

Oktober/November 2015

LuftSport

Deutschlands großes Flugsport Magazin



Airshow in Breitscheid



Gordon-Bennett-Cup 2015



Sunseeker Duo überfliegt die Alpen



Gleitschirmreise nach Slowenien

Segelflug- Bildkalender 2016

26,45 €
zzgl. Portokosten



Brillante Fotos geben Faszination und Ästhetik des Segelfliegens in der **47. Ausgabe** wieder. Zweisprachige Rückseiten informieren über „Zugvögel“ im Kremstal, das jährliche Calif-Treffen, die WM in Finnland und einem

unvergesslichen Augenblick in den Anden. Fühlen Sie die Spannung bei einem Föhnflug über 1.595 km mit. Ein SG38 Hüpfer vermittelt Vergnügen pur auf der Wasserkuppe. Was passiert mit einem in der Scheune entdeckten Oldtimer? Interessiert? Lassen Sie sich überraschen. Im Großformat von 48 x 29 cm und dem variablen Klapp-Kalendarium ist dieser Kalender weltweit einmalig.



WERBE-VERLAG C. Temnitz
Bingertstraße 45
D-65191 Wiesbaden
Ruf 0611-547375
Fax 0611-54 73 76
temmy@aero-dreams.de
www.aero-dreams.de



Happy Birthday



Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

wunderschöne Spätsommertage bereitet uns Hoch Netti zur Zeit und beschert nicht nur Luftsportlern schöne Stunden zum Ende der Saison. Passt gut zur „Silbernen Hochzeit“ der beiden Deutschlands, die vor genau 25 Jahren wiedervereint wurden. Wer erinnert sich noch, als wir kurz nach der Wende, mit Herzklopfen und russischen Jets über uns und deshalb nur 1000 Fuß hoch, den Eisernen Vorhang und bis dahin absolut verbotenes Terrain überflogen? Das ist lange Geschichte – hüben wie drüben haben wir in Gesamtdeutschland nur noch **einen** Himmel.

Im vereinten Europa dagegen hakt es in der Beziehung zurzeit noch ganz erheblich, wobei der Luftverkehr hier zur Zeit eher das kleinere Problem darstellt. Aus der EASA kommen immer wieder Vorstöße, einheitliche Regeln im Luftverkehr für Gesamteuropa zu schaffen – das ist ihr Auftrag. Gerade jetzt mit einem Vorschlag zur Regelung des Betriebes von Drohnen/UAVs. Die Aufregung ist groß, weil über Jahre erarbeitete sinnvolle Regelungen im Modellflug scheinbar mit einem Streich über den Haufen geworfen werden sollen. Aber: das Verfahren ist demokratisch und sieht Kommentierungen zu Änderungen ausdrücklich vor. Im genannten Fall geschehen durch unseren Dachverband DAeC, dessen Modellflugkommission, Europe Airsports, verschiedene Landesverbände und den Deutschen Modellfliegerverband (DMFV).

Gute Voraussetzung, dass hier nichts „anbrennt“ und unsere Interessen berücksichtigt werden.

Um solche und andere politische, sportliche und organisatorische Belange geht es üblicherweise in den Tagungen und Besprechungen im Winterhalbjahr. Sich dort zu zeigen, aktiv zu beteiligen und fortzubilden hilft auf dem Weg zum gemeinsamen europäischen Himmel.

Mit luftSportlichen Grüßen

Klaus Fey

Großes Titelfoto:

Ludwig Feuchtner

Kleine Fotos, von links nach rechts:

Marie Luce Destang, Solar Flight, Volker Kippelt

Foto Editorial: Evelyn Fey

Inhalt

News	4
FAI	
Neues aus dem Weltluftsportverband	7
Technik	
Umrüstung Bodenstation auf 8,33 KHz	8
Luftsportgeräte-Büro	
Zulassung von ausländischen Ultraleichtflugzeugen	10
Segelflug	
Sunseeker Duo überfliegt die Alpen	12
OLC-Glider-Race Wasserkuppe	14
Rossitten – Fliegen über der Kurischen Nehrung	16
Landesverbände	
Bremen	18
Hamburg	22
Niedersachsen	26
Rheinland-Pfalz	34
Ballon	
Gordon-Bennett-Cup 2015	42
Motorflug	
Airshow Breitscheid	44
Deutschlandflug	46
WM-Motorkunstflug in Châteauroux	48
Portrait	
LTB Follmann	49
Ultraleicht	
European Microlight Championship	50
Modellflug	
Junioren-Weltmeisterschaft Freiflugmodelle	51
Drachen/Gleitschirm	
Gleitschirmreise nach Slowenien	52
Leserbeiträge/Kleinanzeigen	54
Impressum	54

Erprobung UL-Hubschrauber

Am 29. September 2015 haben das Luftsportgeräte-Büro des DAeC und der Deutsche Ultraleichtflugverband (DULV) den Bericht zum Erprobungsprogramm UL-Hubschrauber dem Bundesministerium für Verkehr und digitaler Infrastruktur (BMVI) übergeben.

Im April 2013 hatte das BMVI die beiden Verbände beauftragt, die Voraussetzungen, unter denen UL-Hubschrauber nach deutschen Vorschriften zertifiziert und in Deutschland betrieben werden können, zu erproben und zu dokumentieren.

Dafür wurden die Lufttüchtigkeitsforderungen für die Geräte im Entwurf erstellt, die Ausbildungsrichtlinien formuliert und die notwendigen Voraussetzungen der Fluggelände erarbeitet. Die Erprobungsphase lief unfallfrei. Festgestellt wurde, dass einige einfache unkomplizierte technische Modifikationen notwendig sind. Aufgefallen ist, dass es von den Flugplatzbetreibern insgesamt nur positive Rückmeldungen gab und



(v.l.): Frank Einführer, DAeC; Erich Daum, BMVI; Josef Schiller, BMVI; Wolfgang Lintl, DAeC/DULV; Heike Wieland, DULV; Jo Konrad, DULV

keine Anwohnerbeschwerden beim Flugbetrieb eingegangen sind.

Der Erprobungszeitraum war zunächst auf zwei Jahren veranschlagt. Unsicherheiten bei Herstellern, die vor allem die notwendigen Investitionen und Zeitplanung betrafen, hatten den Beginn einer umfassenden Erprobung mit mehreren Hubschraubertypen um fast ein Jahr verschoben.

Quelle: DAeC

Gute Neuigkeiten für Fluglehrer: Handeinträge wieder erlaubt!

Fluglehrer dürfen die Fluglizenz, die vom Luftfahrt-Bundesamt oder einer deutschen Landesluftfahrtbehörde ausgestellt wurde, ab sofort wieder per Handeintrag verlängern, sofern die Berechtigung noch nicht abgelaufen ist. Das teilt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die DFS Deutsche Flugsicherung in

einer aktuellen Nachricht für Luftfahrer vom 4. August mit (NfL 1-521-15). Den Bericht des Flugs und eine Kopie der betreffenden Lizenz müssen anschließend der zuständigen Behörde übermittelt werden, per Post oder per Fax. Das Formular für den Bericht ist in der NfL enthalten.

EASA – zu Drohnen und Modellflug

Mit der A-NPA (Advanced Notice of Proposed Amendment) 2015-10 kündigt die EASA Regularien für den Betrieb von Drohnen und Unbemannten Flugobjekten im europäischen Luftraum an. Diese betreffen im vorgelegten Entwurf auch Flugmodelle und sind so für den Modellflugsport nicht akzeptabel. Rechtzeitig vor der Einspruchsfrist Ende September haben sowohl der DAeC als auch der DMFV den Entwurf kommentiert. Die entsprechenden Dokumente (A-NPA 2015-10) und Kommentierungen dazu befinden sich auf www.luftsportmagazin.de

Segelfliegertag in Freudenstadt

Am 1. November 2015 findet, ausgerichtet von der Fliegergruppe Freudenstadt, der 74. Deutsche Segelfliegertag im dortigen Kur- und Kongresszentrum statt. Für das attraktive Programm, fast 50 Aussteller rund um den Segelflug und die reizvolle Region lohnt sich auch eine längere Anreise. Diese lässt sich im Übrigen auch sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen. Auch Luftsport, der EQIP Verlag und die meisten unserer Anzeigenkunden sind vertreten und freuen sich über einen Besuch am Stand. www.deutscher-segelfliegertag.de



TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

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

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



A-320-Simulatorflüge in Bremen



Am Flughafen Bremen sind seit Februar Simulatorflüge in einem Airbus A 320 Originalcockpit möglich. Im-2er Team kostet die Teilnahme 99 € pro Person. Dabei wechseln sich die beiden Teilnehmer nach 30 Minuten auf dem Platz des Kapitäns und des 1. Offiziers ab. Bei einer Einzelnutzung kostet eine Stunde im Simulator 189,- €, jede weitere Stunde 149,- €.

