einen reibungslosen Ablauf.
- Bodentraining zum Thema ‚Notausstieg‘ findet jeweils zu Saisonbeginn im Rahmen der vereinsinternen Flugsicherheitsbelehrung statt.

- 1: Ausbildungsleiter Reinhold Kneipp, Jugendwart Marcel Meier und Werkstattleiter Simon Piro-Kneipp freuen sich über den Sieg beim LuftSport-Flugsicherheitswettbewerb 2018
- 2: Baugleiche Fallschirme sorgen für mehr Bedienungsroutine
- 3: Der Seitenfaden signalisiert den Piloten, sozusagen „im Augenwinkel“ den Anstellwinkel im Windenschlepp (W), im Langsamflug (L) und im Horizontalflug (N)
- 4: Identische Funkgeräte, FLARM und ein möglichst ähnlicher Aufbau der Instrumentenbretter erhöhen die Sicherheit
- 5: Kleines Kästchen - große Wirkung – Per Telemetrie sieht der Windenfahrer die Geschwindigkeit der geschleppten Flugzeugs

- Die Piloten haben mehrmals pro Jahr die Möglichkeit, Aufbau und Funktionsweise der Rettungsfallschirme durch Selbstausslösung am Boden auszuprobieren und so noch besser kennenzulernen.
- Während der Ausbildung und bei der jährlichen Überprüfung der Lizenzinhaber führen die Fluglehrer eine weit höhere als die vorgesehene Anzahl an Übungen zu Startunterbrechung und besonderen Fällen beim Landeanflug durch.

Viele der oben genannten Maßnahmen sind auf Anregung und Initiative sowie mit Spendengeldern des Vereinsausbildungsleiters realisiert worden.

Reinhold ‚Opi‘ Kneipp war bis zu seiner Pensionierung 2011 als Kommandant und Fluglehrer auf C 160 tätig. Als ehemaliger FSO hat er ein professionelles und besonders wachsame Auge auf alle Belange der Flugsicherheit. Intensives Studium der Fachliteratur, ständige Weiterbildung und die Stärkung einer positiven Fehlerkultur sind ihm selbstverständliche Anliegen.

Das nächste große Ziel ist die Ausrüstung sämtlicher Luftfahrzeuge mit Transpondern. Dem sind die Langenhagener mit dem Preisgeld ein Stückchen näher gekommen.

KF, GB, Fotos: Gabriela Kneipp

**PARTNER FÜR DEINEN SPORT.**

Vor, während und nach dem Flug.

**ÜLIS SEGELFLUGBEDARF**

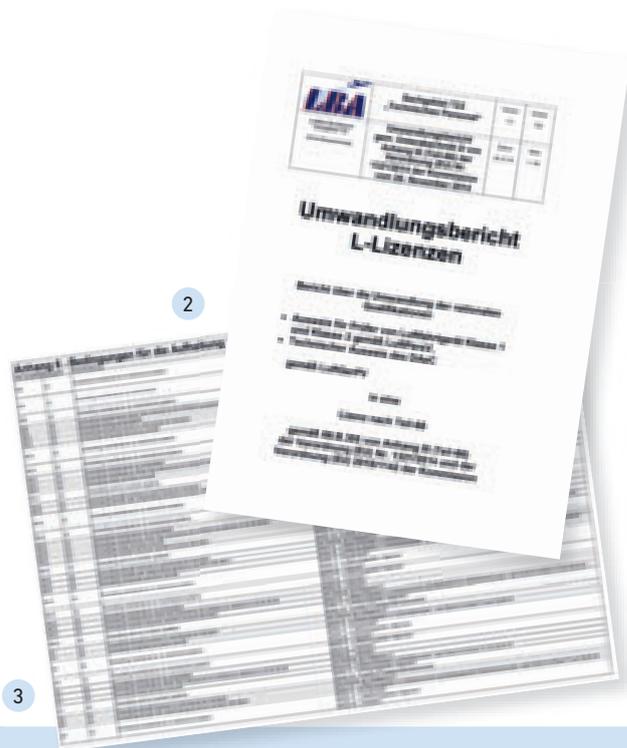
Ülis Segelflugbedarf GmbH  
Tel. 06045/950100 · [info@segelflugbedarf24.de](mailto:info@segelflugbedarf24.de)  
**shop.segelflugbedarf24.de**

# DIE PAPIERE, BITTE

Die Umwandlung technischer Ausweise in L-Lizenzen der EASA ist ein weites Feld



1



2

3

- 1: Ein technischer Ausweis für Warte im DAeC, hier ausgestellt vom LVB, Luftsport Verband Bayern
- 2+3: Das LBA hält umfangreichen Lesestoff zur Umwandlung in L-Lizenzen bereit

Die Regelung der Wartung von Flugzeugen in Vereinen des DAeC ist seit über zehn Jahren von der EASA beeinflusst. Damals wurde das altbewährte System der technischen Ausweise letztlich von der neuen Gesetzgebung pulverisiert. Die im volkstümlichen Sprachgebrauch „Wartschein“ genannten Ausweise für Warte und Werkstatteleiter fußten auf einem in Jahrzehnten gewachsenen System einzelner Lehrgänge in den Landesverbänden: Motoren- und Zellenwarte, Ballonwarte, Fallschirmpacker, Windenwarte und -prüfer.

Abgelöst und auch eingeschränkt wurde es durch die Regelung für „pilot-owner“. Wer einen entsprechenden Flugschein besitzt und ganz oder teilweise (beispielsweise als Vereinsmitglied) Inhaber des Luftfahrzeugs ist, darf daran schrauben. Ohne technischen Ausweis des DAeC, allerdings stark eingeschränkt: Anlage VIII des Part-M regelt detailgenau, welche Tätigkeiten erlaubt sind. Und bevor man den Schraubenschlüssel schwingt, muss man eigenverantwortlich sicher sein, ausreichend qualifiziert zu sein.



www.anschau.de

## ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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



### Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

#### Wartung

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

#### Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Mit dieser Regelung ging natürlich bundesweit ein Murren durch die Vereinswerkstätten, aber dennoch verfielen die technischen Ausweise nicht in Bedeutungslosigkeit. Die Vorstände sind gut beraten, weiterhin nur nachweislich qualifiziertes Personal an die Flugzeuge zu lassen, rät nicht nur der DAeC. Ein bewährter Nachweis ist der technische Ausweis, wie er auf den nach wie vor stattfindenden Lehrgängen der Landesverbände zu erwerben ist.

Was viele nicht wissen: Zwischenzeitlich wurde der Begriff „pilot-owner“ in der LuftGerPV (Luftgeräteprüfverordnung) auf ehemalige Piloten erweitert. Ein wichtiger Punkt für ältere Vereinskameraden mit oft jahrzehntelanger Werkstattlaufbahn, die keine aktive Fluglizenz mehr besitzen. Sie dürfen damit weiterhin legal an den Flugzeugen schrauben.

Außerdem lockt die EASA seit Jahren mit Part M-light und in diesem Zusammenhang mit neuen Lizenzen für die Instandhaltung. Aus dem „Wartschein“ wird eine L-Lizenz nach aktuellem Recht. Für die überwiegende Zahl der Luftsportler dürften ihre Unterkategorien L1 (Segelflugzeuge) sowie L2 (Motorsegler und ELA1-Flugzeuge) am interessantesten sein. Das klingt zunächst mal gut, doch der hoffnungsvolle Wart bekommt vom LBA eine L-Lizenz mit vielen Ausschlüssen, die seine Kompetenzen am Ende wieder auf „pilot-owner“ zurechtstutzen.

Also bloß ein anderes Papier, für das obendrein eine Kostennote anfällt? Ja, das sieht anfangs so aus. Dafür mit dem neuen Freiheitsgrad, auch an anderen als den eigenen Flugzeugen arbeiten zu dürfen. Also etwa die vom Nachbarverein oder von Kameraden. Davor sollte aber der Versicherungsschutz gecheckt werden, der sich für Vereinswarte auf den eigenen Landesverband beschränkt. Für Luftfahrzeuge in privater Hand oder aus einem anderen Bundesland empfiehlt sich eine eigene Haftpflichtpolice.

Für seine Werkstattleiter hofft der DAeC bis zur endgültigen nationalen Umsetzung Anfang Oktober noch auf eine erweiterte Freigabeberechtigung, die auch komplexe Tätigkeiten einschließt. Beispielsweise den Austausch eines Zündmagnets. Allerdings interpretiert das LBA den Syllabus der EASA teilweise anders als der DAeC, das Ergebnis ist also noch offen.

Für einfache pilot-owner ohne technischen Ausweis gestaltet sich der Erwerb einer L-Lizenz übrigens deutlich schwieriger. Das LBA honoriert also durchaus den Erfahrungsschatz des DAeC-geschulten Personals. Die Einschränkungen lassen sich durch theoretische Prüfungen (im Multiple-Choice-Verfahren) beim LBA sukzessive in den entsprechenden Modulen aufheben. Geregelt wird dies in den Bedingungen für die Aufhebung von Einschränkungen der umgewandelten Berechtigungen.

Eine steile Treppe – denn erst wenn ausnahmslos alle Module einer L-Kategorie bestanden sind, eröffnet sich die Freigabeberechtigung auf dem Niveau heutiger Prüfer Klasse 3. Diese erhalten

übrigens natürlich gleich eine vollwertige L-Lizenz, müssen höchstens noch Module für Turbinen oder moderne Elektroantriebe nachholen. Falls sie diese prüfen, pardon, freigeben wollen. Denn der Begriff des Prüfers wird bei der EASA generell durch die „freigabeberechtigte Person“ ersetzt.

Das LBA hält auf seiner Website ([www.lba.de](http://www.lba.de)) im Bereich Technik/Umweltschutz und dort bei „Technisches Personal...“ sowie „Lizenzen Freigabeberechtigtes Personal (Teil-66)“ jede Menge Informationen bereit, die man sich am besten an einem verregneten kalten Tag erschließt. Wer gleich nach „Umwandlungsbericht L-Lizenzen“ sucht, findet einen ersten lehrreichen Happen. Das Formular 19.1 schließlich ist der Antrag für die L-Lizenz.

Es empfiehlt sich auf jeden Fall, genaue Nachweise über die bisher durchgeführten Instandhaltungstätigkeiten zu führen und sich diese bestätigen zu lassen. Spätestens wenn es um die Erweiterung einer bestehenden Lizenz geht, müssen die Erfahrungen in der entsprechenden Kategorie dem LBA anhand von Logbüchern oder Tätigkeitsnachweisen nachgewiesen werden. Darüber hinaus behält sich das LBA vor, schon im Zuge der Umwandlung stichpunktartig Tätigkeitsnachweise vorlegen zu lassen.

**Text: Reinhold Wagner**

**Fotos: LBA, Wagner**

# TOST

Flugzeuggerätebau

**für mehr Sicherheit  
im Flugsport**

|   |  |   |
|---|--|---|
|  |  | <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;"><b>Flugzeugräder</b></p> <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;"><b>Flugzeugreifen</b></p> <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;"><b>Hydraulisches<br/>Bremssystem</b></p> <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;"><b>Sicherheitskupplungen</b></p> <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;"><b>Seile</b></p> <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;"><b>Schleppseil-<br/>einziehwinden</b></p> <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;"><b>Start- / Schlepp-<br/>ausrüstung</b></p> |
|  |  |   |
|  |  |   |
|  |  |   |
|  |  |   |
|  |  |   |

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

# FOR U AND ME

## Wer braucht eigentlich den U-Space?



**August 2025. Gerade wird in Bonn mit 44.3 C° eine neuer Hitzerekord gemessen. Aber zum Glück bringt uns der Lieferservice Drohnerando gekühlte Getränke aus der Luft direkt auf die Terrasse. Der Nachbar hat's noch besser: per Lilium-Airtaxi hat er sich zum Flughafen bringen lassen, von wo er mit Brexair ins regnerische England fliegt. Sein Anwesen lässt er derweil per Airsecurity rund um die Uhr videoüberwachen. Es surrt und brummt in der Luft, wie ältere Zeitgenossen es noch von Bienen, Hummeln und Hornissen berichten. Das Bestäuben der Obstbäume wird inzwischen genau wie der Pflanzenschutz flächendeckend von der BayAir übernommen, die mehrere Tausend autonom fliegende MultiChemoCopter betreibt. Am Wochenende fahren wir zum Fliegen ins Segelflugsreservat am Truppenübungsplatz Lübtheen und die Drachenflieger treffen sich in der Skihalle Neuss, wie cool!**

Zurück ins Jahr 2019. Gerade hat die Versteigerung der 5G-Frequenzen dem Bund die Rekordsumme von 6,5 Milliarden Euro in den Haushalt gespült, da erreichen uns die Meldungen über den sogenannten U-Space. Das ist der „untere“ Luftraum, in dem das oben prognostizierte Szenario – und noch viel mehr – geregelt stattfinden soll. Die EU hat mit einer überraschenden Dynamik bereits ein Regelwerk vorgelegt. Mitte Mai trafen sich Vertreter aus Industrie und Politik zu einem gemeinsamen EASA/EK-Workshop, um den Rechtsrahmen für den U-Space zu diskutieren. Ein Diskussionspapier hielt die Ergebnisse fest. Und am 29. Mai gründete die Deutsche Telekom gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung die Firma Droniq. Ist derjenige ein Schelm, der jetzt vermutet, das beim Thema U-Space wirtschaftliche Interessen eine entscheidende Rolle spielen? Ist die Lufthöhe am Ende verkäuflich wie Mobilfunkfrequenzen?

### EU-Regularien nächstes Jahr in Kraft

Die EU-Kommission formuliert in der Durchführungsverordnung 2019/947 Regeln für den Betrieb unbemannter Luftfahrtsysteme (unmanned aircraft system, UAS). Die Verordnung tritt zum 1. Juli 2020 in Kraft. „Im einheitlichen europäischen Luftraum können unbemannte Luftfahrzeuge – unabhängig



- 1: Der Volocopter soll als autonom und elektrisch fliegendes Airtaxi vor allem in Städten eingesetzt werden; Foto: Volocopter
- 2: Der Drohnenhersteller Wingcopter, die DHL und die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH erprobten in Tansania erfolgreich den Transport von Medikamenten in schwer erreichbare Regionen; Foto: DHL
- 3: Russische Frachtdrohne VRT-300; Foto: Kirill Borisenko; CC BY-SA 4.0

von ihrer Masse – und bemannte Luftfahrzeuge, seien es Flugzeuge oder Hubschrauber, nebeneinander betrieben werden“, heißt es in den Begründungen der Durchführungsverordnung. Ferner gilt, „dass für UAS künftig drei Kategorien gelten: offen, speziell und zulassungspflichtig.“

### Wo bleibt der Sport? Wo der Mensch?

„Flugzeuge und auch Helikopter“ können also gleichzeitig mit den UAVs (unmanned/unpiloted aerial vehicles) betrieben werden, sagt die EASA. Was aber ist mit Luftsportgeräten, Ballonen, Fallschirmspringern, Gleitschirmfliegern und Hängegleitern? Müssen diese draußen oder am Boden bleiben? Dass man den Modellfliegern (auch UAS!) in dem Papier ein gutes Sicherheitsniveau bescheinigt, wird ihnen am Ende nichts nutzen, wenn ihre Aktivitäten den U-Space-Regularien nicht entsprechen. Hier hält sich die Verordnung mit dem Konjunktiv „sollte“ auffällig unbestimmt. Und wo bleiben die Interessen der Menschen, über deren Köpfen sich das alles abspielt? Zugegeben, es gibt viele Einsätze von UAVs, die sinnvoll und unterstützenswert sind, z.B. Rettungseinsätze oder Medikamententransporte in unwegsame Gebiete, bei marginalem Wetter oder in der dritten Welt. Oft können Foto- und Videoeinsätze per Drohne deutlich kostengünstiger und umweltfreundlicher durchgeführt werden als mit dem Helikopter. Aber:

### So geht man mit Luftraum nicht um!

Das sagt der DAeC-Präsident Stefan Klett in seinem Statement vom 24.05.2019 zum Diskussionspapier. Hier einige Auszüge daraus:

- Im vorliegenden Diskussionspapier findet der Luftsport als größter Nutzer des unteren Luftraums keinerlei, ja nicht einmal eine indirekte Erwähnung. Das ist untragbar und muss sich ändern.
- Uns bereitet außerdem große Sorge, dass Grundidee zu sein scheint, den gesamten untersten Luftraum (vom Boden bis ca. 150 Meter Höhe) als potenziellen U-Space zu betrachten.
- Der U-Space muss sich in die bestehenden Luftraumstrukturen integrieren und den gesamten Luftraum ohne Einschränkungen für die bemannte Luftfahrt nutzbar halten.



Die unbemannte, automatisierte Luftfahrt muss vom IFR- und VFR-Verkehr getrennt sein und einem ähnlichen Regelwerk unterliegen, den „Unmanned Flight Rules“ (UFR). Grundsätzlich sind alle Luftraumnutzer zur Einhaltung der SERA-Verordnung verpflichtet.

- Die genannten Ideen beruhen lediglich auf Rentabilität und nicht auf Flugsicherheit oder einer fairen Partnerschaft mit der Luftfahrtgemeinschaft. So gehen wir nicht mit dem Luftraum um, der für alle europäischen Bürger frei zugänglich sein muss.
- Eine separate Regelung für den U-Space würde die Idee von SERA (Standardised European Rules of the Air) und Single European Skies ebenfalls gefährden. Es ist nicht hinnehmbar, die europäische Luftfahrtgemeinschaft mit einem ‚zweiten Luftraum‘ zu untergraben.
- Die bestehenden Luftverkehrsgesetze und -vorschriften gelten als Magna Carta für den freien Zugang zum Luftraum. Es ist nicht notwendig, das Rad neu zu erfinden, um den Luftraumzugang für UAVs zu ermöglichen.
- Der Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt sind mit mehr als 4 Millionen Flugbewegungen im Jahr der stärkste Nutzer des unteren Luftraums. Das Recht auf freie Luftraumnutzung muss weiter bestehen und dafür werden wir uns mit aller Vehemenz einsetzen.

KF

### Weiterführende Links zum Thema:

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2019/945 DER KOMMISSION vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme



QR Code Delegierte Verordnung

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/947 DER KOMMISSION vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge



QR Code Durchführungsverordnung

beide Verordnungen unter zu suchen unter:

<https://eur-lex.europa.eu>

EASA U-Space Workshops vom 14./15. Mai 2019 mit Einladung, Präsentation und Ergebnissen (in englischer Sprache)



QR Code EASA Workshop

[www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)

Stellungnahme des DAeC zum Diskussionspapier



QR Code DAeC Statement

[www.daec.de](http://www.daec.de)

## LTB-Follmann

... der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann  
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44  
54518 Sehlen

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

[www.ltb-follmann.de](http://www.ltb-follmann.de)  
[info@ltb-follmann.de](mailto:info@ltb-follmann.de)

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

# WELTMEISTERSCHAFTEN IM DRACHENFLIEGEN IN TOLMEZZO/ITALIEN 2019



## Bronze für Primoz Gricar in der Einzelwertung und Bronze für das deutsche Team in der Teamwertung

Vom 12. – 28. Juli 2019 fanden in Tolmezzo/Italien die Weltmeisterschaften im Drachenfliegen (FAI\* Klasse 1) statt. 130 Teilnehmer aus 29 Nationen flogen um den Titel. Nach neun gültigen Durchgängen holte sich Primoz Gricar (Abenteurer/Rheinland Pfalz) die Bronzemedaille hinter den beiden Italienern Alex Ploner und Christian Ciech. In der Teamwertung errang Deutschland Bronze hinter Italien und Brasilien.

Für das deutsche Drachenflugteam waren neben Primoz Gricar noch Gerd Dönhuber (Chieming/Bayern), Kajo Clauß (Saarlach/Bayern), Roland Wöhrle (Gutach/BaWü), Jörg Bajewski (Warstein/NRW) und Georg Schweier (Altusried/Bayern) nominiert. Teamchefin Regina Glas (Waakirchen/Bayern) betreute das Team. Teamassistent war Uli Schmid aus Lenggries/Bayern.

### Punkteverlust nach dem ersten Durchgang

Der erste Wettkampftag ging für das deutsche Team weniger gut los. Primoz Gricar, von Beruf Werkspilot eines Drachenherstellers, wählte die langsamere Route und landete auf Rang 48 in der Einzelwertung. Der Rest des deutschen Teams platzierte sich ebenfalls im Mittelfeld. Die Italiener zeigten in ihrer Heimat, wo die Thermik steht und landeten einen Doppelsieg. In der Teamwertung führte Italien vor Brasilien und Österreich, Deutschland nur auf Rang 6.