Es können An- und Abflüge aus einer Datenbank von weltweiten Flughäfen und bei unterschiedlichsten Wetterszenarien gewählt werden.

Vor dem einstündigen Simulatorflug gibt es ein zwanzigminütiges Briefing durch einen Instruktor, der selbst ATPL-Inhaber ist. Nach dem Flug folgt noch ein zehnminütiges Debriefing.

Der Simulator steht im Obergeschoss der Abflughalle. Voranmeldung unbedingt erforderlich.

Infos: www.flugsimulator-bremen.com

Gerd Hüls

Fluglehrer-Weiterbildung in Bremen am 14./15. November 2015

Am Wochenende 14./15. November findet am Flughafen Bremen wieder eine Fluglehrer-Weiterbildung statt. Für die DFS referiert Jürgen Michaels und Turgut Pencereci für das LBA. Um das Thema Fluglärm und Probleme mit Anwohnern geht es in einem Vortrag von Anja Gätjen. Dass man Vogelschlag als Gefahr ernst nehmen sollte und wie man Schäden durch die gefiederten Freunde vermeidet, erklärt Dr. Morgenroth. Mit dabei sind außerdem Florian Vogt von der Luftfahrtbehörde Bremen und der Fliegerarzt Rüdiger Brendes.

Anmeldung und weitere Informationen: Daglef Schriever, Tel. (0421) 51 02 12, d.schriever@arcor.de

Newsletter der Luftsportjugend

Termine, Aktivitäten, Ansprechpartner und alles Wissenswerte

rund um die Luftsportjugend im DAeC findet man nicht nur auf ihrer Website (www.Luftsportjugend.com) sondern auch in ihrem Newsletter, den man über die Website abonnieren kann.





BOSE A20
Headset der Spitzenklasse für höchste Ansprüche. Wahlweise mit oder ohne Bluetooth. Lieferbar in verschiedenen Ausführungen.

ab € 995,-

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport ✚ 68163 Mannheim
Tel. 0621 - 412408 ✚ Fax 0621 - 416759
www.friebe.aero ✚ info@friebe.aero



AIR-Lebnis Leoben-Timmersdorf (LOGT) – Segelfliegen in Clubatmosphäre



Der Flugplatz liegt an den Ausläufern des für Segelflieger wohl faszinierendsten Gebietes – den österreichischen Alpen. Ideal für Cluburlaub und ausgedehnte Streckenflüge oder um Erfahrung in der Gebirgsfliegerei zu sammeln. Fliegergruppen können auch ihre eigene Schleppmaschine mitbringen.



-3% Bonus bis Mai 2014 bei Reservierung mit dem Kennwort „LuftSport“

Campingplatz und Nahversorger direkt am Platz, großes Freizeitangebot innerhalb weniger Autominuten. Alle Infos auf www.segelflug.at, E-Mail: reservierung@segelflug.at oder Telefon: +43 3833 8250.

 **MILVUS**
DESIGNED FOR FLYING

NEUHEIT! SEGELFLUGJACKE «DELTA»



Erste Softshelljacke die eigens für Segelflugpiloten entwickelt wurde:

- Innovative Armbelüftung
- Hochwertiger Softshellstoff
- Zwei seitliche Lüftungsreißverschlüsse
- Alle vier Taschen auch unter den Gurten zugänglich
- Ellbogenpolsterung gegen Druckstellen im engen Cockpit
- Zwei Schreibstifthalter, Velcro Armbadge und viele weitere Features

Jetzt online vorbestellen und profitieren!
www.milvus.aero/delta

Bekleidung für Segelflugpiloten

Begeisterte Segelflugpiloten und erfahrene Textildesigner haben vor einem Jahr das Sportbekleidungslabel MILVUS lanciert. Mit dem Ziel, funktionelle und komfortable Bekleidung speziell für den Segelflugsport zu entwickeln und anzubieten. Durch die enge Zusammenarbeit von namhaften Piloten und Textildesignern mit großer Erfahrung in der Entwicklung moderner Sportbekleidung entstehen praxiserprobte und hochwertige Bekleidungsstücke.

Die innovativen Segelflughosen ALFA und BRAVO sind vielen Segelflugpiloten bereits

bekannt. Im kommenden Winter wird das noch kleine Bekleidungsassortiment mit einer neuen Segelflugjacke DELTA erweitert. Auch bei der Pilotenjacke löst MILVUS diverse Bekleidungsprobleme auf clevere Art und Weise. So sind zum Beispiel die Ärmel mit einem Lüftungsreißverschluss über die gesamte Armlänge ausgestattet. Diese können je nach Temperatur und Bedürfnis zum Lüften geöffnet oder geschlossen werden. Die insgesamt vier Taschen wurden speziell angeordnet und sind auch unter den Flugzeug- und Fallschirmgurten zugänglich.

Das Team von MILVUS war bereits im Frühjahr an diversen Segelflugevents in Deutschland anzutreffen. Auch im Herbst bieten sich mehrere Möglichkeiten, die beiden Segelflughosen sowie die neue Segelflugjacke vor Ort anzuprobieren und dabei die passende Größe zu finden. Wie zum Beispiel am Deutschen Segelfliegertag am 31. Oktober 2015 in Freudenstadt.

Mehr Informationen zu MILVUS und deren Produkte unter www.milvus.aero

Flugbeschränkungsgebiet um Büchel

Für die militärische Übung Cold Igloo wird vom BMVI zur sicheren Abwicklung des an-/abfliegenden Übungsverkehrs ein Gebiet mit Flugbeschränkungen um Büchel eingerichtet. Die Beschränkungen sind aktiv bis zum 22.10.2015. Details dazu im AIP SUP VFR 09/15.

RMZ statt CTR für Zweibrücken

Die Kontrollzone am Flugplatz Zweibrücken EDRZ [D(HX)] ist aufgehoben. Ab dem 12. November 2015 ist dort eine Radio Mandatory Zone (RMZ) eingerichtet. Details hierzu in NfL 1-527-15 und NfL 1-528-15.

Neuerungen im DAeC-Sportausschuss Modell-Motorkunstflug

Nils Brückner wurde am 20.09. zum neuen Aktivensprecher in der Wettbewerbs-Klasse F3A gewählt.

Mit Nils übernimmt eine neue und auch andere Generation das Amt des Aktivensprechers. Selbst aktiver und auch aktuell erfolgreicher Wettbewerbspilot, bringt er auch Erfahrung im

Design und im Bau von eigenen Wettbewerbsmodellen mit. Seine Umgangsweise ist ruhig und diplomatisch, in der Verbandsarbeit noch absolut neu und unbefangenen. Damit ist er der Wunschkandidat vieler Aktiven und auch unserer Kommission. Nils ist in Norddeutschland beheimatet, alleine das ist schon

ein bemerkenswertes Novum bei Nominierungen in der Szene. Wir wünschen ihm gutes Gelingen, die Voraussetzungen bringt er mit.

*Eberhard Heiduk
Landesmodellflugreferent und
Fachreferent F3A
Rheinland-Pfalz*



aviationstore
Kessler

Ihr Partner für Pilotenbedarf.

Zahlung per Rechnung! Keine Versandkosten!

Besuchen Sie uns auf: www.kessler-aviation.de

Aus der Welt des Luftsports – Neues aus der FAI

FAI-Hauptversammlung in Rotterdam

Die diesjährige Hauptversammlung fand am 25. und 26. September 2015 in Rotterdam statt. Die umfangreiche Tagesordnung kann hier nachgelesen werden: www.fai.org/downloads/fai/agenda_gc2015. Bestandteil dieser Veranstaltung sind traditionell auch die Ehrungen verdienter Luftsportler mit den verschied-

enen Preisen und Medaillen. Hierunter auch Klaus Ohlmann, der seine vielen Weltrekorde um zwei weitere ergänzte: Bei seinem Flug mit dem Solarflugzeug Icare 2 am 30.8. 2014 von Serres aus stellte er in der Klasse C-1A mit 3.175 m / 3104 m Weltrekorde für Höhe bzw. Höhe im Horizontalflug auf.