### Aufholjagd ab dem zweiten Durchgang

Am zweiten Wettbewerbstag wurde eine Flugaufgabe über 135 km gestellt und Primoz Gricar (44) flog als erster über die Ziellinie und holte sich den Tagessieg. Gerd Dönhuber belegte Rang 9 und auch die anderen deutschen Piloten lagen weit vorne. Das deutsche Team belegte nun Rang 3 in der Teamwertung. Nach mehreren zweiten und dritten Plätzen in den weiteren Durchgängen und mit dem Tagessieg am letzten Durchgang arbeitete sich Primoz am Ende auf Rang 3 vor.

Auch Gerd Dönhuber platzierte sich mehrmals ganz vorne und landete am Ende auf Rang 10. In der Teamwertung holte Deutschland jeden Tag punktemäßig auf, so dass das Team am Ende sogar knapp am Silber vorbeischrämte.

### Die größte Wettbewerbsaufgabe in Europa

Die Startplätze für die Teilnehmer der Drachenflug-WM waren im Friaul verteilt. Je nach Wind und Wetter wurde am frühen Morgen der Startberg bestimmt. Im vierten Durchgang flogen die Piloten knapp 80 km von Gemona nach Kobarid/Slowenien und zurück nach Bordano im Tal des Tagliamento. Der siebte Durchgang wurde aus Val Secca, einem Berg in der Nähe des Plöckenpasses, gestartet. Der Meteorologe der WM-Organisationen prognostizierte sehr gute Thermik und hohe Wolkenbasis. Eine Flugaufgabe von 201 km nach Österreich ins Drautal mit Ziel in Villach/Nötsch wurde gestellt. Dies war bisher die größte Flugaufgabe bei einer WM in den Alpen. In guten vier Stunden erreichte der erste Pilot – ein Brasilianer – das Ziel, dicht gefolgt von einem Engländer und auf Rang 3 Primoz Gricar.

### Primoz Gricar

#### **Primoz, was fasziniert dich am Drachenfliegen?**

„Ich habe mit dem Drachenfliegen angefangen, weil Fliegen mich schon immer fasziniert hat. Keine Art des Fliegens ist so vogelähnlich, so frei, mit dem Wind im Gesicht. Ich liebe das Streckenfliegen in den hohen Bergen, rein mit der Kraft der Sonne und ohne Motor.“

#### **Hast Du mit einer Medaille gerechnet?**

„Ich habe bereits bei dem WM-Testwettbewerb in Tolmezzo im Jahr 2018 den zweiten Platz belegt und habe natürlich schon gehofft, diesmal wieder ganz vorne dabei zu sein. Das Fliegen im Wettbewerb mit den besten Piloten der Welt macht mir riesigen Spaß. Eine Bronzemedaille bei einer WM ist ein toller Erfolg, über den ich mich sehr freue. Dass wir auch im Team Bronze geholt haben, freut mich besonders, denn geteilte Freude ist doppelte Freude.“



3



4

**Regina Glas, Teamchefin seit 2006**

**Regina, was sagst Du zu Bronze im Einzel und im Team?**

„Wir sind mit unserem Teambus ohne großen Druck am 12. Juli nach Tolmezzo gefahren. Mir war wichtig, dass wir ein Team haben, das harmoniert und gut zusammenarbeitet. Nur dann kann Erfolg entstehen. Dies haben wir geschafft, es war eine tolle Truppe! Einer war für den anderen da. Nach dem ersten etwas vermurksten Tag sind die Jungs auf einmal wie ein Uhrwerk geflogen, immer waren ein paar ganz vorne dabei. Die besten drei jedes Teams punkten pro Tag. Jeder hat hier seinen Beitrag geleistet. Ich bin stolz auf die Jungs und ich freue mich riesig!“

**Du bist Teamchefin eines Männerteams. Wie funktioniert das?**

„Ich arbeite beim Deutschen Verband in Gmund/Tegernsee seit 1992, bin über 10 Jahre selbst Drachen-Wettbewerbe mitgeflogen und habe ein paar WM-Medaillien gewonnen. Ich weiß, was wichtig ist für die Piloten und wie ich sie unterstützen kann. Sie haben Respekt vor mir, weil ich eine von ihnen bin. Fliegen müssen sie alleine, aber drumherum muss alles passen.“

- 1: Roland Wöhrle startet
- 2: Das deutsche Team
- 3: 130 Piloten aus 30 Nationen fliegen um den Titel
- 4: Hoch über den Bergen Friauls

**Einzelwertung**

- 1. Alex Ploner (ITA)
- 2. Christian Ciech (ITA)
- 3. Primož Grigar (GER)
- 4. Peter Neuenschwander (CHE)
- 5. Mario Alonzi (FRA)

**Teamwertung**

- 1. Italien
- 2. Brasilien
- 3. Deutschland

\* FAI = Fédération Aéronautique International

Mehr Infos, Ergebnisse und Fotos gibt es unter [www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/weltmeisterschaften-tolmezzoita-2019/](http://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/weltmeisterschaften-tolmezzoita-2019/)

**Text und Fotos: DHV**

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

**FRIEBE**  
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH · City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 700 189-0 · [www.friebe.aero](http://www.friebe.aero) · [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)

# DEUTSCHE MEISTERSCHAFT DER ULTRALEICHTFLIEGER



- 1: Großes Teilnehmerfeld bei der UL-DM – alle Klassen waren vertreten
- 2: Wieviel Startlaufstrecke brauche ich, um über dieses Flatterband hinwegzukommen?
- 3: Kein Regenbogen ohne Regen – aber sonst meinte das Wetter es gut
- 4: Zirkel, Dreieck, Lineal, Marker und Klebefilm – damit kommen die Navigationsaufgaben auf die Karten
- 5: Beim Tragschrauber gibt es keinen Bodeneffekt – da muss der Anflug auf Antrieb passen

## **Bewährtes Team, bewährtes Konzept, bewährter Austragungsort. Die 30. Deutsche Meisterschaft der Ultraleichtflieger auf dem Flugplatz Mühlendorf war wieder ein voller Erfolg.**

Organisatoren und nicht nur die Medaillengewinner waren am Ende zufrieden. Insgesamt 25 Teams hatten sich am Himmelfahrtswochenende den Navigations- und Präzisionsaufgaben gestellt. Also lautete die erste Aufgabe in Mühlendorf auch: Startpunkt eines 180 km langen Kurses anfliegen und dann den Kurs so genau wie möglich mit der individuell vorher festgelegten Geschwindigkeit über Grund unter Beachtung aller Regeln absolvieren. Keine leichte Aufgabe für Neueinsteiger, aber schließlich ging es ja auch um den Titel eines Deutschen Meisters.

Kleinteilige Navigation war auch bei der Suchaufgabe gefragt. Wieder ging es auf einen anderthalbstündigen Kurs über das bayerische Land mit seinen vielen Kirchen und kleinen Dörfern. Diesmal mussten auch noch Bodenmerkmale identifiziert werden, die Wettbewerbsleiter Michael Kania und Aufgabengestalter Ernst Graf am Tag zuvor aufgenommen hatten. Drei Bäume an einer Landstraße oder eine auffällige Straßenkreuzung – so etwas zeigten die acht verschiedenen Suchbilder.

Was passiert, wenn im Flug plötzlich der Motor stehen bleibt? Jeder Flugschüler sollte die dann fällige Außenlandung schon mal während seiner Ausbildung simuliert haben. Bei der Meisterschaft wurde der Motor über dem Platz abgestellt und das Hauptfahrwerk sollte möglichst am Anfang eines 100 Meter langen Feldes auf der Landebahn den Boden berühren. Für Zuschauer und Teilnehmer ist dieser Teil der Meisterschaft immer eine große Gaudi, weil volle Punktzahl und Null-Wertung hier dicht beieinander liegen. Attraktiv auch für Zuschauer ist die Kurzstart-Aufgabe. Hier entscheidet die richtige Startlaufstrecke, die man braucht, um ein 1 Meter hohes Flatterband zu überwinden.

Am Ende der dreitägigen Meisterschaft gab es nur zufriedene Gesichter: bei den Erstplatzierten, die neben einem Pokal auch mit einem Sachpreis nach Hause reisen konnten, beim Fliegerclub Mühlendorf, der zum zweiten Mal nach 2012 ein freundlicher Gastgeber der Meisterschaft war, und schließlich bei den Organisatoren von DAeC und DULV, die wieder einen attraktiven Wettbewerb ausgerichtet hatten. Die jeweils drei Erstplatzierten in den verschiedenen Klassen haben nun die Möglichkeit, zu den 15. FAI-Europameisterschaften nach Ignalia/Litauen zu reisen.



3



4



5

## WORLD MICROLIGHT CHAMPIONSHIPS

### Dreiachser, 2-sitzig

|    |                                    |             |       |
|----|------------------------------------|-------------|-------|
| 1  | Reinhold Rieger/Ruth Hahn-Rieger   | 42 a        | 29012 |
| 2  | Felix Schlenker/Iliia Tkatschenko  | C 42 A      | 26833 |
| 3  | Ingo Mierswa/Andreas Rappensperger | C 42        | 26754 |
| 4  | Henry Bohlig/Helga Bohlig          | Savage 912  | 26285 |
| 5  | Bernhard Hölzemann/Max Kunze       | Pioneer 200 | 19606 |
| 6  | Martin Schloth/Alexander Ritschel  | C 42        | 14727 |
| 7  | Andreas Soremba/Hendrik Bußhaus    | C 42        | 14598 |
| 8  | Mathias Naumer/Oliver Glück        | Rans S 6    | 13729 |
| 9  | Kathrin Kades/Stefan Willnat       | C 42 C      | 97810 |
| 10 | Leopold Steber/Christian Pfliegl   | C 42        | 80411 |
| 11 | Albrecht Knigge/Joachim Knigge     | Breezer     | 609   |

### Trike/2-sitzig

|   |                              |              |       |
|---|------------------------------|--------------|-------|
| 1 | Victor Wyklicky/ Sven Harsch | Eagle V      | 35652 |
| 2 | Dietmar Haas/Kirstin Jaeger  | Enduro XP 15 | 31063 |
| 3 | Ulrich Hahn/Tobias Deinhardt | Skypper 912  | 21564 |
| 4 | Vasile Silaghi               | Merlin 1100  | 330   |

### Dreiachser/1-sitzig

|   |                 |          |       |
|---|-----------------|----------|-------|
| 1 | Michael Amann   | Rans S 6 | 30112 |
| 2 | Willi Schröder  | C 22 CS  | 27373 |
| 3 | Axel Dwyer      | FK 9     | 23514 |
| 4 | Igor Konovalov  | ULF 2    | 20245 |
| 5 | Andreas Bartels | Skylark  | 1283  |

### Tragschrauber

|   |   |            |       |
|---|---|------------|-------|
| 1 | Johannes Lemburg/Hans-Wilhelm Friedrich | MTO Sport  | 35332 |
| 2 | Herbert Lehner/Anna Lehner              | Magni M 16 | 30703 |
| 3 | Georg Obermeier/Lorenz Gimpl            | Magni M 16 | 13494 |
| 4 | Jörg Stüder/Ben Florian Weyers          | MTO Sport  | 13405 |
| 5 | Oliver Kleinke / Volker Frese           | Calidus    | 566   |

### Gesamtwertung

|   |                   |             |       |
|---|-------------------|-------------|-------|
| 1 | Wyklicky/Harsch   | Eagle V     | 35542 |
| 2 | Haas/Jäger        | Enuro XP 15 | 30933 |
| 3 | Lemburg/Friedrich | MTO Sport   | 2943  |

Wolfgang Lintl

JETZT BUCHEN!

# ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

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

**INHALTE DES WORKSHOPS:**

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

**TERMINE:**

23. - 27.09.2019

11. - 15.11.2019

02. - 06.12.2019

**INFORMATIONEN UND BUCHUNG: [www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html](http://www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html)**

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschlöbchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 4423050 • Shop: [www.lanitz-aviation.com](http://www.lanitz-aviation.com)

# FAVORIT SOLL WIEDER FLIEGEN



1



2



3

**Wenige Monate nach dem Erstflug der Lom 61 Favorit (DM-2700) umrundete Adolf Daumann am 13. Juni und 29. Juli 1962 gleich zweimal das 500-km-Dreieck, davon das erste über deutschem Territorium. Das waren damals außergewöhnliche Leistungen! 57 Jahre später entschied sich Sandro Rutz für die Restauration bis zur Flugtüchtigkeit des berühmten Flugzeuges.**

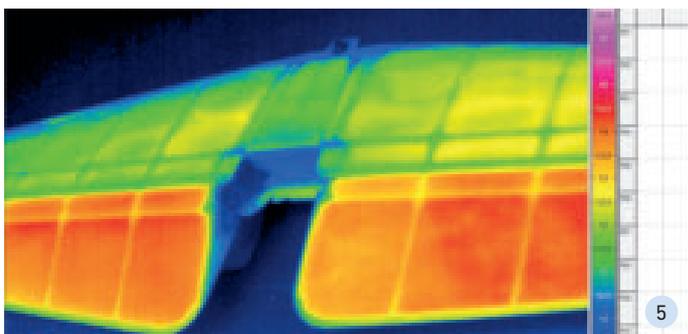
Der vom VEB Apparatebau Lommatzsch in fünf Exemplaren gefertigte Favorit gehört zu den wenigen Segelflugzeugen, die in Sandwichbauweise mit Deckschichten aus Sperrholz und phenolharzgetränkten Papierwaben als Stützschiicht sowie mit Aluminiumholm gebaut wurden. Entwickelt worden war die Lom 61 für die damalige FAI-Standardklasse, also mit 15 m Spannweite und festem Fahrwerk. Das beste Gleiten beträgt 38, die erflogen worden waren.

Am 13. August 1963 wurde dieser Favorit auf Beschluss der Kombinatleitung des VEB Carl Zeiss Jena zum Flugplatz Jena-Schöngleina überführt. Zwanzig Jahre später, nach 847 Flugstunden und 871 Landungen, folgte 1983 die Abschreibung, worauf Wilfried Arlt in Schönhagen das „ausgeschlachtete“ Flugzeug für die Sammlung des Flugsportmuseums Finsterwalde übernahm.

Dort kam Sandro Rutz im Juni 2017 auf die Idee, diesen Favorit wieder zum Fliegen zu bringen – allerdings eine sehr anspruchsvolle Aufgabe, denn bevor man sie angehen kann, waren noch wichtige technische Fragen zu klären. Wie das geschah, erzählt Sandro Rutz:

„Am 15. November 2018 fand die Übergabe des Favorit auf dem Flugplatz Jahnsdorf statt und wir nahmen mit dem LBA Kontakt auf, das nach unserem Antrag auf Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit diverse Bedingungen stellte. Dazu gehörten eine Thermografie zur Kontrolle auf Fehlleimungen und die Entnahme von Leimproben zur Messung der Leimfestigkeit (Leimschubproben). Diese Prüfung hatte bereits der Favorit DM-2704 über sich ergehen lassen müssen, der heute im Deutschen Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe zu besichtigen ist. Erhebliche Fehlleimungsstellen sowie mangelnde Leimfestigkeit hatten damals zur Entscheidung geführt, dieses Flugzeug nicht mehr bis zur Flugtüchtigkeit zu restaurieren. Im Januar 2019 fand schließlich durch das Institut für Holztechnologie Dresden in Jahnsdorf die spannende Thermografie an den beiden Tragflächen und am Höhenleitwerk statt. Dabei war sicherzustellen, dass die zu untersuchenden Teile kälter als die Umgebungstemperatur sind, denn die Qualität der Verleimung wird durch die unterschiedliche Wärmeaufnahme der verschiedenen Holzstärken und der darunter liegenden Bauteile sichtbar. Das Ergebnis war beeindruckend positiv und es konnten weder Fehlleimungen noch Losleimungen festgestellt werden.

Der nächste Schritt war die Entnahme von Leimproben zur Festigkeitsbestimmung. Allerdings bestand die Gefahr, dass zwei der fünf zunächst geforderten Entnahmestellen den Favorit erheblich beschädigen würden. Deshalb nahm Bernd Junker, Vertreter des DAeC-Bundesausschusses Kultur aus Braunschweig, Kontakt mit dem Sachbearbeiter des LBA auf



1: Vor dem Transport der Lom 61 Favorit von Finsterwalde nach Jahnsdorf auf dem ebenfalls historischen Trailer STW Typ II, den die Segelflieger aus der DDR gern als „Transatlantik“ oder „Transall“ bezeichneten

Die Serienfertigung STW Typ II begann 1957 im VEB MAB Schkeuditz mit 20 offenen und zehn geschlossenen Hängern (mit Spriegelgestell und wetterfester Plane) und endete 1959. Annäherungsweise wurde versucht, die Gesamt-Stückzahl zu ermitteln. Nachgewiesen wurden 61 Hänger, wobei die in der Liste fehlenden Fahrgestellnummern den Schluss zulassen, dass insgesamt mindestens 72, wenn nicht gar 89 Hänger dieses Typs gebaut worden sind. Foto: Detlef Albinus

2: Übergabe der Lom 61 Favorit (DM-2700) am 15. November 2018 in Jahnsdorf an Sandro Rutz. Von links: Gerhard Maleschka, Thomas Fischer (Präsident des Luftsport-Landesverbandes Brandenburg), Sandro Rutz, Gerd Fiedler und Detlef Albinus (Vereinsvorsitzender in Finsterwalde). Foto: Claudia Zimmermann

3: Sandro Rutz, der Initiator der Favorit-Restauration, an seiner Lom 57 Libelle. Links im Bild Ernst Schmutterer, bekannter Fotograf auf den Segelflugzeug-Oldtimertreffen. Foto: Frank-Dieter Lemke

4: LOM 61 Favorit im demontierten kompletten Zustand, gut zu erkennen die Probebohrungen im Flügel; Foto: Ralf Zimmermann

5: Thermografie des Höhenleitwerks  
Foto: Institut für Holztechnologie Dresden

6: Im Jahr 1962 flog Adolf Daumann mit dem Flugzeug das erste 500-km-Dreieck in Deutschland; Foto: Archiv Frank-Dieter Lemke

und erreichte nach sachgerechter Abstimmung eine Änderung der Entnahmestellen. Bei der Entnahme der Leimproben sahen wir bereits, dass die Verleimung gut war. Die Hoffnung auf ein positives Ergebnis wuchs und wir sandten die Proben zum Entwicklungs- und Prüflabor Holztechnologie nach Dresden. Aber das Labor lehnte das Prüfen der Proben ab, weil die Probengröße als zu klein angesehen wurde.

Zum Glück erklärte sich das Fraunhofer Institut in Braunschweig bereit, diese Leimproben zu untersuchen, doch gingen die Leimproben auf dem Rückweg verloren und es mussten nochmals fünf Löcher in den Favorit geschnitten werden, der

inzwischen wie ein Schweizer Käse aussah. Die Tests in Braunschweig verliefen eindeutig, denn alle Leimproben erbrachten höhere Werte als die geforderte Festigkeit. Die Brüche der Proben traten allein im Holz auf. Die gemessenen Bruchwerte betragen 12 MPa (N/mm<sup>2</sup>). Für Leimungen und zur Festlegung von Schäftungslängen werden 5 MPa angesetzt.