FAI Präsident Dr. John Grubbström überreicht Klaus Ohlmann die Louis-Bleriot-Medaille



FAI-Segelflug Grand Prix in Varese 04.–12.09.2015

Maximilian Sels aus Frankreich, mit 22 Jahren jüngster Teilnehmer beim 6. Grand-Prix-Rennen im italienischen Varese, setzte sich gegen starke Konkurrenz von 20 Piloten aus 10 Ländern nach fünf Wettbewerbstagen als Sieger durch. Zweiter wurde sein Landsmann Christoph

Ruch, die Bronzemedaille ging an Sebastian Kawa aus Polen. Uli Schwenk, Thilo Holighaus und Kai Lindenberg belegten die Plätze 8, 9 und 16. Alle Infos, Ergebnisse, Fotos und Videos unter <http://www.sgp.aero>



Uli Schwenk, wie immer gut gelaunt, erreichte Platz 8

FAI-Wettbewerb für junge Künstler

Schon seit 1986 schreibt die FAI jährlich einen Wettbewerb für Kinder und Jugendliche in den Alters-

klassen 6 bis 9, 10 bis 13 und 14 bis 17 Jahre aus. Thema für 2016: Luftsport im Einklang mit der Na-

tur. Übrigens gab es seit 10 Jahren keine aus Deutschland eingereichten Beiträge!



Abmessungen

Spannweite m :	13,3
Flügelfläche m ² :	10,5
Streckung :	17
Rumpffläche m ² :	6,3
Cockpitbreite m :	0,60
Rumpfhöhe m :	1,20
Flügelprofil :	innen SM 701, außen FX 60-126



Masse

Rüstmasse :	157 kg
max. Abflugmasse :	200 kg
max. Flächenbel. :	20 kg/m ²
min. Cockpitzuladung :	70 kg
max. Cockpitzuladung :	100 kg

BANJO

MH

ab 28.350,00 EUR



Leistungen

Höchstgeschw.:	136 Km/h
Manövergeschw.:	112 Km/h
Mindestgeschw.:	56 Km/h
Höchstgeschwindigkeit bei ausgefahrenen Klappen :	112 Km/h
geringstes Sinken:	0,7 m/s bei 68 Km/h
beste Gleitzahl:	27 bei 76 Km/h
Motor:	Hirth F33B
Hubraum:	313 cm ³
Leistung:	18kW / 6200 rpm
Tankinhalt:	14L
Treibstoff:	Bleifreies Benzin mit Castrol TTS Öl
Mischungsverhältnis:	50 : 1, oder 2%



JUNKERS
Profly

www.junkers-profily.de

Umstellung der Bodenfunkstellen an Flugplätzen auf das 8,33-KHz-Raster – ein Erfahrungsbericht



Oben: Bereits 2004 erschien ein dunkler Streifen am Horizont des Flugfunks in Europa: Mit der Verordnung des Europäischen Parlaments VO (EG) 552/2004 wurde die Pflicht zum Austausch der Flugfunkgeräte für das 8,33-KHz-Raster beschrieben.

Das Gerät ist separat abgesichert und schaltbar (rechts).

Zu diesem Zeitpunkt bestand noch die Hoffnung, dass dies nicht so schlimm werden würde, dass die Pflichten für die Allgemeine Luftfahrt sich noch ändern würden. Es gab auch zeitliche Verschiebungen.

Mit der Verordnung der Europäischen Kommission VO (EU) 1079/2012 wurde dann aber ersichtlich, dass dieser Kelch nicht an uns vorübergehen würde – manch einer hofft auch heute noch auf Änderung. (Der Autor arbeitet in einer deutschen Luftfahrtbehörde, die dort befragte Glaskugel zeigt keinerlei Silberstreifen an jenem Horizont.)

Zuletzt gab es in diesem Jahr eine NfL (Nachrichten für Luftfahrer) zu dem Thema, am 28. April 2015

wurde die NfL 1-442-15 veröffentlicht. Dort wird nochmals auf die notwendigen Schritte hingewiesen. Der diesbezügliche Artikel geht nicht auf Funkgeräte in Luftfahrzeugen ein, sondern nur auf die besondere Situation der sogenannten Bodenfunkstellen, welche die Flugleitung für die Durchführung des Flugplatzinformationsdienstes benutzt.

Diese sind nämlich durch die zuständige Behörde mit einer definierten Frequenz beliehen. Die NfL 1442-15 beschreibt ausdrücklich, dass jetzt durch jeden Betreiber einer Bodenfunkstelle mit Frequenzfestlegung eine neue Frequenz zu beantragen ist. Das heißt, jeder Halter eines Flugplatzes mit Bodenfunkstelle muss diesen Arbeitsschritt durchführen.

Also kurze Abstimmung in unserem Verein, der Halter eines Sonderlandeplatzes ist, und zunächst Kontaktaufnahme mit den zuständigen Behörden (!). Das Bundesamt für die Flugsicherung (BAF) erledigt die Frequenzzuteilung, die Bundesnetzagentur (BNetzA) bastelt dann eine Urkunde. Der erhoffte kurze Prozess wurde dann auch einer: Für die Frequenzzuteilung einer neuen Frequenz im 8,33-KHz-Raster muss man nämlich über ein Flugfunkgerät mit dieser Technik verfügen. Die Idee, zunächst nur den Papierkram zu ändern und dann zum 01.01. 2018

die Gerätemontage erledigt zu haben, war mit dem Bestandsfunkgerät im 25-KHz-Raster hin-fällig.

Also Wechsel zu Plan B, dem Kauf eines neuen Funkgerätes. Wer jetzt denkt – kostenbewusst, wie in einem Luftsportverein allgemein üblich –, er beschafft eines der Flugfunkgeräte der unteren Preisklasse und installiert dieses statt in einem Flugzeug im Tower, der wird sein blaues Wunder erleben. Für Bodenfunkstellen gibt es nämlich separate Zulassungsvorschriften, sie sind funktechnisch etwas anders gebaut als das ggf. gehäusegleiche Funkgerät für ein Flugzeug. In einfachen Worten: Die Anforderungen (und damit der Aufbau der Elektronik im Gerät) bezüglich der Frequenz sind höher. (Der Autor bittet hier alle Fernmeldetechniker und Fernmeldeingenieure um wohlwollende Nachsicht, auch wenn es später um Details zur Antenne geht.)

Jetzt also die Recherche nach zugelassenen Bodenfunkgeräten. Und siehe da, die Luft wird recht dünn, was die Auswahl angeht, und ziemlich dick, was den Preis angeht. Weiterhin gibt es Leistungsunterschiede bei der sogenannten Senderausgangsleistung. Typisch ist der Wert 6 Watt, 10 Watt sind erhältlich gegen Aufpreis. Es gibt auch Angaben wie „36 Watt PEP“. Der Zahlenwert ist schon beeindruckend, Mr Google empfiehlt aber, durch 10 zu teilen. Weiterhin gibt es Funkgeräte, die geräteseitig speziell für Anwendungen wie auf einem Tower konstruiert sind. Diese sind augenscheinlich wirklich gut hinsichtlich der Funktionalität, quasi „plug and play“, alle Komponenten sind im Gerät fertig verbaut. Die Preise fangen aber bei fast 5.000 Euro – mit einiger Luft nach

oben. Aus Sicht des Nutzers „will ich haben“, aus Sicht des Schatzmeisters aber anders bewertet.

Eine Übersicht über Funkgerätezulassungen findet sich wiederum in einer aktuellen NfL, der NfL 2151-15, „Bekanntmachung über die in der Bundesrepublik Deutschland als Muster zugelassenen Funkgeräte für Bodenfunkstellen und Flugnavigationsfunkstellen (Peiler)“.

Wir haben uns dann für ein Gerät mit 10 Watt Sendeleistung eines deutschen Herstellers entschieden mit Firmensitz zwischen Rhein und A5 auf einem ehemaligen kanadischen Militärflugplatz, Preiskategorie knapp unter 3.000 Euro, wenn man alles notwendige Zubehör mit einrechnet, wie ein gutes Netzteil oder ein Mikrofon. Das Gerät wird bestellt und ein Antrag (Frequenzuteilung und Geräteänderung) von der BNetzA für die Administration ausgefüllt. Dieser findet sich unter http://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen_Institutionen/Frequenzen/Anträge/Flugfunk.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Der Antrag wird aber an das BAF adressiert, da deren Frequenzuteilung der erste administrative Pflichtbaustein ist. Zwischenzeitlich erfolgt die Kontaktaufnahme mit dem Hersteller, um Details zur Vorbereitung der Installation zu klären. Unser Hersteller ist angenehm kundenorientiert und diesbezüglich empfehlenswert. Dabei kommt die freundliche Rückfrage, ob wir denn die Sendeleistung auch genehmigt bekommen würden, dieser Wert sei unüblich für einen Sonderlandeplatz.