Damit wurde auch diese Nachweisbedingung gegenüber dem LBA erfüllt. Sobald die offizielle Freigabe durch das LBA vorliegt, kann in der Werkstatt von Gerd Fiedler in Jahnsdorf die Grundüberholung beginnen.“

**Frank-Dieter Lemke**

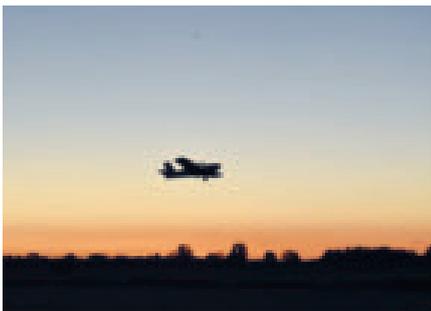
Besuchen Sie unseren online-shop [www.irl-shop.de](http://www.irl-shop.de)

**irlshop**

Luftfahrtskarten – Avionik – Pflege – Rettungs-/fallschirme  
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

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

## MIT DER FORMATION IN DEN SUNSET



„Eigentlich“, räumt Niklas Seibt aus Hüttenbusch ein, „haben wir unser Longest-day-Fliegen gar nicht groß angekündigt. Wir waren nicht in den Terminübersichten der Fliegerzeitschriften, haben nirgendwo Aushänge gemacht oder in anderer Form für uns geworben. Hier und da haben wir mal von unserem Treffen an diesem Tag erzählt. Das hat wohl schon genügt, damit allein durch Mund-zu-Mund-Propaganda über 30 Maschinen zu uns nach Hüttenbusch kamen.“ Der kleine Grasplatz am Rande des Teufelsmoores konnte am 29. Juni 108 Flugbewegungen zählen. Longest-day-Fliegen am 29. Juni? Hat man sich da nicht um eine Woche im Datum versehen? Wie man's nimmt. „Wir laden zum Treffen bewusst nicht am wirklich längsten Tag des Jahres, am 21. Juni, ein. Da möchte doch jeder mit Freunden oder der Familie zu Hause auf der Terrasse sitzen oder ein Longest-day-Fliegen am eigenen Heimatflugplatz mitmachen. Deswegen treffen wir uns in Hüttenbusch immer ein Wochenende vor oder nach dem tatsächlich längsten Tag.“

In diesem Jahr gab es eine Premiere der besonderen Art. Im Kreis der eingeflogenen Gäste war die Idee geboren, kurz vor Sunset den Platz in einer Formation zu überfliegen. Dass dieser Gedanke erst am Tag selbst gereift war, sollte aber kein Freibrief für konzeptloses, unüberlegtes Fliegen in einer wild durcheinander tammelnden Gruppe sein. Der genaue Ablauf wurde gründlich besprochen und am Boden hatte sich in Trockenübungen jeder auf seine spätere Position in der Formation gestellt. „So viel Zeit muss sein. In der Formation darf nichts schiefgehen. Da muss jeder beim Briefing dabei sein und wissen, wie man sich verhält und was der Nebenmann macht.“ In diesem Punkt wird selbst der sonst ganz lockere Niklas sehr ernst und konsequent. Die sorgfältige Vorbesprechung hatte dann auch eine saubere Formation zum Ergebnis. „Die Militärs fliegen in Formationen natürlich viel, viel enger und perfekter. Aber das war ja nicht unser Anspruch. Die Formation sollte in erster Linie sicher sein und

für jeden ein Erlebnis werden. Was uns alle freute: Jeder ist in höchstem Maße aufmerksam, konzentriert, diszipliniert und sehr präzise geflogen. Kompliment an alle, die mitgemacht haben.“

Ob das Ganze im nächsten Jahr wiederholt wird? „Das wissen wir noch nicht und hängt von der Lust und Laune der Besatzungen ab. Bei uns gilt: Jeder kann, aber keiner muss. Gerade wegen dieser Zwanglosigkeit und familiären Stimmung kommen die Leute ja so gerne zu uns nach Hüttenbusch. Bei uns muss sich niemand beweisen, sondern soll einfach einen schönen Sommerabend genießen. Unsere Rolle ist die des Gastgebers und da ist für uns nur eines klar: Im Sommer des nächsten Jahres freuen wir uns wieder über jeden, der bei uns landet, egal, ob zum Longest-day-Fliegen, zum Feierabendfliegen am ersten Mittwoch des Monats oder nur mal so an einem Wochenende.“

**Ralf-Michael Hubert**

## PILOTENVEREINIGUNG GANDERKESEE FLOG NACH SPEYER



- 1: Von links nach rechts: Wilhelm Bogena, Rainer Dürigen, Rolf Hilchner, Bernd Ratsch in der drangvollen Enge der Concorde
- 2: Im Carl Benz Museum in Ladenburg
- 3: Die Gruppe vor dem Dom von Speyer

Das Wetter war ok, wir konnten unseren geplanten Flug nach Speyer durchführen. Wir starteten am Donnerstag, dem 30.6., mit der D-EDID und der D-ECOW kurz nach 8:00 UTC bei leichtem Nieselregen. Die Sichten waren aber durchaus akzeptabel und wurden Richtung Süden immer besser. Da wir gut in der Zeit lagen, gönnten wir uns eine Kaffeepause in Koblenz. Nach weiteren 40 Minuten entlang des Rheintals landeten wir bei strahlendem Sonnenschein und wolkenlosem Himmel in Speyer. Der Anflug auf die 16 führt genau über das Technikmuseum, das ja eines unserer Ziele bei dem Trip war. Unser Hotel war gleich nebenan. Den Weg vom

Flugzeug dorthin hätten wir zu Fuß machen können, aber mit dem Follow Me machte das natürlich einen gewichtigeren Eindruck. Wir fühlten uns wie Bolle. Nach dem Check-in im Museumshotel ging es los. Udo Dräger (ehemaliger Programmleiter der Entwicklung der VFW 614 und späterer Leiter der Pfalz-Flugzeugwerke) hatte für uns bereits ein reichhaltiges Besuchsprogramm ausgearbeitet, das an diesem ersten Tag mit gemütlichem Kaffeetrinken an den Rheinterrassen begann und bei einer Stadtführung in Freinsheim mit einer Gedankenreise ins Mittelalter endete. Am nächsten Morgen hatten wir eine Führung durch die Pfalz-Flugzeug-

werke in Speyer, die heute im Wesentlichen Zulieferer für Airbus sind. Am Nachmittag dann: Autos und Flugzeuge satt! Das Technik Museum Speyer ist für Leute wie uns ein Eldorado. Abends dann eine Führung durch den Dom zu Speyer, ein Auffrischkurs in mittelalterlicher Historie. Am dritten Tag ging es im Technikmuseum Sinsheim gleich mit Autos und Flugzeugen weiter; zu diesem Thema gehört dann auch der Besuch im Carl Benz Museum in Ladenburg. Hier hat Carl Benz tatsächlich persönlich gewerkelt. Danach, ganz wichtig, Siegerehrung! Wir durften im Anschluss an eine Führung über und durch den Hockenheimring auf dem Siegerpodest stehen. Am Sonntag entschlossen wir uns, wegen der Gefahr von Gewittern auf der Strecke, früher als geplant nach Hause zu fliegen, und starteten daher bereits um 09:30 UTC. Es lief aber alles problemlos, und dank Rückenwind hatten wir die Räder schon um 11:15 Uhr wieder auf der Bahn in EDWQ. Ach ja, gegessen haben wir in den vier Tagen natürlich auch, und zwar durchweg vorzüglich und reichhaltig. Udo Dräger hatte die richtigen Restaurants ausgesucht, nach deren Besuch man sich aber lieber nicht auf die Waage stellen sollte. Ein gelungenes Fliegerwochenende, zur Nachahmung empfohlen!

**Rainer Dürigen**

### Teilnehmer:

**D-ECOW (Cessna 177):** Rolf Hilchner, Bernd Ratsch, Rainer Dürigen

**D-EDID (Piper Saratoga):** Wilhelm Bogena, Renata Kasimierz, Rolf Peters

### Nächste Ziele:

Am 18. August fliegt die Pilotenvereinigung Ganderkesee auf die Insel Föhr und am 22. September nach Wismar.

Jeder, der sich anschließen möchte, ist herzlich willkommen.

Anmeldungen: [mrduerigen@t-online.de](mailto:mrduerigen@t-online.de)



- 4: Von links nach rechts: Rainer Dürigen, Renata Kasimierz, Bernd Ratsch auf dem Siegerpodest am Hockenheimring

# ECOMAT – ENTWICKLUNGSZENTRUM FÜR NEUE BAUWEISEN UND -MATERIALIEN IN BREMEN ERÖFFNET



1

1: Forschungs- und Entwicklungszentrum auf vier Stockwerken: das ECOMAT

2: Symbolische Schlüsselübergabe mit Keycard (v.l.n.r.) Prof. Dr. Rolf Henke, Vorstandsmitglied DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt; Michael Göbel, Geschäftsführer Wirtschaftsförderung



2

Bremen GmbH; Martin Günthner, Senator f. Wirtschaft, Arbeit und Häfen; Jean-Brice Dumont, Executive Vice President Engineering Airbus; Dr. Andre Walter, Werkleiter Airbus Hamburg; Imke Langhorst, Werkleiterin Airbus Bremen; Holger Speckmann, CEO Testia GmbH

„Miteinander forschen, entwickeln und arbeiten, das hat in Bremen Tradition – das ECOMAT steht nicht nur deshalb auf solidem Grund, es ist wesentlicher Baustein in der norddeutschen Luftfahrt und ein Meilenstein für die Entwicklung der Materialforschung“, erklärte Martin Günthner, zu der Zeit noch Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, anlässlich der Eröffnung des Center for Eco-efficient Materials & Technologies (ECOMAT) in der Bremer Airport-Stadt. Gemeinsam mit Michael Göbel, Geschäftsführer der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, überreichte er den symbolischen Schlüssel an Jean-Brice Dumont, Executive Vice President Engineering bei Airbus.

Das Unternehmen ist Hauptmieter im neuen Forschungs- und Entwicklungszentrum, in dem sich nun auf rund 22.000 Quadratmetern alles rund um neue Ent-

wicklungen in den Schlüsseltechnologien Leichtbau, innovative Materialien und Oberflächentechnologie drehen wird. „Das ECOMAT fügt sich hervorragend in die Forschungsstrategie von Airbus ein. 300 Airbus-Mitarbeiter forschen hier gemeinsam mit unseren Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft unter einem Dach an der Zukunft des Fliegens, neuen Materialien, Arbeitsweisen und Prozessen“, erläuterte Jean-Brice Dumont.

„Die Zusammenarbeit mit unseren Forschungspartnern aus Wirtschaft und Wissenschaft hat eine lange Tradition in Bremen. Mit dem ECOMAT hat sie jetzt ein Zuhause. Das ECOMAT steht für enge Kooperation, kurze Abstimmungswege und eine schnellere Einführung neuer Materialien in der Luft- und Raumfahrt. Damit unterstreicht es die Bedeutung des Bremer Standortes bei Forschung, Entwick-

lung und Innovation im Airbus-Konzern“, ergänzte Imke Langhorst, Standortleiterin von Airbus in Bremen.

Rund 500 Expertinnen und Experten aus Wirtschaft und Wissenschaft arbeiten im neuen Gebäude gemeinsam an Projekten. „Das ECOMAT als zentrales wirtschaftspolitisches Vorhaben des Landes Bremen ist ein hervorragendes Beispiel für gelungene Industrie- und Innovationspolitik – nur Hand in Hand ist ein solches Projekt möglich. Hier ist kein ‚closed shop‘ entstanden, sondern eine neue Keimzelle für Zusammenarbeit und Technologien, kurzum: ein neues Zentrum für Spitzentechnologie made in Bremen“, so Günthner weiter. „Wir unterstützen die Entwicklung weiterhin tatkräftig – zum Beispiel mit der Fortschreibung des Bremer Luft- und Raumfahrt-Forschungsprogramms 2020 und der Bre3D-Initiative. Außerdem habe

## Partner im ECOMAT:

- Airbus Operations GmbH
- Ariane Group
- Aviaspace Bremen e. V.
- BW Werkstofftechnik – Prüfstelle für Werkstoffe GmbH
- Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI) GmbH
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
- F&E Technologiebroker Bremen GmbH
- Faserinstitut Bremen e. V.
- Fraunhofer Institut für Fertigungstechnik und angewandte Materialforschung IFAM
- InnoWi GmbH
- ISEMP Airbus Stiftungsprofessur f. integrative Simulation und Engineering von Materialien und Prozessen
- IWT Leibniz-Institut für werkstofforientierte Technologien
- P3 Voith Aerospace GmbH
- Premium AEROTEC GmbH
- Prime Aerostructures GmbH
- TESTIA GmbH
- Universität Bremen

ich das Thema Leichtbau zum Schwerpunkt der Wirtschaftsministerkonferenz gemacht, zu der ich mit meinen Kolleginnen und Kollegen aus Bund und Ländern im Juni zusammenkommen werde“, sagte der Senator abschließend. „Ein solches Gebäude, genau zugeschnitten auf die speziellen Bedarfe unserer Mieter und unter den Rahmenbedingungen für öffentliche Bauherren errichtet, ist ein extrem komplexes Projekt, das uns vor besondere Herausforderungen gestellt hat. Bereits in der kommenden Woche nimmt das Faserinstitut FIBRE hier vollständig den Betrieb

auf – das macht auch uns als Bauherren stolz. Ohne eine enge Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten wäre die Umsetzung so nicht möglich gewesen, dafür bedanken wir uns ganz herzlich bei allen Partnern“, so Michael Göbel, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung.

ECOMAT ist ein Projekt der Freien Hansestadt Bremen mit Airbus und weiteren Partnern. Bauherrin ist die H.A.G.E. Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH, eine Tochter der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH. Die geplanten Investitionen in Höhe von circa 73 Milli-

onen Euro werden über die Vermietung über eine Laufzeit von rund 33 Jahren refinanziert. Neben Airbus, der TESTIA GmbH und dem Faserinstitut Bremen e. V. (FIBRE) als zentralen Hauptmietern gehören industrielle Partner, mittelständische Unternehmen und wissenschaftliche Einrichtungen wie das Fraunhofer-Institut für Fertigungstechnik und Angewandte Materialforschung IFAM und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) zu den Mietern.

**Text: Wirtschaftsförderung Bremen**

**Fotos: WFB/Bahlo**

## ERFOLGREICHES FLIEGERLAGER DER FSG AIRBUS BREMEN IN BALLENSTEDT EDWM-FLIEGERCOCKTAIL 2019



1

1: Ankunft Ballenstedt

2: Die Gruppe aus Weser-Wümme vor einer Transall, die ihre letzte Landung in Ballenstedt machte, um als Ausstellungsobjekt dort zu bleiben



2

Zutaten für einen gelungenen Fliegercocktail: Man nehme seine flugbegeisterten Clubkameraden, setzt sie in fünf Vereins- und zwei Halterflugzeuge und starte vom Heimatplatz Weser-Wümme (EDWM) nach Ballenstedt (EDBC). An diesem sehr freundlichen Flugplatz gab es einen herzlichen Empfang. Mit guter Beratung und pragmatischen Ratschlägen unterstützt, lassen sich hervorragende Ausflüge in alle Richtungen unserer Republik durchführen.

Sogleich ging es am Tag der Ankunft Ende April nach Soemmerda-Dermsdorf, um den Nachmittagskaffee zu genießen und zu schulen. Zudem gab es MIGs aus DDR-Zeiten zu bestaunen. Um es vorwegzunehmen, an allen sechs Tagen konnten wir Überlandflüge durchführen. Ein Spaß, der im Vorjahr 2018 im hohen Norden Deutschlands nicht gewährt wurde. So flogen wir in alle Himmelsrichtungen, mal

in den Süden in die Goethestadt Weimar, dann ein längeres Stück in den Osten nach Grömitz. Aus den Flugzeugen, die Grenze in Sicht, sprangen wir dann mit „1 Knoten Fahrt“ als Fußgänger nach Polen und genossen Stadtführung und Cafés. In den Nordosten zog es uns anschließend in die Berliner Umgebung mit seinen Plätzen Bienenfarm und Stölln. Bei gutem Flugwetter von Ballenstedt aus einschwebend, erkundeten wir gründlich die Quax-Flieger, begutachteten in Stölln die kurz vor dem Mauerfall eingeflogene legendäre IL-62 und ließen uns im Inneren dieses Fliegers über die spannenden Interflugjahre unterrichten. Der älteste Flugplatz der Welt befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft. Nach seinen anfänglichen Versuchen in Berlin fand Otto Lilienthal hier einen idealen Hügel, auf dem er nach allen Seiten direkt gegen den Wind starten konnte, und führte dort bis zu seinem Ab-

sturz viele Gleitflugversuche durch. Wenn auch kein besonders langer Flug, so war zum Abschluss die Harzüberquerung nach Bad Gandersheim bei interessantem Wetter und schneebedecktem Brocken besonders beeindruckend und schön.

In Wernigerode, unweit von Ballenstedt, gibt es ein sehenswertes Flugzeugmuseum mit einem ME 109-Simulator, den einige der insgesamt 14 Teilnehmer unserer Gruppe aufsuchten, um diesen zu testen und einen simulierten Schnupperflug nach Kroatien zu unternehmen.

Vollgetankt mit vielen Luftbildern im Kopf und in den Smartphones, einem guten Schuss weiterer Flugerfahrung sowie sehr gemütlichen abendlichen Zusammenkünften, landeten wir nach knapp einer Woche zufrieden und glücklich am Heimatplatz EDWM.

Ballenstedt, wir kommen wieder!

**Detlef Ahrens & Peter Greilich**

## WIR GRATULIEREN



zum bestandenen Fluglehrerlehrgang  
Motorfluglehrer

**Frank Frauenheim**

Flugsportgruppe Airbus Bremen e. V.



zum bestandenen Fluglehrerlehrgang  
Motorfluglehrer

**Benjamin Marquardt (li) und Jan Robbe**

Flugsportgruppe Airbus Bremen e. V.



zum bestandenen Fluglehrerlehrgang  
Segelfluglehrer/in

am 11.05.2019 in Burgdorf

**von links: Johann Schrape, Henno Beuck  
und Minea Schumbera**

Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen e. V.



zum bestandenen SPL

**Paul Wessel**

am 11.05.2019 in Tarmstedt

Hier mit Prüfer Gerd König



zum ersten Alleinflug

**Günter Volutta**

am 27.06.2019 in Blexen

Motorsegler-und Segelflug-Club Bremer-  
haven



zum bestandenen PPL (A)

**Dr. Rüdiger Raber**

am 23.06.2019 in Weser-Wümme

Flugsportgruppe Airbus Bremen e. V.



zum bestandenen Fluglehrerlehrgang  
Segelfluglehrerin

**Alicia Dufresne**

am 11.05.2019 in Burgdorf

Segelfluggruppe des Bremer Verein f.  
Luftfahrt e. V.

## NACHRUF

### GÜNTHER BUDE

**Wir trauern um unser langjähriges  
Mitglied Günther Budde, der im Alter  
von 78 Jahren verstorben ist.**

Günther trat 1984 in unsere „Flug-  
sportgruppe VFW“ in Weser-Wümme  
ein und begann seine PPL-Ausbildung  
ein Jahr später in unserer Flugschule.  
Als selbständiger Tischlermeister aus

der Region entwickelte sich bei Gün-  
ther nicht nur das Interesse an der lo-  
kalen Sportfliegerei, sondern auch das  
Streben in die Ferne. So nahm Günther  
mehrmals am Deutschlandflug des  
DAeC teil und ging dabei einmal als  
Sieger in der Touring-Gruppe hervor.  
Wir schätzten an Günther seinen mar-  
kantem Humor und werden sein Anden-

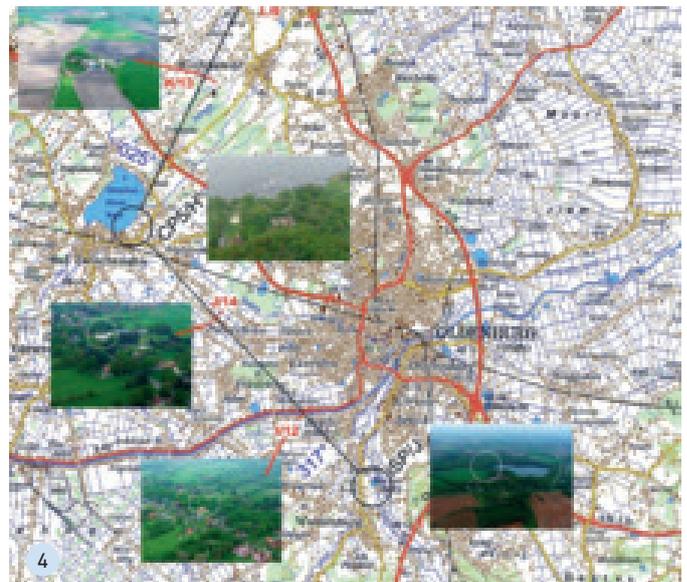


ken in Ehren halten. Unsere Gedanken  
sind bei seiner Familie.

**Mitglieder und Vorstand, 26.Mai 2019**

## NICHT SCHNELL, SONDERN PRÄZISE FLIEGEN

Piloten zeigen ihr Können bei der Niedersachsenrallye mit Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft 2019 auf dem Flugplatz Blexen



- 1: Das Teilnehmerfeld der Niedersachsenrallye 2019 auf dem Flugplatz Blexen
- 2+3: Null-Punkte-Ziellandung in Blexen vor Bremerhavener Kulisse. Gratulation!
- 4: Ausschnitt aus der Streckenführung der Niedersachsenrallye 2019, hier Wendepunkte- und Streckenfotos um Oldenburg

**Der Premium AEROTEC „Weser“ Luftsportverein e. V. (WLV) und der Motorsegler- und Segelflug-Club Bremerhaven e. V. (MSC) waren in diesem Jahr Ausrichter der 46. Niedersachsenrallye mit 57. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft.**

Bei diesem Wettbewerb geht es aber nicht um die Geschwindigkeit. „Es geht um zeitgenaues Präzisionsfliegen, Einhalten von Kursen und Höhen, exakten Zeitüberflug über bekannte Punkte und das Erkennen von Bodenmerkmalen“, erklärt Wettbewerbsleiter Wilfried Wrede (MSC). Wer diese Dinge beherrscht, hat gute Chancen, bei der Rallye einen der vorderen Plätze zu belegen.