Also wieder ans Telefon, Anruf beim BAF. Von dort kommt die Mitteilung über 10 Watt genehmigungsfähige äquivalente isotrope Strahlungsleistung EIRP, bezogen auf unsere geografische Lage mit Geländeüberhöhung in unserer Ortsumgebung.

Wie in aller Welt steht jetzt „Senderausgangsleistung“ zu „äquivalenter Strahlungsleistung“ in Bezug?

Hier sind Funkprofis gefragt, Antwort: EIRP ist das, was tatsächlich an der Antenne rauskommt, also: Senderausgangsleistung minus Leitungsdämpfung plus Antennengewinn.

Für uns heißt das, wir brauchen wohl keine 10-Watt-Senderausgangsleistung, um 10 Watt EIRP zu erhalten. Typische professionelle Flugfunkantennen erreichen einen Antennengewinn von ca. 2 dBi; der Wert 3 entspräche demnach einer Verdoppelung. Außerdem kann dies zu einem weiteren Problem führen. Ab 10 Watt EIRP bedarf ein Sender vor Inbetriebnahme einer Standortbescheinigung zum Schutz von Personen vor elektromagnetischen Feldern. Planungsziel wäre also ein Sender mit 9,9 Watt EIRP. Eine Neubewertung unserer Situation war folglich nötig. Man könnte ein teureres 10-Watt-Gerät nehmen und die Leistung herabregeln, um unter 10 Watt EIRP zu bleiben, was über die Versorgungsspannung leicht zu regeln wäre. Oder man begnügt sich mit geringerer Senderausgangsleistung und bleibt durch Anpassung von Antennenleitung und Antenne bei einem Gewinn, der im Ergebnis auch unter 10 Watt EIRP bleibt. Die Optimierung der Antenne hat

übrigens gleichzeitig eine positive Auswirkung auf die Empfangsleistung der Funkanlage und ist daher eine generelle Empfehlung für die Anpassung einer Funkstation. Wir haben uns folglich bei der Umbestellung für ein Gerät mit 6 Watt Senderausgangsleistung entschieden (und damit für eine Einsparung der schon geschilderten Mehrkosten für die 10-Watt-Anlage).

Die Installation ist dann mechanisches Handwerk inkl. Elektrotechnik – eine kleine Fleißaufgabe.

Warum so ausführlich und detailliert, fragt sich vielleicht der Leser. Nun, wir sind wohl unter den Ersten, die die Umrüstung angehen. Wer will kann dem Gesagten vielleicht für das eigene Handeln etwas Sinnvolles entnehmen und den Prozess am eigenen Platz durchführungsfreundlich gestalten.

Bei Redaktionsschluss erreichten uns Informationen, dass offensichtlich auch weitere Hersteller an der Zulassung Ihrer Funkgeräte als Bodenstation arbeiten und diese im kommenden Jahr auf den Markt bringen wollen.

PS: Die BNetzA hat sich zwischenzeitlich bei uns für eine technische Vor-Ort-Überprüfung aller unserer Funkanlagen angemeldet.

Weitere Informationen:

http://www.bundesnetzagentur.de/cln_1422/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen_Institutionen/Frequenzen/SpezielleAnwendungen/Flugfunk/Flugfunknode.html

Dr. Ulrich Werner

Funkgeräte 8,33 kHz . Jetzt günstig umrüsten . ohne Wartezeiten .

AKTION

TAUSCHAKTION : AR 3201 und 4201 gegen AR6201

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

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

Zulassung von ausländischen Ultraleichtflugzeugen



Oben: UL „SILA“ aus Serbien während der AIR Magdeburg

Beim Stöbern in Internetportalen und Besuch von Messen stößt man unweigerlich auch auf interessante und preiswerte Angebote an Ultraleichtflugzeugen aus dem benachbarten Ausland.

ULs sind in Deutschland ab einem Leergewicht über 120 Kilogramm zulassungspflichtig. Was passiert also nach einem Kauf mit der Verkehrszulassung?

Bei Kraftfahrzeugen ist bekannt, dass die Zulassung vom Standort abhängig ist. Wird also ein regelmäßiger Standort im Inland begründet und ist der Wohnsitz des Käufers auch hier, unterliegt es den deutschen Zulassungsvorschriften.

Wie funktioniert das nun bei den ULs?

Hier zielt das Gesetz auf den Wohnsitz des Betreibers ab. Ist der ständige Wohnsitz im Inland, gibt es auch

hierfür eine Zulassungsvorschrift. Nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wird für ausländische ULs zunächst die Musterzulassung verlangt.

Eine Zulassung des Modells erreicht der Importeur oder Hersteller, der dafür Ingenieursarbeit und Zeit investiert. In einer Musterprüfung wird geprüft, ob die Lufttüchtigkeitsforderungen vollumfänglich erfüllt sind und nachgewiesen werden können. Der Importeur/Hersteller wird Inhaber eines Musterzulassungsscheines, auf dessen Basis zugelassene Stücke hergestellt und an Kunden weitergegeben/verkauft werden können. Die Musterunterlagen bleiben Eigentum des Inhabers, der zulassende Verband darf sie nur zur Aufrechterhaltung der Musterlufttüchtigkeit verwenden und nicht an Dritte weitergeben.

Ausländische Hersteller haben meist einen sogenannten Musterbetreuer in Deutschland, an den sich der Kaufinteressent unbedingt vorher wenden sollte. Er kann dem Interessenten i.d.R. auch Informationen zur Überführung der Geräte aus dem Ausland geben.

Vor Betreiben des ULs benötigt der Halter und Pilot dann eine Verkehrszulassung für das jeweilige Gerät.

Vor der allerersten Zulassung zum Verkehr mit deutschem Kennzeichen muss ein Prüfer des zulassenden Verbandes die Übereinstimmung des einzelnen Stückes mit dem Muster bestätigen. Die Musterunterlagen sind dafür vom Inhaber der Musterzulassung in der aktuell geprüften Version vorzuhalten.

Manchmal wird für bestimmte Zwecke, wie zum Beispiel Prüfflüge, vorab eine beschränkt gültige vorläufige Verkehrszulassung ausgestellt. Diese ist grundsätzlich nur innerhalb Deutschlands gültig. Flüge außerhalb müssen vorab mit den jeweils zuständigen ausländischen Behörden abgestimmt sein.

Die Musterzulassungslisten sind in Form von Gerätekenntblättern auf den Internetseiten der zulassenden Verbände publiziert. In den Kenntblättern findet man auch die Angaben für den Kontakt zum Hersteller und Musterbetreuer.

Frank Einführer, DAeC-LSGB

Luftsportgeräte-Büro * www.daec.de

LSGB

Service und Leistung für alle Ultraleichten.

Braunschweig, Hermann-Blenk-Str. 28

☎ 0531-235 40 60

Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) § 99 Kennzeichen und Versicherungsnachweis ausländischer Luftfahrzeuge

(2) Ausländische Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm, die von einem deutschen oder ausländischen Staatsangehörigen mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, bedürfen der Muster- und Verkehrszulassung.

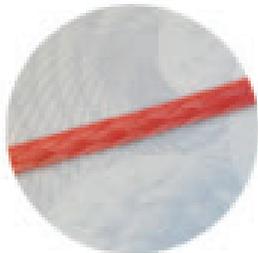
Dynatec Hoistline®

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline „orange“

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

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



Hoistline „yellow“

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

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



Hoistline „Groundline“

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

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

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

Vorseilsystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



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

Lippmann
German Ropes

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



Sunseeker Duo überquert die Alpen

Oben:
Sunseeker Duo über
Zermatt, Schweiz

12. August 2015, ein weiterer Meilenstein für Eric Raymond (Gründer von Solar Flight und „Vater“ von Sunseeker II/-Duo) und Frau Irena: Sie haben das Sunseeker II-Abenteuer von 2009, die Alpen in beiden Richtungen zu überqueren, wiederholt, und zwar diesmal mit dem Sunseeker Duo.

Aufgabe war es, ihr Flugzeug auf verschiedensten Flugplätzen zu landen und zu präsentieren. Als Zielflughafen war Münster-Geschinen (Schweiz) bestimmt worden, ein perfekter Ausgangspunkt, um die Schweizer Alpen mit ihren majestätischen Gipfeln und Gletschern zu erkunden. Die beiden

Raymonds beschlossen, am 2. August den Turin-Aeritalia-Flugplatz anzufliegen und von da aus Kurs Richtung Schweiz zu nehmen. Während diese erste Etappe mit einer Flugleistung von 171 km durchweg gut verlief, sollte der nächste Tag (03.08.) einige unangenehme Überraschungen bereithalten: tiefe Wolkenfelder am Fuß der italienischen Alpen und immer wieder starke Fallwinde. „Als wir schließlich auf italienischer Seite am Matterhorn anlangten, ragte vor uns eine unüberwindbare Mauer aus Eis auf, und wir hätten mehrere Tausend Meter steigen müssen, um Zermatt zu erreichen, aber die Batterien waren

von all dem Rumgekurve leer... Also flogen wir Richtung Süden zurück und versuchten, mit schwierigen Soaring-Manövern unsere Batterien wieder vollzukriegen, was uns schließlich gelang. Weniger als 10 Meilen von Zermatt entfernt gingen wir die Eismauer des Matterhorn erneut an, und ich versprach Irena, dass da drüben eine andere Welt auf sie wartete. Mit weniger als halber Batterieladung überflogen wir den niedrigsten Punkt, nur wenige Hundert Fuß über dem Skibetrieb“, resümiert Eric diese Etappe. Nachdem der Zielflughafen ohne größere Anstrengungen erreicht worden war, folgte ein Abstecher

Rechts:
Tief über zum
Aletsch Gletscher,
dem größten
Gletscher Europas





zum Aletsch-Gletscher und den höchsten Gipfeln der Schweiz, zu Jungfrau, Eiger und Mönch. Da das Wetter am 05.08. so fantastisch war, starteten Eric und Freund Stefan – dieser im Hängegleiter – zu einem Gletscher-Überflug, während Irena das Ganze vom Gipfel des Eggishorn aus fotografierte. Am 07.08. schließlich machte sich das Raymond-Duo auf den Rückweg. Verglichen mit dem Hinflug (384 km /max. Flughöhe 4.090 m) einige Tage zuvor war dieser Rückflug (230 km/max. Flughöhe 4.545 m) weit einfacher zu be-

wältigen. Das Wetter war einfach perfekt, und auch wenn das Matterhorn sich gerade anschickte, eine Wolkenmütze aufzusetzen, war der Blick auf diesen Riesen einfach gigantisch. „... wir hätten ohne Weiteres noch weit höher steigen können, hatten aber keine Sauerstoffversorgung für zwei“, bedauerte Eric. Nähe Po-Ebene wurde es dann wärmer und die Sicht schlechter. Nach weniger als 4 Stunden landete die Sunseeker Duo wieder in ihrem Heimathafen.

Quelle: www.solar-flight.com

Oben links:

Sunseeker Duo über dem Aletsch Gletscher

Oben:

Flug Richtung Matterhorn, einem der eindrucksvollsten Gipfeln der Schweiz

MIT UNS LANDEN SIE SICHER!

Rettungsfallschirme für Segel- und Motorflug.

SPEKON®
made in Germany since 1842



☀ NEU seit 2015.

**Rettungsfallschirm
RE-5L Serie5⁺**

☀ Made in Germany

Ausstattung:

- höchster Tragekomfort durch ergonomisch geformtes Gurtzeug und einfache Größenverstellung
- serienmäßige Ausführung in hochwertigem Cordura
- geringes Packmaß und Gewicht
- bewährtes Kappendesign mit sanfter Entfaltung und sicherer Funktionsweise

optional erhältlich:

- Komfortpolster mit aufblasbarer Lordosestütze
- erweiterte Farbpalette
- personalisierte Stickerei

☀ 5 Jahre Garantie mit SPEKON-Prüfung!



Der direkte Vergleich macht's

Simon Schröder dominiert souverän das OLC-Glider-Race auf der Wasserkuppe

Oben:
Simon Schröder
mit dem Discus 2a
beim Zielüberflug

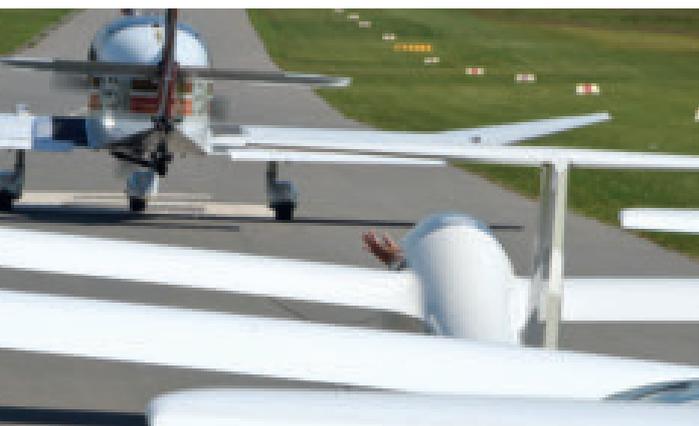
Bei guten Wetterbedingungen – von reinster Blauthermik bis zur hoch reichenden Wolken thermik war die gesamte Palette geboten – fand das zweite OLC Glider Race vom 1.–8. August auf der Wasserkuppe statt. Selbst auf 950 Meter Höhe sprach man von echten Hitzeren. Temperaturen um die 30 Grad waren die Regel. Die Hitze phase endete mit einem furiosen Luftrennen am 7. August beim sechsten Wertungsflug. Es herrschten Basishöhen von über 3.000 Metern sowie satte Steigwerte von über fünf Metern, und immer wieder fiel der Name „Bitterwasser“, des bekannten (Segel-)Flugplatzes am Rande der Kalahari.

Unten links:
Frischluftzufuhr war
bei der großen Hitze
angesagt.
Unten rechts:
Sportsoldat Robin
Sittmann beim
Startvorgang

Mit Simon Schröder notierte das OLC Glider Race einen Überflieger. Im Familienduell mit Vater Robert behielt der Junior unter den 16 Teilnehmern nach sechs rasanten Luftrennen die Oberhand und landete mit 48 Punkten den überzeugenden Sieg. Der 18-jährige vom SFV Bad Wörishofen erflog vier Tagessiege sowie einmal Tages-

platz zwei. Simon zählt für Experten zu den talentiertesten Nachwuchspiloten, die der deutsche Segelflug derzeit anzubieten hat. Nur Jan Hertrich schaffte es, am 5. August mit einem Tagessieg die Dominanz der Schröders auf dem Siegerpodest zu „stören“ und dies, zusammen mit den anderen Platzierten, in Formel-eins-Manier mit anschließender Sektdusche zu feiern. Den schnellsten Flug des gesamten OLC Glider Race verzeichnete Robert Schröder mit 134,89 km/h über eine Distanz von 235,72 km. Das hohe Niveau der Piloten belegte der Zieleinlauf. So war Sebastian Nägel als Tagesfünfter noch mit 134,15 km/h dabei. Immer wieder gab es hautenge Zielankünfte, und Fehler durfte man sich in diesem Klassefeld keine erlauben. Während bei konventionellen Wettbewerben Verspätungen bis zu einer Minute nur mit minimalem Punktabzug bestraft werden, kann beim OLC Glider Race ein Kreis oder Schlenker zu viel bereits eine Nullpunkt-

wertung bringen. Im normalen Wettbewerb bringt eine Außenlandung an guten Tagen herben, kaum noch gutzumachenden Punkteverlust, aber mit der Grand-Prix-Formel kann man einen Nullpunktetag eher verschmerzen und hat immer noch die Chance, tags darauf wieder mitzumischen. Robert Schröder (Gesamtplatz 2) hat bereits mehrere WM mitgeflogen und kennt die Segelflugszene ausgezeichnet. Die Wasserkuppe war fliegerisches Neuland für ihn, und seine Erwartungen bezüglich des Glider Race haben sich klar erfüllt. Besonders angetan war Schröder Senior von der perfekten Organisation der Fliegerschule Wasserkuppe, wo er nach eigenem Bekunden „die besten Endanflüge [s]eines Fliegerlebens absolviert“ habe. Robert Schröder hat bereits drei Grand Prix mitgeflogen und meint: „Im Vergleich kann das OLC Glider Race zu 100 Prozent mithalten.“ Für ihn sei das OLC Glider Race auf die Wasserkuppe wie zugeschnitten, was sich auch am großen