Bereits seit Dezember 2018 liefen die Vorbereitungen für diese Veranstaltung auf Hochtouren. Streckenführung, Landefelder, Auswertung, Verpflegung, Übernachtungsmöglichkeiten, Ausschreibung und Anmeldeverfahren waren nur einige

Punkte, die das schließlich rund 40-köpfige Orga-Team aus Mitgliedern beider Vereine zu bewerkstelligen hatte. Immer unterstützt wurden sie dabei von Dietmar Hepper, dem Referenten für Rallyes und Wettbewerbe in der Motorflugkommission des Luftsport-Verbandes Niedersachsen e. V. (LVN), der in rund neun Jahren in dieser Funktion bereits über große Erfahrung im Wettbewerbsflug verfügt. Letztlich meldeten sich 20 (!) Besetzungen mit ihren Motorflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen zur Teilnahme an der Veranstaltung an. Mit dabei waren nicht nur Crews aus Niedersachsen. Auch Teams aus Kirchheim unter Teck (Baden-Württemberg), Breitscheid (Hessen), Sankt-Augustin (Nordrhein-Westfalen) und Aventoft (Schleswig-Holstein) machten sich auf den Weg nach Blexen. Sie reisten teils schon am Vortag an und übernachteten im Hotel oder im Zelt. Am Samstag gegen 11 Uhr wurden dann alle Teilnehmer von der Wettbewerbslei-

tung offiziell begrüßt. Auch die stellvertretende Bürgermeisterin von Nordenham, Angelika Zöllner (SPD), war vor Ort und zeigte sich beeindruckt. Sie beglückwünschte die beiden Ausrichtervereine zu dieser Veranstaltung und hieß alle Teilnehmer im Namen der Stadt „in Blexen hinterm Deich“ herzlich willkommen. Sie freute sich, dass durch solche Aktivitäten die Stadt Nordenham in den Fokus der Öffentlichkeit gerät. Es folgte das Briefing, in dem die Regeln und Details der Rallye bekannt gegeben wurden. Nach der anschließenden Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen hatte jedes Team 75 Minuten Zeit, sich auf die Strecke vorzubereiten und hierbei die Strecken, Kurse und Geschwindigkeiten genau zu errechnen. Dann ging es endlich in die Luft. Um 13 Uhr startete das erste Rallye-Team, weitere folgten in vorgegebener Reihenfolge im Abstand von drei Minuten. Auf der gesamten Strecke galt es, den Kurs und die Geschwindigkeit einzuhalten sowie die



5: 3. Sieger der Niedersachsenrallye und 2. Sieger der Niedersächsischen Motorflugmeisterschaft: Ingo Weise und Timo Wolf

6: Das Siegerteam: Astrid und Marcus Ciesielski zwischen Theodor Dornemann (links) und Wilfried Wrede

Wendepunkte präzise anzufliegen. Um dieses später überprüfen zu können, wurde jedes Flugzeug zuvor mit einem GPS-Logger ausgestattet. Zudem bekamen die Teams Bilder, die auf der Strecke wiedererkannt und deren Positionen in einer Karte vermerkt werden mussten.

Die rund 200 km lange Strecke führte die Flieger über Bad Bederkesa (CUX), Bremervörde (ROW), Hambergen (OHZ) und Bremen nach Oldenburg. Auf dem Flugplatz Oldenburg-Hatten mussten die Piloten ihr Flugzeug dann möglichst genau in einem Ziellandefeld landen und gleich wieder durchstarten. Hierbei geht ein großer Dank der Ausrichter-Vereine an die Helfer vom Flugplatz Oldenburg-Hatten, die mit dem Aufbau des Landefeldes und den Wertungsrichtern die Veranstaltung hervorragend unterstützt haben.

Die weitere Strecke führte die Flieger dann über Bad Zwischenahn (WST) und entlang des Jadebusens zurück nach Blexen. Hier endete die Rallye für die Teams, je nach geflogener Geschwindigkeit, nach etwa eineinhalb Stunden mit einer weiteren Ziellandung in einem Landefeld. Chefauswerter Thomas Weise und sein Unterstützer Rüdiger Zeplin hatten bei der anschließenden Auswertung alle Hände voll zu tun, meisterten ihre Aufgabe aber mit überragender Schnelligkeit. Die GPS-Logger und Karten sowie die Ergebnisse der Ziellandungen mussten mit

Unterstützung der Software von Thomas Weise genauestens ausgewertet werden. Die Teilnehmer konnten im Internet dabei live den aktuellen Stand der Auswertung mitverfolgen. Um kurz nach 18 Uhr standen die Platzierungen fest. Gewonnen hat die diesjährige Niedersachsenrallye in der Wettbewerbsklasse das Team Marcus und Astrid Ciesielski von der LSG Breitscheid (Hessen). Die Ciesielskis gehören zu den deutschen und auch internationalen Top-Teams im Wettbewerbsflug. Seit rund 16 Jahren nehmen die beiden an Wettbewerbsflügen teil. Im Jahr 2015 gewann das Team Ciesielski sogar das erste Gold für Deutschland in der Kombination im Motorfliegen bei den FAI World Air Games in Dubai. Marcus Ciesielski sagt über sich: „Durch das Rallyefliegen bin ich ein besserer Pilot geworden!“ In der Wertung der Einsteigerklasse siegten Stefan Kösel und Jan Baucke vom FSV Cumulus Uelzen e. V. Sie waren das erste Mal bei einer Rallye dabei und belegten in der Gesamtwertung einen hervorragenden 4. Platz.

Den ersten Platz der Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft – und zweiten Platz der Niedersachsenrallye – belegte das Team Reinhard Ruck und Dr. Manfred Meyer vom Club der Flieger Oldenburg e. V. Theodor Dornemann vom Präsidium des LVN überreichte zusammen mit Wilfried Wrede die Trophäen und Urkunden und

an die Drittplatzierten der Niedersachsenrallye, Ingo Weise und Timo Wolf, den großen Wanderpokal. Er überbrachte die Glückwünsche der Präsidentin Dr. Meike Müller sowie des gesamten Präsidiums. Dietmar Hepper lobte noch einmal die gute Resonanz und freute sich über die hohe Teilnehmerzahl und darüber, dass das Wetter so gut mitgespielt hat. Er bedankte sich bei den Ausrichtervereinen für die gute Organisation und bei allen Helfern in Blexen und Oldenburg für ihr Engagement. Der 1. Vorsitzende des WLV, Tim Wührmann, sagte, dass der WLV und der seit 2016 auf dem Flugplatz Blexen ansässige MSC Bremerhaven gut zusammenarbeiten und eine solche gemeinsam organisierte Veranstaltung zum weiteren Zusammenwachsen der Vereine beiträgt. Er bedankte sich bei allen Teilnehmern und sprach die Hoffnung aus, dass man den einen oder anderen Teilnehmer zukünftig in Blexen wiedersieht. Ebenfalls einen großen Dank richtete er an alle Helfer beider Vereine.

**Text: Axel Fenker,  
Bilder: Axel Fenker, K.-U. Evers,  
Wilfried Wrede**

**Im nächsten Heft folgt ein weiterer Beitrag zur Niedersachsenrallye aus der Sicht eines Teilnehmers.**

## ERGEBNISSE:

### 46. NIEDERSACHSEN RALLYE

#### WETTBEWERBSKLASSE:

| Platz | Name                             | Verein          |
|-------|----------------------------------|-----------------|
| 1     | Marcus & Astrid Ciesielski       | LSG Breitscheid |
| 2     | Reinhard Ruck, Dr. Manfred Meyer | CdF Oldenburg   |
| 3     | Ingo Weise, Timo Wolf            | FV Celle        |

#### EINSTEIGERKLASSE:

|   |                                     |                    |
|---|-------------------------------------|--------------------|
| 1 | Jan Baucke, Stefan Kösel            | FSV Cumulus Uelzen |
| 2 | Lars Pinkenburg, Bernd Feldmann     | Bremer VL          |
| 3 | Elmar Mehring, Clemens Pellenwessel | Aero-Club Hamburg  |

## 57. NIEDERSÄCHSISCHE MOTORFLUGMEISTERSCHAFT

| Platz | Name                             | Verein             |
|-------|----------------------------------|--------------------|
| 1     | Reinhard Ruck, Dr. Manfred Meyer | CdF Oldenburg      |
| 2     | Ingo Weise, Timo Wolf            | FV Celle           |
| 3     | Jan Baucke, Stefan Kösel         | FSV Cumulus Uelzen |

### GESAMTWERTUNG

| Platz | Besatzung   | Verein                 | LV* | Flugzeug      | Kennung | KL.* | Punkte |
|-------|---|------------------------|-----|---------------|---------|------|--------|
| 1     | Marcus & Astrid Ciesielski                        | LSG Breitscheid        | Hs  | C 172 H       | D-EGHN  | W    | 76     |
| 2     | Reinhard Ruck, Dr. Manfred Meyer                  | CdF Oldenburg          | Nds | C 150         | D-EDAE  | W    | 175    |
| 3     | Ingo Weise, Timo Wolf                             | FV Celle               | Nds | M 20 J        | D-ENWU  | W    | 195    |
| 4     | Jan Baucke, Stefan Kösel                          | FSV Cumulus Uelzen     | Nds | PA 18-150     | D-EETT  | E    | 241    |
| 5     | Johannes Teperoglou, Tobias Leibold               | LVN                    | Nds | Katana        | D-EPPC  | W    | 313    |
| 6     | Andreas Huth, Günther Falk                        | Bremer VL              | HB  | FK 9          | D-MCOE  | W    | 391    |
| 7     | Reinhold Schmülling, Dietrich Overkamp            | FMS Kirchheim          | BW  | C 152         | D-EEJL  | W    | 420    |
| 8     | Lars Pinkenburg, Bernd Feldmann                   | Bremer VL              | HB  | C 42 C        | D-MXFG  | E    | 912    |
| 9     | Elmar Mehring, Clemens Pellenwessel               | AC Hamburg             | HH  | C 172 R       | D-EOON  | E    | 962    |
| 10    | Andreas Haspers, Michael Ruhser                   | AC Hildesheim-Hannover | Nds | C 172         | D-EITG  | W    | 993    |
| 11    | Felix Schlenker, Ilja Tkatschenko                 | LSV Stade              | Nds | C 42 A        | D-MSHP  | E    | 1105   |
| 12    | Bernd & Heike Sander                              | LSG Bad-Pyrmont        | Nds | P 92          | D-MPAN  | W    | 1417   |
| 13    | Hans-Ulrich Henningsen<br>Alexa Walter-Henningsen | LSV Südtondern         | SH  | C-Falke       | D-KIEK  | W    | 1427   |
| 14    | Dirk Blume, Arnold Schröter                       | AC Hildesheim-Hannover | Nds | PA 28         | D-EKCW  | E    | 1456   |
| 15    | Andreas Lehmann, Wilhelm Herder                   | AC Hodenhagen          | Nds | Skylane V5    | D-MTEW  | E    | 1559   |
| 16    | Bernhard Dziomba, Christian Guha                  | FSG Airbus Bremen      | HB  | DR 400        | D-EKDH  | E    | 1689   |
| 17    | Heike Höner, Sebastian Löhberg                    | SFG Nordholz           | Nds | Pützer Elster | D-EGFH  | E    | 2066   |
| 18    | Joachim Siems, Götz Billerbeck                    | Bremer VL              | HB  | C 42 B        | D-MXKL  | E    | 2071   |
| 19    | Rolf Arnold, Tobias Minth                         | AC Hildesheim-Hannover | Nds | DA 20         | D-EAHH  | E    | 2631   |
| 20    | Rudolf Brook, Gerhard Andersen                    | CdF Oldenburg          | Nds | C 172         | D-ECZB  | W    | 3921   |

\* LV = Landesverband, W = Wettbewerbsklasse, E = Einsteigerklasse

## „HALLO, HIER OPA!“ Ein Buch von Jürgen Strobel

Eigentlich wollte ich mit einem Artikel „nur“ die Reihe „Mitglieder finden – Mitglieder binden“ in der Verbandszeitschrift „der adler“ ergänzen. Nun ist daraus ein Buch mit 246 Seiten geworden! In diesem Taschenbuch erzähle ich meinen Enkeln, warum ich das Buch geschrieben habe und wie ich zu meinem Hobby fand. Es wurde eine Autobiografie. Eine, die den Teil meines Lebens widerspiegelt, den ich mit dem schönsten Hobby der Welt verbringen durfte – dem Fliegen. Ich verbinde damit die Hoffnung, in dem ein oder anderen interessierten Leser das Fliegervirus zu wecken. In über 40 Jahren habe ich fast tausendmal mit einem Segelflugzeug, überwiegend jedoch mit meinem Motorsegler vom Typ ASK16, festen Boden verlassen und dabei fast genauso viele Stunden in der Luft verbracht.

Ich erzähle über meine Ausbildung zum Segelflieger- und Motorseglerpilot und von meinen ersten Alleinflügen bis zum Erwerb meines Luftfahrerscheins. Dann von den schönsten Flügen und Momenten,

die ich in dieser Zeit erleben durfte. Durch die vielen Überlandflüge mit meinem Motorsegler habe ich viele Segelfluggelände und Landeplätze kennengelernt und viele Freunde gefunden. Ich flog nach und in England, Frankreich und der Schweiz. Ebenso berichte ich über das, was ich zusammen mit einem Fliegerkameraden aus meinem Verein bei ein paar Wettbewerben erlebt habe. Ich erzähle über meine längsten und weitesten Flüge und über viele andere und kürzere Flüge, die allerdings nicht uninteressanter waren.

Auch das, was man sonst noch um die eigentliche Fliegerei herum alles erleben kann und besonders ich erlebt habe, kommt nicht zu kurz. Der Flugsport bietet sehr viel mehr als die meisten „Nichtflieger“ sich vorstellen können. Deshalb erzähle ich auch einiges über meinen Verein und die damit verbundenen Geselligkeiten, über Fliegerkameradschaften, die Ausbildung zum Privatpiloten und erläutere einige luftfahrttechnische Begriffe.

Etwa fünfzig ausgewählte Bilder ergänzen



meine Erzählungen. Um den Preis für das Taschenbuch moderat zu halten, sind alle in Schwarz-Weiß abgebildet. Deshalb findet man am Ende des Buches eine Internetadresse und einen QR-Code, über die man alle Bilder im Internet noch einmal in Farbe sehen kann.

Jürgen Strobel

## TRAININGSLAGER DES D-KADERS BEIM AC WOLFSBURG IN STÜDE



Die Teilnehmer am diesjährigen LVN Wettbewerbstraining in Stüde

Vom 27.04. bis 04.05. traf sich der niedersächsische Landeskader zusammen mit einigen externen Teilnehmern zum jährlichen LVN Wettbewerbstraining. Der Trainingswettbewerb, ausgeschrieben und ausgerichtet nach gültigen Wettbewerbsregeln, fand in zwei Klassen statt: 15 Teilnehmer in der Club- und neun in

der gemischten Klasse. Geflogen wurde in Teams von zwei bis drei Flugzeugen jeweils zusammen mit einem erfahrenen Trainer. Nach täglichem Wetterbriefing wurden bei fliegbarem Wetter die Tagesaufgaben vorgestellt und im Anschluss Taktiken in den Teams besprochen. Nach erfolgreichem Wertungsflug wurde eine aus-

führliche Nachbesprechung durchgeführt, um einen maximalen Lernerfolg zu erzielen. Bei nicht fliegbarem Wetter wurden Theorievorträge zu aktuellen Wettbewerbsthemen gehalten und der Teamzusammenhalt bei verschiedenen gemeinsamen Aktionen wie Baden und Kartfahren gestärkt.

Trotz oder gerade wegen des durchwachsenen Wetters war das Training ein Erfolg, denn auf Meisterschaften entscheiden solche Tage oft über Sieg oder Niederlage. Für die kommenden Wettbewerbe und die DMSt sind die niedersächsischen Junioren nun bestens vorbereitet! Ein großes Dankeschön geht an den AC Wolfsburg für die Gastfreundschaft und top Organisation des Flugbetriebs.

**Text: Sebastian Steffens**

## WO IST DIE RETTENDE THERMIK?

### Zwei Segelflugschüler absolvieren ihre ersten 50 km



Ole und Malte Bachmann vor ihrem Überlandflugzeug, einem Astir

**Jeweils ein 50 km langer Streckenflug gelang am 18.05.2019 den Zwillingen Ole und Malte Bachmann, die letzte große Aufgabe in der Segelflugausbildung vor der praktischen Prüfung. Hinter einem Schleppflugzeug startete Ole Bachmann von Rinteln aus im Weserbergland, flog dann dem Weser- und Wiehengebirge folgend nach Westen. Dabei gewann er durch Kreise in warmen Aufwinden Höhe, die er dann benötigte, um geradeaus auf Kurs zu fliegen. Schließlich landete er auf dem Flugplatz Bohmte bei Osnabrück.**

„Als Segelflieger habe ich nur kurz eine Anfangsenergie bekommen und mir da-

nach immer wieder gute Aufwinde gesucht, navigiert und natürlich einen wunderbaren Flug gehabt. Die Wolkenbildung hat es mir heute leicht gemacht, die Aufwinde zu finden und die Reifeprüfung erfolgreich zu absolvieren.“ Nach etwa 90 Minuten empfingen ihn die Bohmter Segelflieger herzlich, da sie alle um diesen bedeutsamen Schritt in der Ausbildung zum Segelflugzeugführer wissen und sich auch Jahre danach noch an dieses fliegerische Event erinnern.

Oles Zwillingenbruder Malte Bachmann wurde mit dem Motorsegler von Rinteln nach Bohmte geflogen. Dort erfolgte der Pilotenwechsel und los ging es für Malte. An der Startwinde wurde er auf 400 Meter gezogen und bekam so seine Ausgangshöhe für den Rückflug nach Rinteln. Nach ebenfalls eineinhalb Stunden landete er sicher in Rinteln. „Bohmte liegt thermisch ungünstiger als Rinteln, so musste ich erst mühsam 1600 Höhenmeter kreisend erreichen, bevor ich mich auf den Weg begeben habe. Dabei habe ich auch mehrmals nach Vögeln Ausschau gehalten, die bereits vor mir in der Thermik waren und mir den Aufwind anzeigten.

Neben dem Können hatte ich vielleicht auch ein wenig Glück, da zu meiner Startzeit sonst niemand in Bohmte oben blieb. Heute war ein super Tag für uns und eine neue Dimension des Fliegens hat angefangen! In der Ausbildung beobachteten uns die Fluglehrer. Zum ersten Mal bin ich außerhalb der Reichweite eines Fluglehrers und des Heimatflugplatzes nur mit schriftlichem Flugauftrag geflogen. Es geschafft zu haben, der Natur Entfernungen abzurufen, bei denen sich die wenigsten Menschen vorstellen können, dass man sie ohne Motorkraft zurücklegen kann – fantastisch!“

Die Rintelner Segelfliegerfreunde wünschen den beiden viel Erfolg für ihre weitere fliegerische Karriere und „Always happy landings“. Der LSV Rinteln ist ein Verein und keine gewerbliche Flugschule. Hier werden die Flugschüler ehrenamtlich von neun Fluglehrern ausgebildet, wodurch das Fliegen kostengünstig gestaltet werden kann. Interessierte können sich an den Wochenenden bei einem Besuch auf dem Rintelner Flugplatz, südlich des Doktorsees gelegen, selbst einen Eindruck von diesem schönen Hobby machen.

**Text: Jörg Bachmann und Dieter Vogt**

**Foto: Jörg Bachmann**

# AUSSERSCHULISCHER LERNORT: PYTHAGORAS UND TRIANGULATION AM FLUGPLATZ AERO-CLUB HILDESHEIM-HANNOVER

## Firmen finden kreative Wege gegen den Fachkräftemangel



Gruppenfoto der Teilnehmer mit Leiter Dirk Blume

**„Jammern hilft nicht!“, darin sind sich Janina Kleckow und Moritz Rudolph einig. Sie vertreten die Firmen Media intended und DBI Informatik. Beide Unternehmen suchen Fachkräfte aus dem Bereich MINT (Mathe, Informatik, Naturwissenschaft, Technik). Einen Ansatzpunkt gegen den Fachkräftemangel sieht Frau Kleckow darin, das vielfach ungenutzte Potenzial bei Frauen zu heben. Gerade bei den Mädchen sei es wichtig, die in jungen Jahren oft noch vorhandene Begeisterung für Naturwissenschaften und Technik über die Pubertät hinwegzuretten, kann Frau Kleckow, Informatikerin bei DBI, aus eigener Erfahrung bestätigen.**

Genau hier sieht der Aero-Club Hildesheim-Hannover einen Ansatzpunkt, den Flugsport mit einem Bildungsprogramm zu verbinden. Gemeinsam mit den beiden Unternehmen unterstützt er das MINT-Projekt des Gymnasiums Andreanum. Dabei werden für die 5. bis 7. Klassen Kurse angeboten, die speziell auf die jungen Damen ausgerichtet sind. In diesem Schulhalbjahr wurden unter dem Motto „Sky-Girls: Der Flug zur Insel der Seehunde“ Themen behandelt wie Satellitentechnik zur Positionsberechnung mit Pythagoras und Triangulation, Navigation mit Winkel- und Streckenberechnung nach Karten, Strömungs- und Antriebstechnik von

Flugzeugen und sogar aus dem atomaren Bereich, um den Einfluss von Energie auf Wassermoleküle zu verstehen. Welchen praktischen Wert die Berechnungen und Methoden aus den verschiedenen Bereichen der Naturwissenschaften tatsächlich haben, soll mit dem Abschlussprojekt den jungen Nachwuchsfliegern nähergebracht werden.

Der Leiter des Kurses und Vorsitzende des Aero-Clubs, Dirk Blume, formuliert die Zielrichtung des außergewöhnlichen Projekts wie folgt: „Um Luftsport auch in Zukunft ausüben zu können, müssen wir uns den damit verbundenen Problemen stellen. Wir als gemeinnütziger Verein können zwar keine millionenschweren Forschungsaufträge vergeben, aber wir können junge Menschen mit unserer Leidenschaft begeistern und ihnen damit die MINT-Themen, die unser Sport in kompletter Breite abdeckt, nahebringen. Natürlich mit der Hoffnung, dass sie sich später für einen Beruf im MINT-Spektrum entscheiden und dann mit frischen, kreativen Ideen Lösungen erarbeiten, damit wir emissionsfrei und nahezu geräuschlos fliegen können.“

### Ausflug am 17.06.2019

„Sonne satt“ war angekündigt für den 17. Juni 2019, und das hatten sich die zwölf Schülerinnen des Gymnasiums Andreanum in Hildesheim, die bis in die Nacht

hinein gespannt alle Aktualisierungen der Meteogramme verfolgt hatten, auch verdient: Während des zu Ende gehenden Schulhalbjahres hatten sie sich in 18 Wochen theoretischem Unterricht in der Schule und an drei Samstagen im Schulungsraum des Aero-Clubs auf diesen Tag vorbereitet.

Die Mädchen hatten sich im MINT-Kurs „Sky-Girls: Der Flug zur Insel der Seehunde“ der Aufgabe gestellt, Medikamente und Spielzeug der Borkumer Seehund-Babys, das von Gangstern gestohlen und auf der Insel versteckt worden war, zu lokalisieren und einen Rettungsflug vorzubereiten. Dazu mussten sie sich durch die ganze Palette der MINT-Themen arbeiten: Satellitentechnik zur Positionsberechnung mit Pythagoras und Triangulation, Navigation mit Winkel- und Streckenberechnung nach Karten, Strömungs- und Antriebstechnik von Flugzeugen – und die molekulare Zusammensetzung von Luft und Wasser, um die meteorologischen Zusammenhänge zu verstehen.

Nun trafen sie am Morgen am Flugplatz ein, begleitet von ihren Eltern, die teilweise noch aufgeregter waren als die Kinder. „Ich finde das so toll, am liebsten würde ich selbst mitkommen“, strahlte eine stolze Mutter mit Kleinkind auf dem Arm, als sie ihre Tochter vorbeibrachte.

Doch auch ein Abenteuer beginnt mit der Organisation: Der Leiter des MINT-Kurses begrüßte die Anwesenden, erläuterte die aktualisierte Planung und stellte die Männer vor, die als Mitglieder des Aero-Clubs ehrenamtlich die verantwortungsvolle Aufgabe übernommen hatten, die Sky-Girls sicher nach Borkum zu begleiten. Michael Ruhser (seit rund 30 Jahren Fluglehrer und regelmäßiger Teilnehmer des Deutschlandflugs und der Niedersachsen-Rallye) für die PA-28 und Clemens Wirries, ein ehemaliger Hubschrauberpilot der Luftwaffe, der die C-172 steuern sollte. Dazu Moritz Rudolph, ein Vollblut-Avioniker, der mehr seiner noch kurzen Lebenszeit in Flugzeugen als sonst irgendwo verbracht hat, für die Ruchmeyer, und Dirk Blume, beruflich bedingt Dauerpendler

zwischen Hildesheim und Borkum, für die Cirrus SR20.

Schon in der Schule hatten die Mädchen Teams gebildet und wussten genau, wer in welchem Flugzeug auf welchem Platz welche Strecke fliegen wollte. Nun schnappten sie sich ihre Sicherheitswesten, marschierten mit den Piloten zu den Maschinen, nahmen ihre Plätze ein und warteten aufgeregt darauf, dass es endlich losgeht.

In den Flugzeugen werden die Checklisten abgearbeitet. Prop area clear! Starter switch: engage! Der Reihe nach erwachen vier Motoren zu kraftvollem Leben und signalisieren auf allen Instrumenten volle Leistungsbereitschaft, was die - auch in die Instrumente eingewiesenen - jungen Damen gespannt zur Kenntnis nehmen.

Der Tower meldet „Piste 07“, die Maschinen setzen sich in Bewegung, ein leichter Lufthauch kühlt vergeblich gegen die fiebrige Aufgeregtheit der Insassen an.

Beim Start herrscht noch gespannte Stille, aber in der Luft finden die Mädchen ihre Sprache schnell wieder, machen sich gegenseitig auf interessante Punkte aufmerksam und fotografieren pausenlos alles, was ihnen vor die Linse kommt.

Nach dem Durchflug durch die Kontrollzone Hannover darf die Co-Pilotin die Steuerung begleiten und vorsichtige Flugmanöver mitmachen. Das Gefühl der Verantwortung verursacht bei jedem thermischen Hüpfen des Flugzeugs einen erschrockenen Blick zum Piloten, aber mutig halten die Mädchen die Maschinen auf Kurs, bis Borkum in Sicht ist. Schon von weitem leuchten die breiten Strände in der

Sonne, und beim Flug über das Ostland zur Landebahn 13 präsentiert sich die Insel im besten Licht.

Aufsetzen, ein paar träge Perlhühner von der Bahn verscheuchen, zum Tower rollen, und dann die wortreiche Wiedervereinigung der Teams zur MINT-Gruppe. Da kommt auch schon die nächste Herausforderung: Die Gangster haben in der Nacht ihr Diebesgut umgelagert! Glücklicherweise haben wir aber die Satelliten-Daten verraten bekommen, und so stürmen die vier Teams das Flugplatzgebäude, um unter den etwas irritierten Blicken der professionellen OLG-Piloten mit Taschenrechner und Zirkel die neue Position auf den Karten zu triangulieren. Entfernung vom Platz: ca. 1200 m. Transportmittel? Fahrrad! Ausreichend Kinderfahrräder warten bereits vor dem Eingang, und so macht sich die Truppe auf zum Seerosenteich.

Dort wartet bereits Frieder Grävemeyer, Borkumer Urgestein, ehemaliger Andeaner und Arzt an der Kurklinik, der sich extra frei genommen hat, um für die MINT-Girls seiner alten Schule den Verbündeten vor Ort zu spielen. Er hat eine Schatzkiste mit Spielsachen versteckt, die letztendlich natürlich für die Mädchen sind, und statt der Medikamente gibt es Süßigkeiten, alles für den Badespaß später am Strand.

Die Mädchen fanden alles an genau der Stelle, die sie berechnet hatten, und waren mit ihrer Leistung sichtlich zufrieden. Trotzdem gab es erst mal keine Süßigkeiten, sondern an der Promenade ein ordentliches Mittagessen, bevor es endlich ans Wasser ging: Genau gegenüber dem

Seehunde-Strand konnten die Mädchen baden, durften aber unter den aufmerksamen Augen der Bademeister nicht zu den Tieren ans andere Ufer schwimmen. Was der guten Stimmung jedoch keinen Abbruch tat, vor allem, als klar wurde, dass auch dem Souvenir-Shop noch ein Besuch abgestattet werden darf.

Auf dem Rückweg zum Flugplatz hörten die Mädchen noch Geschichten über die Jagd auf Wale und über einen Borkumer Seeräuber und bekamen am Leuchtturm die Kreuzpeilung zur Positionsbestimmung von Schiffen erklärt.

Geplättet von der Menge an Input stiegen die Mädchen in die Maschinen, die Ruschmeyer war bereits in der Luft und die Cirrus auf dem Weg zum Rollhalt, als sich über Funk die Cessna meldete: Batterie leer, der Motor lässt sich nicht starten! Die Mädchen diskutierten sofort eine mögliche Nacht am Strand, aber Michael Ruhsert und Clemens Wirries sind erfahrene Piloten und schafften es nach kurzer Diskussion mit dem Tower, mit Hilfe einer mobilen Starthilfe des ortsansässigen Aeroclubs den Motor der Cessna zum Leben zu erwecken.

Mit rund einer Stunde Verspätung zwar, aber sehr zufrieden mit dem Tag und ihrer eigenen Leistung, werden die Sky-Girls in Hildesheim von ihren Familien empfangen, und Carlotta spricht aus, was alle so oder ähnlich denken: „Ich wusste es schon vorher, aber jetzt bin ich mir absolut sicher: Ich werde Astronautin!“.

**Sören Hogrefe**

**(AeC Hildesheim-Hannover e. V.)**

## US-AUSTAUSCHSCHÜLER BEIM LSV HUDE IN GANDERKESEE

Im Juni 2019 war der US-Austauschschüler Alfonso Martinez zu Gast bei dem LSV Hude-Mitglied Felix de Buhr. Alfonso Martinez kommt aus Houston, Texas, ist 17 Jahre alt und war für vier Wochen in Deutschland. Davon verbrachte er drei Wochen in Ganderkesee bei Felix de Buhr, der im letzten Jahr bei Alfonso in Texas war. Felix ist beim LSV Hude in der Ausbildung zum Segelflugpiloten und brachte am vergangenen Sonntag Alfonso mit zum Flugplatz Ganderkesee. Nach einigen Überredungskünsten setzte sich Alfonso nicht nur in ein Einsitzer-Segel-

flugzeug (das aber natürlich am Boden blieb), vielmehr ist er später im Doppelsitzer mit in die Luft gegangen. Er sagte aber später, dass Fliegen zwar schön sei, er als Texaner aber später in die Ölindustrie wolle.

**Text und Foto:**

**Jürgen R. Grobbin**

**(Presse LSV Hude e. V.)**



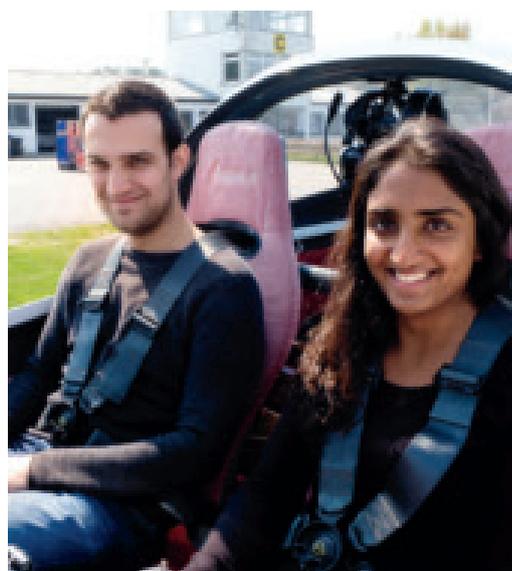
Im Flugzeug: US-Austauschschüler Alfonso Martinez und Felix de Buhr aus Ganderkesee

## „FÜR JEDEN IST ETWAS DABEI“ – FLIEGEN ALS FAMILIENHOBBY



Seit gut einem Jahr teilen die beiden ihre Begeisterung für den Flugsport

Iram und Benjamin Rana freuen sich auf viele Gäste beim Tag der offenen Tür des Flugsportvereins Cumulus auf dem Flugplatz Uelzen. Im Hintergrund die Great Lakes, der Doppeldecker kam im vergangenen Jahr aus den USA nach Uelzen.



Am Himmelfahrtstag, dem 30. Mai, lud der Uelzener Flugsportverein Cumulus ab 10 Uhr zum traditionellen Tag der offenen Tür nach Barnsen ein. Die Hobbyflieger wollten ihren Gästen damit ein spannendes Feiertagerlebnis bieten, für den Luftsport werben und auch mit Vorurteilen aufräumen. Dazu gehört der Verdacht, die Fliegerei sei ein Beziehungskiller. Iram und Benjamin Rana beweisen das Gegenteil. Seit gut einem Jahr teilt das junge Ehepaar aus Lüneburg nicht nur seine pakistanischen Wurzeln, sondern auch die Begeisterung für den Flugsport. Im Herbst 2017 entschied sich zunächst der 28-jährige Polizeibeamte für eine Motorflug-Pilotenausbildung beim FSV Cumulus. „Irgendwann kribbelte es in mir“, gesteht Iram (24), die ihren Mann in der Folgezeit regelmäßig zum Flugplatz begleitete. Inzwischen hat die Lehramtsstudentin selbst mehr als 60 Segelflug-Starts in ihrem Flugbuch stehen. „Ich habe sie nicht überredet“, betont Benjamin, der wie seine Frau in Hamburg geboren wurde. Er hat sich bereits freigeflogen und übt derzeit die Navigation bei Überlandflügen.

Klar, dass die Fliegerei auch daheim für Gesprächsstoff sorgt. „Wir helfen uns gegenseitig, wenn einer eine Theoriefrage nicht versteht“, nennt Iram ein Beispiel. Auch für das Funksprechzeugnis hätten beide miteinander gepaukt. „Und eines Tages saßen wir dann zum ersten Mal gemeinsam in einer Prüfung“, erinnert sich Benjamin. „Das war super!“

Mit ihren Vereinskameraden sorgten die beiden Flugschüler am Himmelfahrtstag für ein abwechslungsreiches Programm auf dem Flugplatz Uelzen. So erwarteten die Besucher Flugvorführungen, jede Menge Infos rund um den Luftsport und die Möglichkeit zu Rundflügen. Zudem präsentierten Cumulus-Hobbypiloten ihre fliegenden „Schätzchen“. Zum Beispiel den in den 1920er-Jahren entwickelten Doppeldecker vom Typ Great Lakes, einen Uelzener Neuzugang. „Für jeden ist etwas dabei“, versprach Iram Rana, die gern mit Kindern zusammen ist und wie im vergangenen Jahr die Hüpfburg betreute. Benjamin kümmerte sich um den eigens eingerichteten Parkplatz in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes. Warme Speisen

und kalte Getränke waren ebenso im Angebot wie Kaffee und Kuchen. Seit Iram und Benjamin Rana 2018 erstmals dabei waren, sind sie vom Cumulus-Highlight des Jahres begeistert. „Toll, was hier alles von engagierten Mitgliedern auf die Beine gestellt wird.“ Auch sonst schätzen beide die gute Stimmung im Verein. „Erst wollte ich hier nur fliegen, aber genauso toll ist das Vereinsleben“, schwärmt der 28-jährige. Iram pflichtet ihrem Mann bei: „Ich bin froh und dankbar für die gute Gemeinschaft und dass man immer hierherkommen kann. Das ist unser zweites Zuhause hier.“ Übrigens: Iram und Benjamin Rana sind längst nicht das einzige Piloten-Paar bei Cumulus. Seit zwei Jahren gibt es im Verein sogar eine ganze Piloten-Familie mit Vater (Hartmut Merten), Mutter und zwei Töchtern.

**Text und Fotos: Hartmut Merten**

## HFB FLUGGEMEINSCHAFT FEIERT NEUE SCHEINPILOTEN

Der graue Himmel über dem Fluggelände der Airbus HFB Fluggemeinschaft e. V. in Wenzendorf am 25. Mai konnte die Freude der Prüflinge Florian Kappmeier, Jan Lasse Petersen und Finn David Suwe über die bestandene SPL-Prüfung nicht schmälern. Gefreut hat sich auch Hannes Hostmann über seine bestandene TMG-Prüfung. Wir gratulieren allen ganz herzlich und wünschen Always Happy Landings.

**Oliver Weiss,**  
Airbus HFB Fluggemeinschaft e. V.



von links: Prüfer Carsten Brandt, Finn David Suwe, Florian Kappmeier, Jan Lasse Petersen, Fluglehrer Dieter Laurinat und Ausbildungsleiter Simon Bacher

## TRAUM VOM FLIEGEN VERWIRKLICHT!

### Luftsportverein Rinteln: Ole und Malte Bachmann bestehen die praktische Flugprüfung



Malte und Ole Bachmann vor ihrer Schulungsmaschine. Wohl unvermeidlich für Zwillingbrüder, bestanden beide die SPL-Prüfung am selben Tag



Der Prüfer Broder Holtz aus Bückeburg nimmt auf dem hinteren Sitz Platz

**An einem Wochenende Mitte Juni gab es auf dem Flugplatz Rinteln wieder einen schönen Grund zum Feiern: Zwei 17-Jährige haben ihr lang ersehntes Ziel erreicht und ihre Segelflugausbildung mit der praktischen Prüfung auf den Weserwiesen abgeschlossen.**

Seitdem die Zwillingbrüder Ole und Malte Bachmann im Mai 2016 mit der Schulung begannen, hatten beide diesen einen Tag vor Augen. Der wichtigste Schritt dahin war der erste Alleinflug. Nach vielen weiteren Übungsflügen in den vergangenen Jahren und unermüdlichem Büffeln, Funksprechlehrgang und internen Überprüfungen folgten schließlich die Theorieprüfung

und der obligatorische Navigationsflug zu einem fremden Platz. Alle Voraussetzungen für die praktische Prüfung waren somit erfüllt.

Pfingstsonntag um 16:30 Uhr war mit der behördlichen Überprüfung der wirklich abschließende Teil ihrer dreijährigen Ausbildung zum Privat-Luftfahrzeugführer geplant. Das entspricht der praktischen Überprüfung zum Führerschein. Malte Bachmann: „Ich habe ein paar Tage gebraucht, um zu verstehen, warum sich die Segelflugprüfung ganz anders anfühlt als meine leichte Führerscheinprüfung, die ich innerhalb von sechs Wochen bestanden habe. In diesen Tagen habe ich daran gedacht, wie alles angefangen hat,

hier auf dem Verkehrslandeplatz im Südwesten der Stadt Rinteln. Und wie müde ich damals nach dem Flugbetrieb immer war. Schon nach kurzen Flügen von fünf Minuten war ich vollkommen ausgelaugt, weil das Erlernen der Bewegung im dreidimensionalen Raum, die Koordination von Quer-, Seiten- und Höhenruder gerade am Anfang wirklich fordert.“ Sein Bruder Ole Bachmann ergänzt: „Unsere ehrenamtlichen Fluglehrer bringen uns mit jedem Flug was Neues bei und jeder Flug ist durch das Wetter anders. Im Winter haben wir ergänzend Theorieunterricht erhalten. Besonders großen Dank natürlich an unsere Fluglehrer, ohne die diese Professionalität gar nicht möglich wäre. Alles

zusammen und mehrere tausend Fragen später zeigt man zunächst sein theoretisches Wissen, dann sein praktisches und dieser Tag war nun heute für uns da.“

Herr Broder Holtz aus Bückeberg war als Prüfer seitens der Landesluftfahrtbehörde in Oldenburg bestellt. Nach einem Vorgespräch über die zu erwartenden Prüfungsbestandteile und über den Ablauf der Prüfung wurde die ASK-21, ein Schuldoppsitzer der Firma Schleicher, wie jeden Tag gründlich gecheckt.

Meike Wielage, Andreas Hoppe und Matthias Meier halfen als Bodencrew und Besatzung der Schleppmaschine. Der Check vor dem Start: „Ich bin fest angeschnallt, die Haube ist geschlossen und verriegelt, die Bremsklappen sind eingefahren und verriegelt, der Höhenmesser ist eingestellt, die Trimmung ist für den Flugzeug-Schlepp eingestellt, die Ruder sind frei, die Startstrecke ist frei, der Wind kommt aus Ost, das Funkgerät ist auf Platzfrequenz in einer angenehmen Lautstärke gerastet“ (und vieles mehr) war aus dem Cockpit zu hören. Das 50 Meter lange Verbindungsseil wurde eingeklinkt und dann ging es auch schon los. Der Schleppzug setzte sich in Bewegung, beide Flugzeuge hoben ab.