Zuschauerinteresse gezeigt habe. Die Aufgabengrößen lagen zwischen 156,43 km (06.08) und 312,6 km (02. 08.). Hier schrieb Sportleiter Reiner Rose so aus, dass die einzelnen Piloten für ihre Vereine in der Segelflug-BUNDESLIGA punkten konnten. Ansonsten wurde die Wasserkuppe als Wende mit eingebaut, wo Frank Thies und Bernd Vogt abwechselnd das Renngeschehen für die Zuschauer kommentierten. Teilweise konnte man spektakuläre Kämpfe ums Obenbleiben beobachten. So rettete sich der Gewinner des ersten OLC Glider Race Christof Geißler einmal im Tiefparterre über dem Gersfelder Schwimmbad vor der Außenlandung. Weitere Mitbewerber in Not rührten den Aufwind mit an, und langsam sah man eine Traube von fünf Segelflugzeugen wieder emporsteigen. Spannend der Blick auf den PC oder den großen Bildschirm im „Weltensegler“-Lokal des Luftsportzentrums. Hier konnte man nahezu live den besten sechs Piloten bei ihren Luftrennen zuschauen, und wie sie mit langen Wasserfahnen von der letzten Wende, der Hohen Hölle, einem 894 Meter hohen Berg zwischen Bischhofsheim und Gersfeld, zurückkehrten. Auch in den lokalen Medien wurde das OLC Glider Race wahrgenommen. Die Fuldaer Zeitung und Osthessen News berichteten ausführlich darüber. Der Erfolg dieses Glider Race findet seinen überzeugenden Ausdruck in den lobenden Worten und Stellungnahmen, die erfolgreiche Teilnehmer des Wettbewerbs zu der Veranstaltung fanden – hier eine Auswahl:

(Robert Schröder) Die konsequente Leitung von Reiner Rose; die tolle Unterstützung der Fliegerschule Wasserkuppe; das perfekte Nebeneinander von Wettbewerb und Flugbetrieb; der Verdienst von Harald Jörges und seiner Familie als Garanten des Wohlfühlfaktors; (Simon Schröder) die gute Stimmung untereinander; das ungezwungene Miteinander; die Wasserkuppe als perfekter Startort; die Faszination des vielseitigen Flugbetriebs; die Menge der Zuschauer; „Es hat einfach gebockt – die Grand-Prix-Wertung unterstützt das offensive Fliegen!"; (Sebastian Nägel) die souveräne Leitung von Reiner Rose; „ Ich gehe mit einem guten Trainingsstand nach Australien zur Segelflug- WM.“; die Wasserkuppe als idealer Standort, alle Luftsportarten öffentlich zu präsentieren; das gute Miteinander: „ In der Luft konkurrierten wir miteinander, am Boden waren wir eine große Segelflugfamilie.“; (Jan Omsels) internationale Teilnehmer – willkommen!; sehr gutes fliegerisches Niveau, freundliches Miteinander; „ Wenn das Wetter passt, gibt es für so eine Wertungsart nahezu keinen besseren Austragungsort als die Wasserkuppe.“; „Nirgendwo, kann man besser Endanflüge üben, und die totale Vergleichbarkeit fördert das kreative Fliegen“; diese Wettbewerbsform entwickelt den Segelflug weiter. Bei der Siegerehrung dankte Schulleiter Harald Jörges allen Teilnehmern für ihr Kommen. Für die Fliegerschule Wasserkuppe sei das OLC Glider Race ein Highlight. Für Reiner Rose lief die Woche genial. Er will die Idee des Glider Race weiterentwickeln und hofft,



Oben:
Von links Robert Schröder (2), Simon Schröder (1), Sebastian Nägel (3) und Reiner Rose

dass sich zumindest 30–40 Piloten finden, die diese spannenden Vergleiche ausfliegen wollen. „ Es ist ein Fliegen gegen sich selbst, man muss zeigen, was man drauf hat“, so Roses philosophische Sichtweise. Auch Robert Schröder glaubt „nach dieser Woche daran, dass sich der Segelflug im Umbruch, aber nicht im Niedergang befindet“. Selbst für ihn als langjährigen Wettbewerbspiloten habe diese Woche neue Lerneffekte gebracht, „und in 30 Jahren, wird man noch stolz sagen können: Wir waren beim OLC Glider Race 2015 dabei“. Der Pilotensprecher überreichte mit seiner Frau Sabine an Rose und Jörges einen Geschenkkorb mit kulinarischen Genüssen, und die Gewinner nahmen freudestrahlend ihre Pokale in Empfang.

Gesamtwertung OLC Glider Race 2015 nach sechs Flügen: 1. Simon Schröder Discus 2a SFV Bad Wörishofen 48 Punkte; 2. Robert Schröder LS 8 SFV Bad Wörishofen 42 Punkte; 3. Sebastian Nägel Discus 2a FG Wolf Hirth 34 Punkte. Bilder und Tagesberichte zum OLC Glider Race 2015 unter www.gli-derrace.onlinecontest.org

Wer Lust hat auf das OLC Glider Race 2016, sollte sich per Mail schnell an den OLC wenden. Voraussichtlich findet es vom 30.07.–06. 08.2016 statt und wird mit den internationalen und nationalen Wettbewerben abgestimmt.

Lothar Schwark

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

irlshop

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

irlshop Luftfahrtzubehör 71336 Waiblingen Benningerstr. 38 Tel. +49.7151.24512 kontakt@irl-shop.de



Segelflug über der Kurischen Nehrung

Oben: Am 11. August dieses Jahres trafen sich Vintage-Glider-Piloten (VGC) in Rossitten (Rybatschi) auf der Kurischen Nehrung, um wieder einmal über den Dünen der Ostsee zu fliegen. Im „Reisegepäck“ der 38 Teilnehmer befand sich auch das Grunau Baby 2 am Ostseestrand von Rossitten (Rybatschi)

Am 11. August dieses Jahres trafen sich Vintage-Glider-Piloten (VGC) in Rossitten (Rybatschi) auf der Kurischen Nehrung, um wieder einmal über den Dünen der Ostsee zu fliegen.

Im „Reisegepäck“ der 38 Teilnehmer befand sich auch das Grunau Baby aus Achmer sowie „Hol’s der Teufel“ und die zugehörige Winde aus Rana.

Einige der Piloten und Helfer wählten die etwas bequemere Anreise mit der Fähre von Kiel nach Kleipėda, andere fuhren auf dem Landweg über Danzig, Kaliningrad (Königsberg) und Cranz auf die Nehrung und mussten sich dadurch auch mit den Zollformalitäten an der polnisch-russischen Grenze herumschlagen. Unsere Freunde mit dem „Teufel“ und der Winde bekamen die Zoll-Problematik besonders zu spüren, denn ein Segelflugzeug oder eine Winde sind nicht gerade Artikel, mit denen die Grenzbeamten täglich zu tun haben. Aber nach etlichen Telefonaten mit Harald Kämper, der bereits über Kleipėda (Litauen) eingereist war und mit Mails und Sonderinfos hilfreich sein konnte, war nach fünf (!) Stunden auch diese Hürde an der polnisch-russischen Grenze genommen, und die Vorbereitungen für erste Flüge am 13. August konnten angegangen werden.

Ursprünglich war von unseren russischen Gastgebern eine große Wiese zwei Kilometer westlich von Rossitten als Flugfeld vorgesehen; von der Lage, Größe und Hindernisfreiheit ideal für Segelflugstarts, aber aufgrund der schlechten Bodenbeschaffenheit ungeeignet: Bei jedem Start wäre ein Kufenbruch vorprogrammiert.

Unsere russischen Freunde haben gleich reagiert und uns eine Startmöglichkeit wieder an den Dünen direkt am Strand eingerichtet.

Als dann der erste Windenstart mit dem „Teufel“ durchgeführt wurde, gab es sofort Alarm von der russischen Seite: Wir seien viel zu hoch und dürften 50 Meter auf gar keinen Fall überschreiten.

Schon befürchteten wir, dass wir von da an nur noch mit dem Gummiseil starten dürften – eine ziemlich personalintensive und schweißtreibende Angelegenheit –, da wurde die Höhenbeschränkung auch schon wieder gekappt. Man hatte viel Aufwand und Werbung in diese „Flugshow“ investiert und wollte den Gästen und dem relativ großen Aufgebot von Rundfunk-, Fernseh- und Presse-Reportern auch etwas mehr bieten als nur Gummiseilstarts – und das kam uns jetzt zugute.