Alle am Boden Wartenden beobachteten die Flüge und warteten gespannt bis zum erhofften „Shakehands“ des Prüfers Herrn Holtz. Nach insgesamt vier Starts waren die zwei Prüfungen erfolgreich abgenommen. Verbesserungsvorschläge für die Ausbil-

dung zum Privat-Luftfahrzeugführer gab es für den Luftsportverein Rinteln keine. Herr Holtz stellte fest, dass beide fliegen, wie es sich gehört – „1A“ war das Gesamtergebnis, besser geht es nicht, dann gab es das erhoffte Händeschütteln. Malte: „Auf einmal gratuliert mir der Prüfer, kurz darauf gratulieren mir meine Fliegerkameraden, ich nehme die Glückwünsche entgegen, aber ich kann es noch nicht ganz begreifen. Ich habe die praktische Segelflugprüfung bestanden. Ich bin Pilot? Ich bin Pilot!“

Ole: „Gefühl braucht Erfahrung. Ich erinnere mich daran, wie schwer es mir anfangs fiel, im Landeanflug den richtigen Moment für das Abfangen, das sanfte Ausschweben des Flugzeugs zu finden. Wie ich abends im Bett lag und mir Strategien überlegte, mit denen es klappen könnte. Bis ich irgendwann merkte, dass das Gefühl für den richtigen Moment einfach mit der Zeit, mit der Erfahrung kommt. Gefühl braucht Erfahrung. Diese kostbare Erfahrung haben wir während wunderbarer Flüge mit unseren Fluglehrern gemeinsam, später dann auch in Alleinflügen unter Aufsicht des Fluglehrers sammeln dürfen. Nun dürfen wir ohne Aufsicht fliegen und Passagiere mitnehmen.“

Malte: „Auch ich denke an diese Dinge, weil all das, was man in der Ausbildung erlernt, in der Prüfung abgefragt wird. Die Segelflugprüfung ist wie ein Ausbildungszeitraffer. Zwei Flüge, in denen ruckzuck die wichtigsten Fähigkeiten abverlangt werden.“

Ole: „Entweder man kann es oder man kann es nicht! Ein Flugzeug in Perfektion zu bedienen ist eindeutig. Fluglehrer und Prüfer merken das ohnehin sofort!“

Malte: „Natürlich war ich auch aufgeregt. Schon alleine deshalb, weil mir mehrere Vereinskameraden gut zugeredet hatten, dass im Luftsportverein Rinteln noch kein Kandidat durch die Prüfung gefallen ist. Was, wenn jetzt ausgerechnet bei mir diese Serie reißen würde? Mit dem Handschlag vom Prüfer hatte ich es geschafft, mein Gefühl war aber auch während der Prüfung gut, der Flug und die Gespräche vorher und hinterher angenehm!“

Es gibt übrigens noch einen Unterschied zwischen der Fahrprüfung und der Segelflugprüfung. Nach der Fahrprüfung bekommt man den „Lappen“ sofort in die Hand gedrückt und kann losfahren. Der Segelflugschein muss erst von der Landesluftfahrtbehörde ausgestellt und gesiegelt werden und währenddessen sind die ehemaligen Flugschüler weder Scheininhaber noch Schüler, „staatenlos“ heißt es in Rinteln auf dem Flugplatz in gemütlicher Runde und bei herrlichem Wetter. Nun geht ein weiterer schöner Fliegertag auf der vereinseigenen Terrasse zu Ende. Herzlichen Glückwunsch und viele erlebnisreiche Segelflüge im Weserbergland und darüber hinaus wünschen den beiden neuen Scheininhabern die Fliegerkameraden des Luftsportvereins Rinteln!

Dieter Vogt

## TERMINE

### VERBAND

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

### TERMINE FI-LEHRGANG 2020

|                     |                         |  |
|---------------------|-------------------------|--|
| 07.02. – 16.02.2020 | Theorieblock/Unterricht | Jugend-, Gäste- und Seminarhaus Gailhof (Wedemark)   |
| 20.03. – 04.04.2020 | Praxis (Hauptlehrgang)  | Segelfluggelände „Höpen“ im LSV Schneverdingen e. V. |

### MOTORFLUG

|                     |                     |  |
|---------------------|---------------------|--|
| 21.09. – 13.10.2019 | Fluglehrer-Lehrgang | Ort: Flugplatz Bad Gandersheim – EDVA<br>Anmeldung: henning.jahns@flieger-net.de |
|---------------------|---------------------|--|

## AUFFRISCHUNGSSEMINARE

|   |   |                |
|---|---|----------------|
| 13.09. – 15.09.2019 – Beginn: 10.00 Uhr | Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte  | Schneverdingen |
| 03.10. – 05.10.2019 – Beginn: 10.00 Uhr | Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte  | Ithwiesen      |
| 07.12. – 08.12.2019 – Beginn: 10.00 Uhr | Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte<br>in Kooperation mit dem Deutschen Segelflugverband | Braunschweig   |

## MODELLFLUG

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 23.08. – 25.08.2019                   | „Alles was fliegt“-Treffen – Motor-, Jet-, Segelflug- und Helimodelle<br>Modellflugplatz Celle Hustedt, 52°41'25.86"N 10°3'31.31"E<br>Ausrichter: Flugsportvereinigung Celle-Modellfluggruppe e. V. |
| 22.09.2019 Ausweichtermin: 29.09.2019 | 51. Modellflugwettbewerb (Freiflug – Ebene) des LSV Kreis Springe   |
| 03.10.–05.10.2019                     | FI-Refresher, ausgerichtet vom LSV Kreis Springe und LSV Ithwiesen Ort: Flugplatz Ithwiesen   |
| 28.02.-01.03.2020                     | 76. Bundesmodellflugtagung des DAeC in Bad Münde am Deister   |

## JUGEND

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

## VEREINE

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

## TECHNISCHE LEHRGÄNGE

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

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

## NACH ABSPRACHE

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5  
Hannover: [guenter.bertram@daec-lvni.de](mailto:guenter.bertram@daec-lvni.de) Hamburg: [lsp@carsten-brandt.de](mailto:lsp@carsten-brandt.de)

**REDAKTIONSSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE OKTOBER/NOVEMBER 2019  
IST AM 02.09.2019!**



## IN EINEM WEITEREN RUNDSCHREIBEN BEZIEHT SICH ERNST EYMANN AUF DEN LUFTRAUM UM DIE US AIRBASE SPANGDAHLEM

**Liebe Segelfliegerinnen,  
Liebe Segelflieger,**

aus aktuellem Anlass bitten wir euch eindringlich, beim Befliegen des Luftraums um die Militärbasis Spangdahlem den Transponder einzuschalten – sofern im Flugzeug vorhanden. Unabhängig davon bitte unbedingt Spangdahlem Tower unter der Frequenz 122,200 MHz oder GCA unter der Frequenz 128,475 MHz kontaktieren und eure Position und Intention weitergeben. Wie auch schon mit der Ramsteincard bewährt, wollen wir den Luftraum um und über der Airbase Spangdahlem für alle Nutzer sicherer machen. Dies hatten wir auch im letzten Jahr bei unserem Besuch am 31.05.2018 in Spangdahlem so vereinbart und an alle kommuniziert.

Das Spangdahlem MACA-Pamphlet (MACA = Mid-Air-Collision Avoidance) findet Ihr auf der LSVRP sowie auf der LuftSport-Homepage.

Vielen Dank für euer Verständnis und weiterhin schöne und sichere Flüge  
LuftSportverband Rheinland-Pfalz e. V.

**Ernst Eymann**  
**Präsident**

Spangdahlem VFR Pattern & RTB Routing



Legende:

- RWY 23 VFR Entry Point
- Rwy 05 VFR Entry Point
- Typical VFR RTB Routing
- Pattern Re-Entry Routing
- Area of Highest Potential Mid-Air Conflict

**Fragen / Sorgen?**

52FW Flight Safety Office  
DSN 314 452 6543  
COMM 0656561 6543  
52FW.SEF@us.af.mil

## FLIEGENDE FEUERMELDER

**Auch in diesem Jahr steigt durch die extreme Trockenheit die Gefahr für Waldbrände oder Brände von Feldern und Büschen. Mit einem Rundschreiben wendet sich Ernst Eymann, Präsident des LSVRP an alle Pilotinnen und Piloten**

**Liebe Piloten des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz,**

aktuell kann schon wieder von einer latenten Waldbrandgefahr ausgegangen werden. Ein größerer Waldbrand ist bereits schon vor wenigen Wochen im Wattenheimer Wald entstanden.

Wir bitten alle Vereinsvertreter, insbesondere in waldreichen Gebieten sowie auch über Getreidefeldern und Wiesen, sich mit den entsprechenden örtlichen Feuerwehreinstitutionen in Verbindung zu setzen und diesen Unterstützung anzubieten. Wenn hierzu besondere Fragen sind, bitte die Geschäftsstelle oder mich anschreiben. Unabhängig davon bitte ich euch alle, weiterhin unsere Kampagne zur Früherkennung und Weitermeldung von Waldbränden zu unterstützen.

Diese Aktion wollen wir wie auch schon in der Vergangenheit weiterhin verbessern und ausbauen. Wichtig ist: Waldbrände frühzeitig erkennen und die Erstinformationen an die zuständige Feuerleitstelle durchgeben. Beim Erkennen einer Feuer- oder stärkeren Rauchentwicklung in den Waldgebieten bitte die Koordinaten auf eurem GPS festhalten und per Funk die Info an den nächstgelegenen Flugplatz, an die FIS Langen oder die Notrufnummer der lokalen Feuerwehr (112) oder Polizei (110) mit Angaben der Koordinaten weitergeben.

Auch in den letzten Jahren konnten durch die Früherkennung und Erstinformation durch aufmerksame Piloten frühzeitig – oft als Erstmelder – Waldbrände gemeldet und größere Schäden verhindert werden.

Auch wenn eine finanzielle Unterstüt-



**Jeder Flug über bewaldetem Gebiet kann zum aktiven Brandschutz beitragen**

zung der Behörden noch nicht möglich ist, leisten wir mit unserer Aktion einen enormen Beitrag zur Erhaltung der Natur und Unterstützung unserer Volkswirtschaft. Diese Aktion bringt uns stets enorme, positive PR und wird sowohl in den Print-Medien wie auch in TV-Sendungen als besondere Leistung der AGL hervorgehoben.

Mit freundlichen Grüßen

**Ernst Eymann**  
**Präsident**

## STRECKENFLUG FÄNGT IM KOPF AN

Ein Kurzbericht zum Theorie-Seminar Streckenflug des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz (LSVRP)



1: Zum Streckenflug gerüstet: Motivierte Seminarteilnehmer am Lehrgangsende

2: Passt gut auf: Was jetzt kommt, ist Training!

3: 300km? Das kriegen wir jetzt hin!



**Was macht der streckenflugbegeisterte Segelflieger, wenn das Frühjahr noch weit entfernt ist, die Flugzeuge in der Winterwartung stecken und sich das Wetter düster gibt? Zum Beispiel sich schon mal geistig auf die kommende Streckenflugsaison vorbereiten. Eine solche Gelegenheit bot das Streckenflugseminar, das der LSVRP am 2. und 3. Februar 2019 ausrichtete.**

Insgesamt 27 Interessierte, von 17 bis gut 60 Jahre alt, von der frischgebackenen Scheininhaberin bis zum weit geflogenen Fluglehrer, fanden sich zusammen, um sich mental aufzurüsten. Mit zweimal Frank (Steege und Strewinsky) waren zwei Referenten angetreten, um durch massiven Input dafür zu sorgen, dass die Seminaristen auf ihre Kosten kommen würden.

Vornweg wurden wir auf das eingestimmt, was uns bevorstand, nämlich nicht einfach eine Reihe von Vorträgen, sondern ein Training. Und das ist „Veränderung“, „leistungsorientiert“, „systematisch/planmäßig“, „wird von Methoden bestimmt“, ist also insgesamt ein komplexer Prozess und in den hatten sich die Teilnehmer, ohne es zu

ahnen, hineinbegeben. „Oha, das könnte anstrengend werden!“, dachte man sich. Kaum dass einem diese Ahnung dämmerte, ging's auch schon rund. Man lernte, dass der Streckenflug bei einem selbst anfängt, z.B. dass, bevor es in die Ferne geht, das Fluggerät und die Ausrüstung beherrscht sein müssen. Streckenflug ist offenbar eine langwierige Angelegenheit und nicht mit einem Seminar abgetan.

Der Appell zum permanenten Zielsetzen, Üben unter (nahezu) allen Umständen und Hinterfragen des eigenen fliegerischen Tuns wurde wiederholt an die Teilnehmer gerichtet. Ein weiteres Geheimnis wurde gelüftet: Die McCready-Theorie gilt weiterhin, wird heute nur viel besser elektronisch umgesetzt und dargestellt. Damit ist ein wesentlicher Teil der Flugtaktik immer noch von der Wetterlage und der aktuellen Flughöhe bestimmt. Der Lebenszyklus von Aufwinden wurde ins Gedächtnis gerufen, wie man sich ein Bild vom gerade angebotenen Aufwind macht und ihn optimal nutzen kann.

Und weiter ging die wilde Jagd über Antrittswahrscheinlichkeiten von Aufwinden im Verhältnis zur zurückgelegten

Flugstrecke, Zentrierzeiten, sinnvollen Kursabweichungen/Kurswahl, tragenden Linien, Hinweisen zum Erkennen von Thermikquellen, Anflugtaktik auf Thermik ... – es wollte schier nicht enden. Glücklicherweise wurden rechtzeitig Pausen eingelegt, um mental durchzuschlafen und den gerade behandelten Stoff sacken zu lassen. Die Referenten ließen den Seminaristen keine Chance, geistig abzudrehen, da sie diese immer wieder mit Fragen oder Aufmunterungen ins Geschehen einbanden. Frank Strewinsky hatte zu allen Aspekten so viel Stoff parat, dass keine Zwischenfrage offenblieb. Die Frage „Und wie fliege ich nun optimal?“ wurde rundum beleuchtet.

In eindrucksvoller Weise wurde dargestellt, dass ein gut organisierter Teamflug für alle Beteiligten das Beste ist. Im übertragenen Sinne führten die Referenten das selbst vor, denn der jeweils Vortragende wurde vom anderen Partner bestens unterstützt oder mal entlastet. Wie sollte man da nicht vom Teamflug begeistert werden? Der erste Tag verging im Wortsinn wie im Fluge, und man war froh, als es draußen dunkel wurde. Ein gemütlicher Abend in ei-

ner Sobernheimer Kneipe bot Gelegenheit sich intensiv auszutauschen und dieses oder jenes Wissensdetail aus den Vorträgen nochmals zu bereden.

Unzweifelhaft wurde jedem klar: Streckenfliegen ist massive Kopfarbeit. Sie liefert die Voraussetzung, dass ein Flug mit guten Leistungen endet. Weiterhin trägt das eigene seelische Befinden wesentlich zum Gelingen eines Streckenflugs bei.

Frank Steege führte in einem packenden Kurzreferat vor, wie man alleine durch geistige Hygiene eine gute Voraussetzung dafür schafft, dass alle Konzentration auf das Gelingen des Fluges gerichtet ist. Den negativen Einfluss falsch eingesteckter Schokoriegel, unpassenden Wetters oder sonstiger äußerer Faktoren können die Seminarteilnehmer jetzt mühelos eliminieren.

Geschickte Streckenplanung, Flug-

taktik, Optimierungshilfen und immer wieder die Vorteile vom Teamfliegen bildeten den Stoff für den nächsten Seminartag. Die Selbstorganisation, das permanente Monitoring des Fluggeschehens, kurz-, mittel- und langfristige Entscheidungen, Entscheidungsverifikation und Kurbelstrategien ergänzten das Themenspektrum. Schließlich mündet jeder Streckenflug in den Endanflug, der intensiv behandelt wurde.

Zu aller Theorie gehört die Praxis, und so gab es mit zwei Gruppenarbeiten zur Streckenplanung erste Gelegenheit, das frisch erworbene Wissen anzuwenden. Im anschließenden Vortrag wurden von zurückhaltender bis hochoptimistischer Streckenplanung alle Spielarten des Streckenflugs vorgeführt. Frank und Frank, ihr habt alle Seminarteilnehmer einer starken Dosis an Streckenflug-Virus ausgesetzt. Wie es aussieht, wur-

den alle nachhaltig infiziert, sodass sie in der kommenden Flugsaison geistig gut gerüstet den Streckenflug betreiben werden. Ihr habt euch wunderbar ergänzt und „Teamflug“ mustergültig vorgeführt!

Dem LSVRP ist mit diesem Seminar und seinen beiden Referenten ein Glückwunsch gelungen. Die große Anzahl und das breite Spektrum an Teilnehmern sind Beleg dafür, dass diese Veranstaltung von Konzept bis Durchführung rundum erfolgreich war. Die nette Betreuung durch Ilona Wild vom LSVRP soll ebenfalls erwähnt sein. Beiden Referenten einen Riesendank. Dieses Seminar ist jetzt fester Bestandteil des Ausbildungsangebotes im LSVRP. Der nächste Termin steht schon fest: 1./2. Februar 2020. Jetzt schon anmelden im Vereinsflieger!

**Axel Eisenblätter (LFV Mainz)**

## FRAUEN

## AN ALLE FRAUEN IM LSVRP

### Liebe Frauen, Pilotinnen, Ex-Pilotinnen und Fluginteressierte,

viele von euch haben es schon gehört: Sabine Theis hat ihr Amt als Frauenbeauftragte leider abgegeben, da sie nun in einem anderen Landesverband fliegt. Daraufhin wurde ich am 16. März 2019 in der LSVRP-Mitgliederversammlung zur neuen Frauenbeauftragten gewählt. Ich finde es sehr schade, dass Sabine nicht mehr da ist, allerdings freue mich auch, in diese großen Fußstapfen treten zu dürfen.

Ich weiß, dass viele von euch sich in ihren Vereinen sehr exotisch fühlen und sich kaum mit anderen Frauen austauschen. Das finde ich sehr schade und ich möchte allen Frauen in Rheinland-Pfalz die Möglichkeit bieten, sich zu vernetzen und gemeinsame Unternehmungen zu planen.

Zu diesem Zweck habe ich eine Facebook-Seite erstellt, die ihr liken könnt und über die ihr Neuigkeiten erfahrt. Bitte klickt dafür [https://www.facebook.com/Frauen-Luftsportverband-RLP-](https://www.facebook.com/Frauen-Luftsportverband-RLP-503398346855299/?ref=br_rs)

503398346855299/?ref=br\_rs. Über die Seite kommt ihr auch auf eine eigens für uns erstellte Gruppe, der ihr auch beitreten dürft und auf der wir Fotos posten und unsere Flugerfahrungen austauschen können. Für alle, die nicht bei Facebook angemeldet sind: Habt ihr vielleicht andere Ideen, wie wir uns vernetzen können? Bitte schreibt mir unter [frauen@lsvrp.de](mailto:frauen@lsvrp.de)

**Liebe Grüße und schöne Flugsaison  
Eure Jovana**

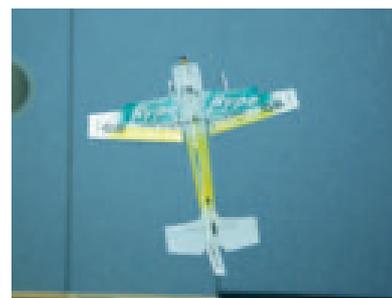
## MODELLFLUG

## VIERTER HALLENFLUG IN GRÜNSTADT

Am Sonntag, 20.10.2019, von 11:00 bis 17:00 Uhr, veranstaltet die Modellflug-Gruppe des Luftfahrtverein Grünstadt e. V. (LVG) ihren 4. Hallenflugtag. Das Indoor-Fliegen mit Flächenmodellen und Multikoptern findet in der Herbert-Gustavus-Halle der IGS in 67269 Grünstadt, Asselheimer-Strasse 19a, statt. Piloten aus dem LVG und aus befreundeten Vereinen werden ein unterhaltsames Programm bieten. Für einen kleinen Imbiss und Getränke wird gesorgt. Für angemeldete Piloten wird die Halle ab 10:00



Uhr geöffnet, für Besucher ab 11.00 Uhr. Interessierte Modellflieger, die an der Veranstaltung aktiv teilnehmen möchten und keine Einladung erhalten haben,



kontaktieren bitte Erhard Huber unter [jolly-1@t-online.de](mailto:jolly-1@t-online.de). Der Eintritt für die Veranstaltung ist frei.

**Horst Dönicke**

## MAYDAY 2019 – WASSERFLUG AM BIERSDORFER SEE



- 1: Seepavillon und Startplatz (rechts) aus der Vogelperspektive
- 2: Fliegendes „Rennboot“ aus Depron
- 3: Großmodell Do - X des Autors (SW 2.30 m)
- 4: Zweitmotoriges Modell fast wie das Original
- 5: Großmodell Pilatus Turboporter (SW 2.70m)

Mitten in der schönen Hügellandschaft der Südeifel liegt der Bitburger Stausee, der am Wochenende nach Christi Himmelfahrt nun schon zum dritten Mal zum Modellflugeldorado der Wasserflieger wurde. Die Sondergenehmigung für Großmodelle bis zu einem Gewicht von 25 kg war sogar für Piloten aus dem Bodenseeraum Grund genug, der Eifel einen Besuch abzustatten. Viele der Piloten waren bereits Wiederholungstäter und kamen mit Ehefrau angereist, sodass auch bei den Damen keine Langeweile aufkam. Bereits freitags juckte es die ersten Ankömmlinge in den Fingern, ihre Modelle zu starten. Richtig los ging es dann am Samstag. Bei bestem Wetter konnte jeder nach Lust und Laune fliegen. Die gute Kameradschaft sorgte dafür, dass niemand zu kurz kam. Auch Schäden an den Modellen waren nicht zu beklagen. Zu sehen waren reichlich Se-

mi-Scale Schaummodelle, einige Zweckmodelle und einige wunderschöne Scale-Nachbauten so berühmter Flugzeuge wie der DO-X oder der Aeromacchi. Das größte Modell mit einer Spannweite von 270 cm, eine wunderbar gebaute Pilatus Turbo Porter, brachte wieder Bernd Schweikhart vom Bodensee mit. Im unmittelbar neben dem Modellfliegersteg gelegen Seepavillon sorgten Heinz Bausch und seine Frau Daniela mit Bitburger Pils und Alkoholfreiem für die nötige Kühlung. Abends konnten wir dann den Tag bei einem gemeinsamen Abendessen im Seepavillon ausklingen lassen. Am Sonntag ging es um 10.00 Uhr weiter und bei leicht ansteigender Windstärke gab es für unsere „Flugzeugretter“ vom DLRG mit ihrem schicken Motorboot deutlich mehr zu tun als am Vortag. Gegen Abend hieß es schließlich wieder Abschied nehmen, wobei

die meisten Piloten sich als Mitglied in der eigens gegründeten „IG Wasserflug Biersdorfer See“ anmeldeten [aktuell 30 Mitglieder]. Der Zweckverband Stausee Bitburg erlaubt es allen Mitgliedern, den See ganzjährig zu befliegen (elektrisch und bis 5 kg Abflugmasse) und auch das Betreiben von Schiffsmodellen aller Art ist nun am See vom IG-Steg rechts neben dem Seepavillon aus erlaubt. Lediglich benzingetriebene Modelle und Turbinen sind nicht zugelassen. Wer jetzt Lust auf Wasserfliegen oder eine Schiffsmodelltour bekommen hat, kann sich gerne mit dem Organisator Dr. Hans-Jürgen Götte in Verbindung setzen (E-Mail: goettebitburg@aol.com)

**Dr. Hans-Jürgen Götte,**  
Fotos: Autor und Ludwig Feuchtnner

## RC-WASSERFLUGTREFFEN IN RHEINLAND-PFALZ AM OHMBACHSTAUSEE

Am 14. und 15.09.2019 von 10:00 Uhr bis circa 19:00 Uhr findet das nunmehr 5. Wasserflugtreffen am Ohmbachsee statt. Ausrichter ist die Flieger-Modellbau-Gruppe Waldalgesheim.

[www.fmg-waldalgesheim.de](http://www.fmg-waldalgesheim.de)

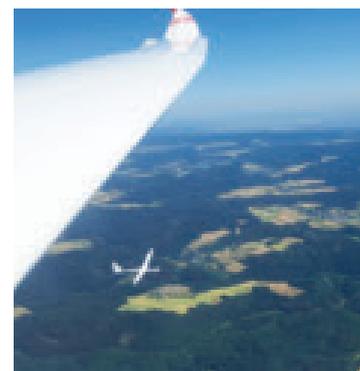
**Anmeldung per eMail:** WF-FMG-WA@t-online.de; Ansprechpartner: Gerd Rudolph oder Armin Lobeck



Video vom diesjährigen Mayday

Bad Sobernheim

## EIN LEISTUNGSLAGER MIT URLAUBSFEELING



**Die Stimmung war super, genauso wie das Verhältnis zwischen Trainern und Trainees. Und das nicht nur auf menschlicher Ebene, auch zahlenmäßig.**

Denn es gab Einzelbetreuung. Wir sind immer in Zweierteams geflogen. Manche in Dreierteams und das auch nur, weil der dritte Trainee zusammen mit dem Trainer in einem Doppelsitzer saß. Und wo ich das Wort „immer“ schon einmal benutzt habe, mit immer meinte ich auch immer. Denn wir sind wirklich jeden Tag geflogen und es gab jeden Tag Thermik für mehrere Stunden, sodass sich jeder wirklich einige Flugstunden und einige Kilometer in sein Flugbuch eintragen konnte. 400 km waren keine Seltenheit. Ein Team ist sogar 400 km um den Frankfurter Luftraum geflogen. Mit einer ASW15 kann sich das sehen lassen.

Auf jeden Fall erwähnenswert, pardon

erwähnenswert, ist die Herzlichkeit, mit der wir von den vereinsansässigen Personen behandelt wurden. Jeden Morgen wurde das Frühstück von freundlichen Damen vor- und nachbereitet und man selbst hat zum Schluss nur noch seinen Teller in die Durchreiche in der Wand gestellt. Ich erinnere mich an kein Fliegerlager, wo das der Fall war. Und abends die gleiche Situation. Es gab nur gutes, mit Liebe gemachtes Essen: Vorspeise, Hauptgang und Nachtisch. Und von allem auch noch Nachschlag, wenn man wollte. Also, du merkst schon, ich könnte stundenlang mit Adjektiven ausgeschmückt vom Essen reden, bis du, lieber Leser, in die vor dir liegende Zeitschrift buchstäblich sabberst.

Aber genau deshalb: Leistungslager mit Urlaubsfeeling. Stell dir vor, du steigst aus deinem Flieger aus, bereitest den Flug nach (ja, das mussten wir noch

selber machen) und setzt dich im Anschluss an den gedeckten Tisch und wirst vollständig bedient. Das Essen wurde sogar gebracht und abgeräumt. An dieser Stelle noch einmal vielen Dank an all die, die das ermöglicht haben. Die Teams von der Küche, von der Orga, die Vereinsmitglieder, die am Start mitgeholfen haben, und die Trainer, die mit uns geflogen sind.

Aber nun nochmal zum Kern: das Fliegen; genauer der Streckenflug. Denn das ist das, was unser Hobby auszeichnet, und das ist es, was zum Ende der Ausbildung, beziehungsweise nach Erhalt des Scheins, folgt. beziehungsweise folgen sollte. Erlebte Praxis ist jedoch, leider, dass sich in den meisten Vereinen doch nur ein bis zwei Jungscheinhaber in das Abenteuer des Streckensegelfluges hineinwagen. Und genau deshalb sind solche Lehrgänge so extrem wichtig, denn sie knüpfen

dort an und machen dort weiter, wo die Ausbildung aufhört. Und deswegen auch ein großes Lob und ein Dankeschön, dass der Verband in Rheinland-Pfalz so unkompliziert ist und man dort auch als NRWler und als Niedersachse mitmachen kann und sich auf diese Weise andere Gegenden und Landschaften erfliegen kann. Denn das sind die Verbände, in welchen ich eigentlich Mitglied bin.

Zum Schluss noch etwas Werbung in eigener Sache. Denn dieses Abenteuer ist nur eines von vielen, welches man im Segelfliegen erlebt. Du, höchstwahrscheinlich ebenfalls Segelflieger, wirst das sicherlich bestätigen können. Ich habe mir seit dieser Saison zum Ziel genommen, das Ganze etwas ehrgeiziger anzugehen und würde dich gerne mitnehmen auf meinen Reisen. Falls du mich also unterstützen möchtest, darfst du mir

gerne auf Instagram (christian.gliderpilot) und YouTube (Christian Gliderpilot) folgen. Ich habe gerade erst angefangen, daher sind zum aktuellen Zeitpunkt auf YouTube noch nicht so viele Videos. Aber die werden kommen, versprochen. Eines über den vergangenen Lehrgang wird in Kürze verfügbar sein.

**Christian Weidemann**

## VOM DOMBERG AUS EINMAL UM DIE WELT

### Lange Streckenflüge beim zweiwöchigen Segelfliegerlager in Bad Sobernheim



1: Beeindruckende Leistungen konnte der FSV-Vorsitzende Bruno Rhein beim Sommerfest zum Ende des Fliegerlagers auf dem Domberg vermelden. Der längste Streckenflug maß genau 771 km.

Foto: Mahrholdt

2: Da stehen sie nun – auf einem Acker bei Winnweiler am Donnersberg. Nach einem Flug von über 600 km verließ Jonathan Sutor und seinen Flugschüler das Glück: Sie fanden keine Thermik mehr.

Foto: Sutor



**Zugegeben: Die internationale Raumstation ist deutlich schneller. Sie umrundet die Erde einmal in anderthalb Stunden. Dazu brauchten die Bad Sobernheimer Segelflieger immerhin gut sechs Monate. Aber geschafft haben sie es auch. Seit Beginn des Jahres flogen sie genau 40729 Kilometer – das ist mehr als der Erdumfang am Äquator. Im Gegensatz zur ISS übrigens ohne Antriebe irgendwelcher Art.**

„Dieses Jahr läuft es wirklich gut!“ Bruno Rhein, Vorsitzender des Flugsportvereins Sobernheim, freut sich, als er

beim Sommerfest und zum Ende des zweiwöchigen Fliegerlagers auf dem Domberg Bilanz zieht. Genau 326 Streckenflüge hätten die Segelflieger in diesen 14 Tagen absolviert und dabei 422 Stunden motorlos in der Luft verbracht. Rhein: „Junge Flugschüler, junge Fluglehrer, junge Streckenflieger – das alles tut unserem FSV gut!“

Vor allem ein Nachwuchspilot scheint sich zum Star der Streckenflieger zu entwickeln: Jonathan Sutor. Der 18-Jährige ist erst seit wenigen Wochen im Besitz seiner Fluglehrer-Lizenz. Er schaffte jetzt den mit 771 km weitesten Flug: Bad Sobernheim – Nürnberg – Schwarzwald – Pfälzerwald – Domberg. Rhein: „Das ist eine phänomenale Leistung, auch körperlich. Solch ein Flug dauert nämlich über neun Stunden.“ In der Leistungsstatistik verfolgt Jonathan übrigens sein Vater Frank Sutor mit einem Flug von 740 km Länge. Aber nicht immer steht am Ende eines solchen Langstreckenfluges auch ein

happy end. So zwang mangelnde Thermik nach 600 Kilometern in der Luft Jonathan und einen seiner Flugschüler abends zur Außenlandung auf einem Acker bei Winnweiler. „Die beiden sind kurz vor dem heimatischen Flugplatz abgesehen“, erklärt FSV-Chef Rhein. „So etwas kommt immer wieder vor.“ Man holt Piloten und Flugzeug nach einer solchen Außenlandung dann mit Auto und Anhänger ab – manchmal dauert eine solche Rückholaktion bis in die Nacht.

„Eigentlich passte das Wetter in diesem Jahr aber gut zum Streckenfliegen“, resümiert Rhein. „Wir hatten tagsüber oft starke Sonneneinstrahlung und nachts ordentliche Abkühlung. Da konnte sich dann kräftige Thermik entwickeln.“ Fliegerisch entwickelt sich der FSV offenbar auch kräftig. Rhein: „Wir haben mit dem Streckensegelflug bei unseren Jugendlichen ein Feuer entfacht. Die zeigen jetzt richtig Ehrgeiz und machen sich gegenseitig Konkurrenz.“

**Joachim Mahrholdt**

## SEGELFLIEGER IN VIERTER GENERATION

Der Flugsportverein Sobernheim (FSV) hat einen neuen Flugscheininhaber in seinen Reihen: Janis Barwig. Der 16-Jährige aus Bad Sobernheim bestand jetzt auch seine praktische Prüfung auf dem Domberg und ist nun im Besitz einer Segelflugglizenz. Janis fliegt erst seit einem Jahr und hat seine Ausbildung im FSV ausgesprochen schnell absolviert. „Das liegt wohl in der Familie“, schmunzelt er. Seine Mutter fliegt, ebenfalls sein Großvater Carl-

Otto Weßel, der ihn streckenweise auch ausbildete. Und Janis' Urgroßmutter Ise Weßel ist in Bad Sobernheim bestens bekannt und hat als Pilotin beim FSV Vereinsgeschichte geschrieben. Nach ihr ist das doppelstizige Segelflugzeug „Twin Astir“ benannt – im Hintergrund zu sehen. Und das darf jetzt ihr Urenkel eigenverantwortlich fliegen.

Janis Barwig

Foto: Joachim Mahrholdt



Aero-Club Idar-Oberstein

## SWR BERICHTET ÜBER JUGENDCAMP SEGELFLIEGEN IN IDAR-OBERSTEIN



1 + 2: Ein Filmteam des SWR besucht das Jugendcamp Segelfliegen in Idar Oberstein. Foto: SWR Filmteam

Natur oben, Natur unten, Natur rechts und links. Über drei Tage erlebten Jugendliche ihr ganz persönliches Naturerlebnis. Denn Segelfliegen ist Natur pur in allen Facetten.

Am Freitag startete das Camp unter der Leitung des Segelflugehrers Bert Henn mit dem Aufbau der Zelte auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes Idar-Oberstein und einer altersgerechten theoretischen Einweisung. Neben den sicherheitsrelevanten Themen wie z. B. „Wie bewege ich mich auf dem Gelände des Flugplatzes“ und „Wieso fliegt ein Flugzeug“ erhielten die Teilnehmer auch einen Einblick in Meteorologie, Luftrecht, Flugfunk und die Platzrun-

denregelung in der Luft. Mit diesem Wissen im Gepäck ging es zum praktischen Teil des Camps: Segelfliegen hautnah erleben als Pilot im Schulungsdoppel-sitzer in Begleitung des Fluglehrers.

Am Samstagvormittag bot sich eine interessante Unterbrechung des Lagerlebens mit gemeinschaftlicher Verpflegung und Übernachtung unterm Sternenhimmel. Der SWR kam mit einem Kamerateam nach Idar-Oberstein und zeichnete einen Filmbeitrag zum Thema „Naturerlebnis Segelfliegen“ auf. Die Jugendlichen erlebten live die Dreharbeiten vor und hinter der Kamera sowie in der Luft.

Bis Sonntagabend genossen die Teil-

nehmer das Spiel mit der Natur im Segelflug. Das Glücksgefühl, beim Kreisen in der Thermik Höhe zu gewinnen oder das Kribbeln im Bauch beim Windenstart zauberte ein Strahlen in die Augen der Jungpiloten.

Die nächste Gelegenheit, das Naturabenteuer Segelfliegen zu erleben, bietet sich bei den Idar-Obersteiner Mitflugtagen am 14. und 15.9.2019 auf dem Verkehrslandeplatz Idar-Oberstein/Gött-schied.

**Stephanie Philippi**

# JUNGSTAR DES AERO-CLUB IDAR-OBERSTEIN SIEGT SOUVERÄN BEIM DANNSTÄDTER VERGLEICHSFLIEGEN

Steffen Rogoll vom Aero-Club Idar-Oberstein e. V. landete einen Start-Ziel-Sieg beim Streckensegelflugwettbewerb in Dannstadt



1



2



3



4

1: Startaufstellung am Flugplatz Dannstadt  
2: Der Sieger Steffen Rogoll aus Idar-Oberstein

3: Felix Meier aus Bensheim belegte den zweiten Platz  
4: v. l.n.r. Felix Meier, Steffen Rogoll, Karol und Charly Müller

Bei traumhaftem Streckensegelflugwetter nahmen Steffen Rogoll und Fabian Schmidt in der Clubklasse sowie Joachim Schmidt mit Horst Rupp als Copilot in der Mixed Klasse am Streckensegelflugwettbewerb teil. An insgesamt fünf Wertungstagen stellte die Wettbewerbsleitung den ca. 20 Teilnehmern beider Klassen eine Flugaufgabe, die auf Zeit im reinen Segelflug ohne Zwischenlandung absolviert werden musste. Den Tagessieg erreichte der

Pilot mit der höchsten Schnittgeschwindigkeit. Die Aufgaben erstreckten sich über Distanzen von über 300 km. Zwei Tagessiege und 3677 Gesamtpunkte schenkten Steffen Rogoll den Sieg mit nur 8 Punkten Abstand auf seinen Teampartner Felix Maier aus Bensheim. Fabian Schmidt erfolgte sich mit 2994 Punkten einen guten fünften Tabellenplatz in der Clubklasse. Joachim Schmidt mit Copilot Horst Rupp traten mit dem doppelsitzigen

Vereinssegler „Duo Discus“ des Aero-Club Idar-Oberstein in der Mixed Klasse an. Mit 3415 Punkten flogen sie sich auf den 10. Tabellenplatz. Bei insgesamt 1700 Flugkilometern wurden Schnittgeschwindigkeiten von bis zu 120 km/h an fünf Wertungstagen erreicht.

Weitere Infos zum Wettbewerb findet ihr unter <https://vergleichsfliegen.de/>  
**Stephanie Philippi**

LfV Mainz

## EBERHARD BOEBEL ZUM NEUEN 1. VORSITZENDEN DES LfV MAINZ GEWÄHLT

Bei der turnusmäßig erfolgten Wahl des Vorstands wählten die Mitglieder des Luftfahrtvereins Mainz den stellvertretenden Vorsitzenden Eberhard Boebel als Nachfolger von Hans Griebeling zum 1. Vorsitzenden. Griebeling hatte nach zwei Amtsperioden nicht mehr zur Wiederwahl kandidiert. Zu stellvertretenden Vorsitzenden wurden Hermann Kuhn, der dieses Amt bereits in der vorangegangenen Wahlperiode ausgeübt hatte, und Natalie Schleutermann gewählt. Eberhard Boebel dankte dem scheidenden Vorsitzenden für seine erfolgreiche Vereinsführung. Der Luftfahrtverein sei finanziell solide aufgestellt, der Aufbau einer Leistungsgruppe im Segelflug beginne Früchte zu tragen, und die Investitionen in leise Motor- und Ultraleicht-

flugzeuge hätten den LfV in Griebelings Amtszeit einen großen Schritt nach vorn gebracht, hob Boebel hervor. Für seine eigene Amtsperiode habe er sich vorgenommen, verstärkt Jugendlichen im Segelflug den Einstieg in Wettbewerbe zu ebnen und junge Pilotinnen und Piloten zum Leistungssport hinzuzuführen. Ein Anliegen sei ihm, so Boebel, die guten Beziehungen des Luftfahrtvereins zu den Bewohnern der dem Flugplatz benachbarten Städte und Gemeinden weiter auszubauen. In die-



Der neue Vorsitzende des LfV Mainz, Eberhard Boebel, ist vor allem begeisterter Segelflieger

sem Sinne lädt der Luftfahrtverein am 21. und 22. September zu einem Tag der offenen Tür ein.

**Anreas Krömer**

## MAINZER FLIEGERINNEN GEWINNEN IN DER LUFT UND AM BODEN

In der Luft und am Boden sind Pilotinnen des Luftfahrtvereins Mainz Gewinnerinnen. Mit einem vierten Platz bei den Deutschen Meisterschaften in der Clubklasse gelang es Rosi Ulrich, zur Spitzengruppe der Deutschen Segelfliegerinnen aufzuschließen. Auch bei der 2020 stattfindenden DM der Frauen wird Rosi Ulrich antreten. Im Luftfahrtverein

Mainz ist Rosi als Trainerin tätig. Sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, junge Pilotinnen und Piloten, die bereits eine Segelfluglizenz erworben haben, auf Wettbewerbe vorzubereiten und bei Meisterschaften zu coachen.