Und was für eine wunderschöne Landschaft, die sich dem Blick des

Piloten da eröffnete: in Richtung Nordosten, auf diesem schmalen Landstreifen zwischen See und Haff, das Fischerdorf Pillkopen, dahinter der litauische Grenzort Nidda, bevor sich die Nehrung am Horizont verliert, während sie zur anderen Seite nach etwa dreißig Kilometern bei Cranz ins Festland übergeht. Eindrücke, die man nie mehr vergisst.

Der Gegenanflug erfolgte über die Ostsee, als Landefeld war der Strand mit einer Länge von 1000 Metern ideal.

Von unseren russischen Gastgebern wurden wir hilfreich und zuvorkommend betreut. Stellvertretend für alle ist Anatoli Kalina, dem Direktor des „Nationalparks Kurische Nehrung“, für seine große Hilfsbereitschaft zu danken; er machte mit seinem Team wirklich alles möglich, was irgendwie machbar war.

Zu dem interessanten Rahmenprogramm gehörte u.a. die Besichtigung der Vogelwarte, die bereits 1901 von Professor Thienemann gegründet wurde. Jährlich werden hier auch heute noch Tausende verschiedener Zugvögel gefangen und untersucht, registriert, beringt und dann wieder freigelassen. Wir besuchten die „tanzenden Bäume“, eigenartig gewachsene



Links:
Mitglieder eines örtlichen Sportvereins sorgten als „Gummihunde“ für unbändige Kraft am Seil.

Bäume, deren bizarre Wuchsform man sich nicht erklären kann; wir standen gedankenverloren vor den Fundamenten der alten Segelflughallen nahe Rossitten, und wir wanderten auf die Epha-Höhe, eine vormals gefürchtete Wanderdüne, die den Ort Pillkopen bedrohte und durch Forschungsarbeiten von Franz Epha Ende des 19. Jahrhunderts zum Stillstand gebracht werden konnte.

Eine Bootsfahrt eröffnete uns selten schöne Perspektiven auf die unglaublich hohen und lang gestreckten Dünen auf der Haffseite der Nehrung.

Sollten diese wunderbaren und in-

teressanten Erlebnisse nur einem kleinen Kreis von Segelfliegern vorbehalten und einmalig sein? – Mitnichten.

Dass dies alles nach 2012 nun schon zum zweiten Mal Realität geworden ist, haben wir ausschließlich Harald Kämper zu verdanken, der schon vor Jahren daranging, seinen Traum „Fliegen über der Kurischen Nehrung“ mit viel Mut, unermüdlicher Energie und Realitätssinn in die Tat umzusetzen. Es soll keine Eintagsfliege sein, sondern von Dauer. Harald hatte von Anfang an die Idee, die Rhön-Rossiten-Gesellschaft wieder aufleben zu lassen. Vorstandsmitglieder des Segelflug-Museums

auf der Wasserkuppe haben ihre Unterstützung zugesagt, um auch Politiker in Berlin und Moskau für dieses Projekt zu gewinnen.

Ein Grunau Baby wird z. Zt. in Achmer restauriert, ein Anhänger und eine Startwinde müssen noch beschafft werden, und dann soll dieses Flugzeug zugelassen dauerhaft auf der Nehrung stationiert werden. Auf der Fahrt zum VGC-Treffen 2016 in Finnland will Harald das Baby IIb mitnehmen, damit wir es dann anschließend auch mit Winden- und Gummiseil-Start in Rossitten gemeinsam wieder fliegen können.

Ulf Ewert

LS-Segelflugzeuge – Keep the Spirit alive



Unter diesem Motto hatte der SSV Ludwigshafen erstmals Halter und Freunde der berühmten und erfolgreichen Segelflugmuster eingeladen. Am Wochenende 12./13.09.2015 folgten fast 50 Flugzeuge der Einladung zum schönen Segelfluggelände Dannstadt. Von der LS1 bis zur LS 11, dem Doppelsitzer der Akaflieg Köln, waren fast alle Muster vertreten. Lediglich die LS2 und der LSD Ornith fehlten.

Die Gastgeber sorgten unter Leitung von Norman Stirbu für perfekte Bedingungen. In der ausgeräumten Halle gab es eine Hersteller- und

Zulieferer-Ausstellung, dazu einen Vortrags- und Cateringbereich. Wolfgang Binz referierte kurzweilig und fachkundig über die Anfänge bei Rolladen Schneider, Wolfgang „Micro“ Scholz, letzter Entwicklungsingenieur bei Rolladen Schneider, zeigte nach fundierter theoretischer Einführung einen Film zur Trudelerprobung der LS10.

Für den Erfahrungsaustausch waren u.a. der langjährige LS-Mitarbeiter Günter Schapka der Musterbetreuer DG Flugzeugbau vor Ort. Insgesamt ein sehr gelungenes Treffen!

KF

Der Eqip Verlag hatte eigens für die Veranstaltung Poster (A3 und A2) mit Zeichnungen aller LS-Typen aufgelegt.

Diese sind wie das Buch „LS Segelflugzeuge“ von Wolfgang Binz erhältlich unter www.eqip.de





My Darling and me

Im Frühjahr 2007 begann ich meine Segelflugausbildung auf dem Segelflugplatz Osterholz-Scharmbeck in der Nähe von Bremen. Als Erstes lernte ich die vereins-eigenen Flugzeuge kennen, die ordentlich in der Halle einsortiert waren. Nachdem ich mit allen Flugzeugen und Vereinsmitgliedern bekannt war und so viel Ahnung vom Flugbetrieb hatte, dass ich auch unter der Woche mal helfen konnte, holte Detlev v. Larcher (Pedro) seinen Anhänger aus der alten Halle. In diesem doch recht unscheinbaren Anhänger stand SIE! Eine wunderschöne Standard Libelle! Ein Blick genügte, und es war um mich geschehen! Diese Form des Rumpfes, der Haube und des Leitwerks, dazu noch Winglets... Ich war hin und weg! Ab diesem Zeitpunkt war ich dankbar, wenn ich nur beim Auf- und abrüsten helfen durfte.

Erste Flugfahrten

Im Jahr 2012 bekam ich in der Hochschule einen Anruf. Nach diesem Anruf lief ich den restlichen Tag mit einem Kreisgrinsen durch die Hochschule und konnte mich gar nicht mehr auf mein Studium konzentrieren. Der Grund dafür war, dass Pedro mir angeboten hatte, am kommenden Wochenende seine Libelle zu fliegen. Ich war sehr aufgeregt und bin Pedro immer noch unglaublich dankbar für dieses Angebot! Der erste Start erfolgte dann im F-Schlepp. Ich flog dieses grazile Flugzeug wirklich selber! Die Ruder gingen so leicht, dass ich anfangs etwas Mühe hatte, die richtige Dosierung zu treffen, sodass der Faden auch wirklich in der Mitte blieb. Ich konnte jeden Aufwindfetzen spüren und dazu noch gemütlich sitzen. Starke und heftige Ruderausschläge waren nicht nötig, wie ich sie vom Astir gewohnt war. Sie folgte gerne meinen Kommandos, wollte aber auf jeden Fall geflogen werden. Auch

wenn es ihr etwas zu langsam im Kreisflug wurde, zeigte sie es schlagartig und etwas „zickig“. Halt ein wirkliches Mädchen.

Persönlichkeit Std. Libelle

Meine ersten Strecken mit diesem wunderschönen Flugzeug waren nicht besonders lang. Hier und da mal 100–300 km. Um die Streckenflugerfahrung zu erhöhen, nahm ich an einigen Lehrgängen teil u.a. auch mit der Std. Libelle von Stefanie Schigulski. Hier war ich erstaunt, dass trotz gleichen Typs die Flugzeuge völlig unterschiedliche Flugeigenschaften haben. Die Std. Libelle WC von Pedro wurde sehr schnell „zickig“ im langsamen Kreisflug. Die Std. Libelle CS von Steffi hingegen war etwas gutmütiger. So musste ich feststellen, dass jede Libelle eine eigene Persönlichkeit hat!

Im Jahr 2013 hatte ich dann das Glück, zusammen mit Jan Wagner-Rüther in seiner Std. Libelle 4F und der WC im Team zu fliegen. Dabei ist mir aufgefallen, dass die 4F langsamer kurbeln kann und besser gleitet. Hierzu muss man sagen, dass die 4F keine Winglets hat, dafür aber Flächen-Rumpf-Übergänge, eine Rennhaube und Grenzschichtzäune (zwischen Querruder und Fläche).