**Anreas Krömer**



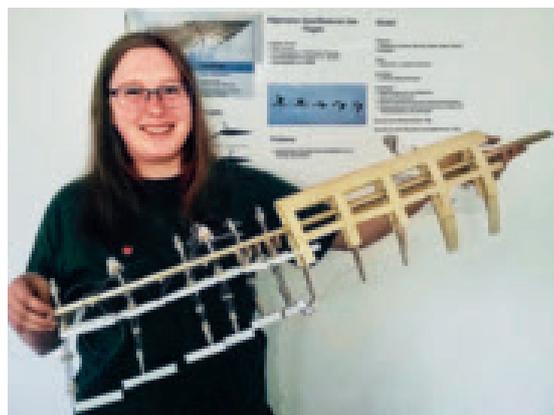
Leistungssegelfliegerin Rosi Ulrich coacht junge Wettbewerbspiloten

## VERENA STEITZ ERFOLGREICH BEI „JUGEND FORSCHT“

Mit einer herausragenden Leistung ganz anderer Art hatte Verena Steitz Erfolg. Die erst 18 Jahre alte, jedoch schon fertig ausgebildete Motorfliegerin errang beim diesjährigen Regionalwettbewerb „Jugend forscht“ in Wiesbaden mit einer Arbeit zum Schwingenflug den zweiten Platz. In ihrem Forschungsprojekt „Fliegen einmal anders – Faszination Flügelschlag“ befasste sich Verena mit dem Fliegen nach dem Vorbild der Vögel, die sich in der Luft durch Flügelschläge fortbewegen. Kern ihres Forschungsprojekts ist ein Funktionsmodell, das den Flügelschlag nach dem

Vogel-Vorbild veranschaulicht. Das Modell ist beweglich und erlaubt es Verena, Verbesserungen des Antriebssystems Flügelschlag darzustellen. Die Schülerin setzt Arbeiten bekannter Vorgänger zur Erforschung des Flügelschlags fort. So arbeitete der Mainzer Flugpionier Jakob Goedecker in den 1930er Jahren an einem Flugzeug mit Flügelschlag-Antrieb.

**Anreas Krömer**



Motorpilotin Verena Steitz beeindruckte bei „Jugend forscht“ mit ihrer Arbeit zum Schwingenflug

## 90.000 KM IM SEGELFLUG ZURÜCKGELEGT

Im vergangenen Jahr haben die Mainzer Segelflieger eine Vielzahl von Streckenflügen in der Gesamtlänge von 90.000 km unternommen. Unterstützt von drei ehrenamtlichen Trainern beteilig-

ten sich Pilotinnen und Piloten des LfV Mainz an einer Vielzahl von Wettbewerben, darunter Landesmeisterschaften und die dezentrale Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug. Mit Paul

Gliwitzky konnte sich ein Mainzer Segelflieger für die diesjährigen Deutschen Meisterschaften 2019 in der Standardklasse qualifizieren.

**Anreas Krömer**

## WIR GRATULIEREN

### Bad Dürkheim



**Jörg Henkel-Ernst (links) und Philipp Planck**

Wir gratulieren Philipp Planck zum LAPL(A) am 30.4.2019 in Bad Dürkheim. Vielen Dank an Fluglehrer Jörg Henkel-Ernst für seinen unermüdlchen Einsatz!

### Aero-Club Oppenheim-Guntersblum



**Johanna Buthmann & Dagny Rasmussen mit ihren Fluglehrern**

Auch im Juni ging es in der Ausbildung weiter voran! So konnten unsere beiden Flugschülerinnen Dagny Rasmussen und Johanna Buthmann jeweils ihren ersten Alleinflug absolvieren. Herzlichen Glückwunsch euch beiden!

### Aero-Club Koblenz



Der Aero-Club Koblenz gratuliert: Patrick Reich hat am 28. Juni seinen ersten Alleinflug auf der D-E TEL absolviert. Mit Flugauftrag von Fluglehrer Ralph Wickenhöfer und unter der Aufsicht des CFI Motorflug Rolf Unger hat er am Abend

### Aero-Club Koblenz



**Hanna Graf mit Fluglehrer Thomas Rathmann**

Erstflüge auf dem Domberg ... Und wieder haben sich zwei Nachwuchspiloten auf dem Domberg über Bad Sobernheim freigeflogen! Hanna Graf hat es jetzt geschafft und ihre ersten drei Solo-Starts und -Landungen absolviert – ein Moment, den kein Pilot sein Leben lang vergisst. Anderthalb Jahre dauerte der „Anlauf“ zu diesem großen Moment. 2017 war sie dem Flugsportverein Sobernheim beigetreten und konnte sich nicht richtig entscheiden, ob sie eher dem Segelflug oder dem Motorflug zuneigt. Die Antwort ist so einfach wie genial: Sie macht beides! Jetzt hat sie sich aber erst einmal auf dem Vereins-Motorsegler freigeflogen, der D-KAAE. Ihre beiden Fluglehrer, der FSV-Vereinsvorsitzende Bruno Rhein und Ausbildungsleiter Dr. Thomas



bei besten Bedingungen seine ersten drei Landungen ohne den lästigen Fluglehrer absolviert. Nach den Glückwünschen der Anwesenden kassierte Patrick unter Mithilfe der Jugendgruppe den traditionellen Klaps auf den Po.



**Erstflug Jonas Telschow (14)**

Rathmann, freuen sich natürlich auch ... Hannas Kommentar: „Ich bin die auf Wolke sieben, die bestimmt nicht mehr runterkommen möchte!“

Wenige Tage vorher erlebte Jonas Telschow (14) den großen Moment: Auch er hat seine drei Starts und Landung ohne Fluglehrer absolviert, allerdings in der Ka7. Und das nach erst einem Jahr Ausbildung auf dem Domberg. Es war also etwas los beim FSV, denn ein Erstlingsflieger erhält als symbolisches Geschenk nicht nur ein Sträußchen Wiesenblumen von den Kameraden, sondern auch einen ordentlichen Klaps auf den Po ... Daran erinnert man sich kurzzeitig.

Das Souvenir, das jedoch immer bleibt: Seinen ersten Alleinflug vergisst kein Pilot.

## SFG Wershofen

**Bestandene Prüfung**

**André Tilmann besteht am 6.7.2019 seine praktische Prüfung!**

## Aero Club Schweighofen-Wissembourg



**Im Hinblick auf seinen Berufswunsch ATPL heftete sich Nicolas nach bestandener PPL-Prüfung schon mal die Kapitänstreifen auf die Schultern**

**Nicolas Fischer besteht PPL-Prüfung**

Am 15.06.2019 erfüllte sich Nicolas Fischer aus Insheim mit dem letzten, praktischen Prüfungsteil der PPL(A) einen Kindheitstraum. Genau vor 14 Jahren hatte der heute 19-jährige Pfälzer seinen Eltern schon mitgeteilt, einmal „Flieger“ werden zu wollen.

Die Eltern Fritz und Dorothea nahmen den Wunsch von Klein-Nicolas nicht weiter ernst und taten es als kindliche Schwärmerei ab. Nur Opa Edgar, welcher zu diesem Zeitpunkt noch in der Flugzeugbranche arbeitete, erkannte und teilte damals die Interessen des Enkels. Bei einem Besuch der legendären Tante Ju am Flugplatz Speyer durfte Nicolas das erste Mal ein Flugzeug betreten.

Damit sprang der Funke endgültig über. An Fasching forderte Nicolas von seinen Eltern ein Pilotenkostüm. Pünktlich zum ersten Urlaubsflug musste seine Oma Lore die Abzeichen der entsprechenden Airline aufnähen und damit war der Weg

frei. Jedes Mal wurde der kleine Pilot von den Stewardessen beim Besteigen des Flugzeuges zu einem Abstecher ins Cockpit eingeladen. Nicolas nutzte die Gelegenheit und die Piloten standen dem flugbegeisterten jungen Mann geduldig Rede und Antwort. Im Alter von neun Jahren, Nicolas hatte das Kostüm längst abgelegt, war das Highlight einer jeden Urlaubsreise der Gang ins Cockpit. Fleißig sammelte Nicolas Informationen um die gängigen Flugzeugmuster und das A-Z des Fliegens um die Theorie des Daniel Bernoulli, welche er gelegentlich bei Flügen zur Verwunderung der anderen Fluggäste preisgab.

Das Sparbuch wurde für die Anschaffung eines PC-Flugsimulators und eines gebrauchten Buches „Motorflug kompakt“ geplündert. Spätestens als sich der Schüler zum 18. Geburtstag keine Party, sondern einen zweistündigen Flug im Airbus A 320 Full Flight Simulator in Frankfurt wünschte, waren auch die Eltern überzeugt. Von da an ging alles sehr schnell. 2018 meldete sich

Nicolas beim Aero Club Schweighofen Wissembourg e. V. als Schüler für die PPL(A) an, die Osterschulferien nutzte der Cessna-Fan um beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz in Bad Sobernheim als jüngster Teilnehmer sein BZF 1 zu absolvieren. An den schulfreien Tagen und in den Ferien verbrachte der Gymnasiast seine Freizeit am Flugsimulator und brachte sich den überwiegenden Theorieteil von Navigation, Luftrecht, Meteorologie, Flugplanung, menschlichem Leistungsvermögen usw. selbst bei.

Am 18.07.2018 stand dann der erste Alleinflug mit der Cessna 172 auf dem Plan. Nach der Winterpause, im April dieses Jahres, absolvierte Nicolas seine Theorieprüfung, vier Wochen später stellte er mit dem gelungenen Solo-Dreiecksflug bei nicht gerade optimalen Witterungsbedingungen seine Prüfungstauglichkeit unter Beweis.

Am 15.06.2019 war dann der ein- und einhalbstündige Prüfungsflug geplant. Bei tiefer Wolkendecke, starken Scherwin-



### Schon als Kind begeisterte sich Nicolas für alles was fliegt

den von maximal 25 Knoten sowohl für Flugschüler Nicolas als auch den Prüfer eine Herausforderung. Doch Nicolas stellte sein fliegerisches Talent unter Beweis, erledigte alle gewünschten Procedures hochkonzentriert, souverän und zur vollsten Zufriedenheit und Anerkennung des Prüfers und landete die Cessna 172 sicher wieder in Schweig-

hofen (EDRO), wo die ersten Fliegerkameraden gratulierten.

Für den Abituranwärter steht der Berufswunsch des Airliner Piloten (ATPL) ganz oben auf der Liste. Damit es im Hause Fischer nicht langweilig wird, steht der nächste Fliegernachwuchs schon in den Startlöchern. Nicolas jüngere Schwester Charlotte (10) will in die

Fußstapfen des großen Bruders treten und praktiziert schon eifrig mit Sprechfunkübungen.

Familie, Fluglehrer und Fliegerkameraden – Nicolas, we are so proud of you and always happy landings!

**Dorothea Schmitt**

**NACHRUF**

### Aero-Club Koblenz

## KOBLENZ-WINNINGER FLUGPLATZ-ORIGINAL JOSEF (JUPPI) HERRMANN GESTORBEN

### JUPPI HERRMANN

**Am 24. März 2019 starb unser Koblenz-Winner Flugplatz-Original Juppi Herrmann im neunundachtzigsten Lebensjahr nach langer Krankheit.**

Juppi kam schon in früher Jugend mit dem Segelflug in Berührung – auf dem damaligen Flugplatz Koblenz-Karthause, in dessen Nähe er aufwuchs. In den Siebzigerjahren erlernte er das Segelfliegen auf der Wasserkuppe und trat wenig später dem Aero-Club Koblenz e. V. bei. Als gelernter Maurer musste er in jungen Jahren hart bei unterschiedlichen Arbeitgebern arbeiten, um nicht hungern zu müssen. Aber Juppi war ein Lebenskünstler, der sich nicht unterkriegen ließ. Als sein Elternhaus in der Koblenzer Altstadt in den Achtzigerjahren aus städtebaulichen Grün-

den abgerissen werden musste, zog er in eine Wohnung unterhalb der Hallen auf dem Flugplatz Koblenz-Winningen. Juppi war begeisterter Segelflieger und flog auch die Reisemotorsegler des Vereins. In den Achtzigerjahren machte er sich selbstständig und lebte hauptsächlich vom Verkauf von Luftbildern, die er selbst aufnahm. Nebenbei betätigte er sich als Flugleiter auf dem Flugplatz Koblenz-Winningen. Es war für ihn eine Selbstverständlichkeit, sich an Neujahrstagen auf den Turm zu setzen, damit die Koblenzer ihre ersten Starts im neuen Jahr durchführen konnten. Wenn die Segelflieger am längsten Tag des Jahres von Sunrise bis Sunset fliegen wollten, war es Juppi, der frühmorgens den Flugplatz öffnete. Juppi sprach fließend Koblenzer Platt und hatte immer einen freundlichen, lockeren Spruch auf den Lippen.



Kurz vor seinem Tod soll er gesagt haben: „Wer auf meiner Beerdigung heult, mit dem rede ich im ganzen Leben kein Wort mehr.“ Juppi, wir werden Dein Andenken in Ehren halten.

**Ulli Thielmann**

# SCHULE DER FLIEGER 2019

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



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

|  |                     |
|--|---------------------|
| Fluglehrerausbildung Segelflug (Herbst) in Grünstadt | 01.09. – 13.09.2019 |
| Fluglehrerausbildung für Inhaber einer Lizenz        | 01.09. – 06.09.2019 |
| Fluglehrerfortbildung (Herbst)                       | 21.09. – 22.09.2019 |
| Fluglehrerfortbildung Schwerpunkt Segelflug          | 11.01. - 12.01.2020 |
| Fluglehrerfortbildung Schwerpunkt Motorflug          | 29.02. - 01.03.2020 |
| Flugsicherheitstraining Alpen                        | 17.08. – 22.08.2019 |
| Flugsicherheitstraining Florida                      | 12.10. – 26.10.2019 |

## TECHNIK

|                                     |                     |
|-------------------------------------|---------------------|
| Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2) | 21.11. – 24.11.2019 |
| Technik Grundmodul                  | 19.10.2019          |
| Werkstattleiterlehrgang FVK         | 19.10. – 26.10.2019 |
| Zellenwart Metall                   | 31.10. – 03.11.2019 |
| Fallschirmpackerlehrgang            | 31.10. – 03.11.2019 |
| Bespannen mit Oratex                | 04.12. – 06.12.2019 |

## THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

|  |   |
|--|---|
| Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL (Herbst) * | 28.09. – 29.09.2019 und 05.10. – 11.10.2019 |
| Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 (Herbst) *                                   | 05.10. – 11.10.2019                         |
| Flugleiter auf Landeplätzen und Segelfluggeländen                                | 01.02.2020                                  |
| Streckenflugseminar für Einsteiger   | 01.02. – 02.02.2020                         |
| Theorielehrgang Frühjahr 2020  | 08.02. – 09.02.2020 und 15.02. – 21.02.2020 |
| BZF 1 oder 2 Frühjahr 2020   | 15.02. – 21.02.2020                         |

\*mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

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

## TERMINE

| DATUM                | VERANSTALTUNG             | ORT            |
|----------------------|---------------------------|----------------|
| 09.11.2019           | Technische Fortbildung    | Bad Sobernheim |
| 10.11.2019           | ATO-Standardisierung      | Bad Sobernheim |
| 16.11.2019           | Seko-Sitzung              | Bad Sobernheim |
| 17.11.2019           | UL- und Motorfliegetag    | Bad Sobernheim |
| 29.11. – 01.12. 2019 | Jugendleitertagung 2019   | Bad Sobernheim |
| 29.02.2020           | Rhld.-Pf. Segelfliefertag | Saarburg       |

## Bausatzflugzeug Europa XS Trigeair zu verkaufen

Europa XS Trigeair Fertigstellungsgrad: 65 %  
 Alle Bescheinigungen und Teile vorhanden  
 Alle mandatory modifications eingebaut  
 Große Anzahl an Werksmodifikationen  
 Motor Rotax 914 ULS – 500 Std. gelaufen  
 Auch separat erhältlich  
 Bei Interesse bitte Kontakt unter:  
**oskarrf5@gmail.com** 0177 1984834

## Zu verkaufen: Historisches Segelflugzeug Ka 6 CR

- mit hist. offenen Hänger
- Reines Liebhaberstück
- Hersteller: Paul Siebert Münster
- Baujahr 1961
- von privat
- Preis: 4000,- Euro VB

Nähere Infos unter:

Tel.0171 1827174 / 0160 7469510

ingridbade@web.de / sinja.burger@gmx.de



Mit heißer Nadel – aber cool!

**Unter dieser Überschrift erreichte uns ein Leserbrief von Michael Ruhser zum Deutschlandflug 2019. Leider können wir ihn wegen seiner Länge hier nicht abdrucken.**

**Zusammen mit weiteren Fotos befindet er sich auf [www.Luftsportmagazin.de](http://www.Luftsportmagazin.de)**



## RF5 Bj. 1969

nächste JNP 08/2000, in Topzustand, u.a. neuwertige Hauben, Zylinderköpfe, Kolbenringe, Auspuffanlage, Stützräder, Fahrwerksstoßdämpfer, Lack großflächig in Super-Zustand, FP 30 TĐ. Detailliertes Angebot mit ausführlicher Beschreibung und vielen Bildern bitte unter +49 (56 83) 92 32 50 anfordern.



Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

LuftSport August/September 2019

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

## Herausgeber:

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

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

Luftsport-Verband Niedersachsen e.V.  
 Hainhölzer Straße 5, 30159 Hannover  
 Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929  
 E-Mail: [guenter.bertram@daec-lvn.de](mailto:guenter.bertram@daec-lvn.de), [www.daec-lvn.de](http://www.daec-lvn.de)  
 Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

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

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

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

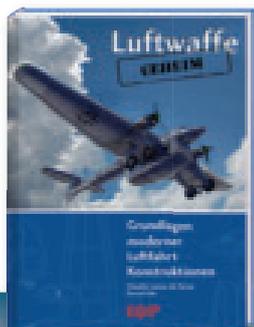
Ständige freie Mitarbeiter: Klaus Bachmann, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtner (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Jürgen Habel (JH), Peter Hammann, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Detlef Ahrens, Detlef Albinus, Jörg Bachmann, Horst Dönicke, Rainer Dürigen, Dr. Jovana Dzalto, Axel Eisenblätter K.-U. Evers, Axel Fenker, Peter Greilich, Jürgen R. Dr. Hans-Jürgen Götte, Grubbin, Eberhard Heiduk, Sören Hogrefe, Gabriela Kneipp, Andreas Krömer, Frank-Dieter Lemke, Hartmut Lemke, Joachim Marholdt, Stephanie Philippi, Sandro Rutz, Dorothea Schmitt, Jonathan Sutor, Sebastian Steffens, Jürgen Strobel, Uli Thielmann, Dieter Vogt, Christian Weidemann, Oliver Weiss, Wilfried Wrede, Claudia Zimmermann, u.v.m.

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

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 17 vom Januar 2019; Kontakt: [anzeigen@luftsportmagazin.de](mailto:anzeigen@luftsportmagazin.de)  
 Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

## • Neu! Jetzt lieferbar



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr

### Luftwaffe – Geheim Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt

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

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

### Luftwaffe Confidential – Fundamentals of Modern Aeronautical Design

Die englischsprachige Ausgabe

ISBN 978-3-9808838-4-9  
**29,00 €**

## • Segelflugsbücher



Wolfgang Binz

### LS-Segelflugzeuge von der LS 1 bis zur LS 11

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

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



Mallinson/Woollard

### Handbuch des Segelkunstflugs

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

128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover  
ISBN 978-3-9806773-5-6  
**25,00 €**

## • Segelflugsbücher

Martin Simons

### Segelflugzeuge

#### Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

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



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

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

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

wieder lieferbar

Martin Simons

### Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung



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

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

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

wieder lieferbar

NEU



Dipl.-Ing. Karl Höck

### Windenstart und Startwinden

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

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



Vincenzo Pedrielli

### Asiago 1924

#### Internationaler Segelflugwettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

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

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



Vincenzo Pedrielli

### Italian Vintage Sailplanes (italienisch/englisch)

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

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

alle Preise zzgl. Versandkosten



# Die Vielfalt des Fliegens...

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



**Segelflug**  
**Motorflug**  
**Motorsegler**  
**Charter**  
**Modellflug**



## Flugzeugpark:

3 x ASK 21

**1 x ASK 21 B**

1 x ASK 21 MI Selbststarter

1 x ASG 29 - 18 E

1 x ASW 28

**1 x Discus 2 FES**

1 x Duo Discus xT

1 x Duo Discus xLT

1 x Robin DR 400 Regent

2 x Robin DR 400/180

1 x Katana DA 20

1 x HK 36 Super Dimona



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



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

# Fliegerschule Wasserkuppe