Wettbewerbsfliegerei

Nachdem ich einige Lehrgänge besucht und an mehreren dezentralen Wettbewerben teilgenommen hatte, wuchs in mir der Wunsch nach einem richtigen Wettbewerb. Dieser sollte die Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen 2014 werden. Da ich dieses Jahr in die Segelfluggruppe Bremen (SFG Bremen) gewechselt habe, konnte ich die WC leider nicht mehr fliegen. Daher bewarb ich mich dann beim AMF (Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug) um die Std. Libelle AM2. Nachdem die Bewerbung abgeschickt war, bekam ich wie-

der einen Anruf, der mich für die nächsten Monate zum Dauergrinsen veranlasste. Dieses Mal war es der Anruf von Jan, der mich fragte ob ich mir vorstellen könnte, mich in 2014 um sein Libellchen 4F zu kümmern. Wer sagt bei so einer Frage schon nein????? Also durfte ich das ganze Jahr mit der 4F fliegen! Damit ich mich wieder an das Libellefliegen gewöhnen konnte (ich bin zwischenzeitlich viel LS 4 geflogen), nahm ich an einem Vorbereitungslehrgang für die DM teil, um mich mit dem In- und Exterieur vertraut zu machen. Die 4F und ich haben uns auf Anhieb verstanden. Einzig beim Einstecken der linken Fläche haben wir andere Meinungen – trotzdem schaffen wir es immer wieder, gemeinsam in die Luft zu gehen. Dazu wurden die Strecken immer weiter, bis wir auf der DM dann Aufgaben mit bis zu 450km meistern konnten. Nachdem wir nach 7,5 h Flugzeit wieder am Anhänger angekommen waren, wurde sie gewaschen und poliert. Und bevor es zurück in den Anhänger geht, gibt es einen „Gute-Nacht-Kuss“ und eine „Einschlafgeschichte“. Auch in diesem Jahr habe ich wieder das Glück, die 4F fliegen zu dürfen. Dieses Jahr wollte ich ebenfalls wieder einen Wettbewerb fliegen. Also ging es nach Klix. Bis jetzt ist Klix der größte Wettbewerb gewesen, auf dem ich bisher selber geflogen bin! Da ich mit der 4F mittlerweile im Schlaf zurechtkomme, konnte ich viel gelassener fliegen. Auch die „Zickigkeit“ der Libelle hat nachgelassen. Was wahrscheinlich daran liegt, dass ich sie jetzt wirklich fliegen kann. Ich brauche eigentlich nur noch denken, was passieren soll, und schon setzt sie es um.

Eigenschaften beim Starten

Im Windenstart ist darauf zu achten, dass sie genug Fahrt auf der Nase und genü-



gend Strömung um die Tragflächen bekommt, sonst reagiert sie sehr „zickig“ und neigt zum Ausbrechen und Abkippen. Der Schleppbereich beim Windenstart liegt zwischen 90–120 km/h, was sehr gering ist. Im F-Schlepp neigt sie dazu, eine ihrer Flächen abzulegen. Um dem entgegenzuwirken, ist es ratsam, die Bremsklappen ein Stück weit auszufahren, so lange, bis die sichere Ruderwirksamkeit gegeben ist. Wenn doch einmal die Fläche runterfällt, haben die meisten Std. Libellen ein kleines Rädchen unter den Flächen, sodass bei kurzem Bewuchs auch hier keine Komplikationen zu erwarten sind. Die Schleppgeschwindigkeit für den F-Schlepp ist am angenehmsten bei 120–130 km/h und darf 150 km/h nicht überschreiten. Im Allgemeinen schwebt sie sehr schnell nach dem Anrollen und lässt sich mit wenig Kraft hinter dem Schleppflugzeug halten.

Daten

Die Std. Libelle ist ein einsitziges Segelflugzeug, welches aus glasfaserverstärktem Kunststoff gebaut wird. Sie ist ein Schulterdecker mit Kreuzleitwerk und einem spitz nach oben zulaufenden Rumpf. Viele Libellen wurden mit Winglets und Flächen-Rumpf-Übergängen ausgestattet, um die fliegerischen Eigenschaften zu optimieren. Zudem sind Mückenputzer, wie sie die 4F besitzt, für Wettbewerbsflüge unerlässlich! Es bringt so viel, saubere Flächen zu haben, um z.B. für einen 45-km-Endanflug alles aus dem Flugzeug zu holen (was das Gleiten betrifft). An der Haube, die während des Fluges einen Spaltbreit aufgemacht werden kann, können ebenso Modifikationen vorgenommen werden. Ein Beispiel ist die Rennhaube. Sie sitzt etwas tiefer und ermöglicht somit nur „kleinen“ Leuten das Fliegen. In der Tat ist eine Std. Libelle nicht gerade ein Raumwunder. Mit

einer dicken Winterjacke kann es schon ganz schön beklemmend werden, da der Rumpf recht hoch und schmal ist. Diese Eigenschaft macht das Einsteigen in dieses filigrane Segelflugzeug nicht gerade einfach. Daher bewundere ich immer wieder Piloten wie Pedro, die sich auch mit fast 80 Jahren noch elegant in ihre Libellen schwingen!

Die Std. Libelle hat eine Spannweite von 15 m, eine Gesamtlänge von 6,20 m, ein Einziehfahrwerk und einen 98er-Index. Somit ist sie ein super Flugzeug für die Club-Klasse! Zudem ist sie ein geeignetes Flugzeug für Menschen, die nicht so viel Kraft in den Armen haben. Eine Fläche wiegt nicht mehr als 55 kg, und mit dem „Überzeuger“ können die Flächen einfach zusammengezogen und mit dem Hauptbolzen gesichert werden. Die Ruderschüsse sind halb automatisch. D.h., die Bremsklappen schließen sich automatisch an, nur die Querruder müssen manuell angeschlossen werden. Für die gesamte Montage von Höhenruder und evtl. Winglets, wird nur ein einziges Werkzeug benötigt, nämlich ein Inbusschlüssel. Einige Libellen haben heute noch funktionierende Wassersäcke in den Tragflächen, die ca. 25 l fassen. Für Wettbewerbsflüge ist jedoch das Wassertanken nicht erlaubt (in der Club-Klasse).

Ihre Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h. Der ideale Geschwindigkeitsbereich bei schwächerem Wetter liegt bei 100–130 km/h, bei gutem Wetter geht sie auch wunderbar mit 140–160 km/h voran.

Warum ich dieses Flugzeug so liebe

...keine Ahnung

Mir gefällt diese Leichtigkeit, mit der sich eine Std. Libelle fliegen lässt. Sie hat sehr geringe Ruderdrücke und eine geniale Trimmung. Die Trimmung befindet sich an

einem kleinen Knopf am Steuerknüppel. Nachdem man in den Bart gezogen hat, kann einfach auf den Knopf gedrückt werden, und sie befindet sich ohne Nachjustieren in der perfekten Kreisfluggeschwindigkeit von 75–80 km/h. Außerdem steigt sie wie ein Ballon, wenn man erst mal die richtige Querneigung und die passende Geschwindigkeit gefunden hat. Das muss jeder sich selber bei seiner Libelle erfliegen, da sie alle unterschiedlich sind. Sie ist unglaublich wendig, und man kann sowohl sehr flach als auch sehr steil kurbeln. In engen Bärten kann sie mit einer Ka6 mithalten, was das Steigen angeht!

Was mich sonst noch so begeistert bzw. als Blickfang bei ihr fesselt, ist ihr etwas anderes Aussehen als „normale“ Segelflieger. Sie hat diese „lange Nase“ und den „eckigen Rumpf“ mit einem filigranen Höhenleitwerk. Die Tragflächen sehen ganz „normal“ aus, was das Gesamtbild nur ergänzt. Und zu guter Letzt gibt es da noch ihre Persönlichkeit. Diese wird schon durch den Namen „Libelle“ geprägt. Wenn man sich Libellen anschaut (im Tierreich), sehen sie so zerbrechlich und zart aus, dabei sind sie Raubtiere! Die Std. Libelle ist ein Glasflügelflugzeug, was ihre „Zerbrechlichkeit“ und Leichtigkeit unterstreicht und einen Bezug zum Aussehen der tierischen Libelle herstellt. Doch in diesem kleinen unscheinbaren Wesen steckt viel mehr! Und genau das verbindet mich mit und liebe ich an diesem einmaligem Flugzeug!

Vielen Dank an Pedro, Steffi und Jan, dass ich eure Libellen fliegen durfte! Ich bin euch unendlich dankbar dafür und deshalb möchte ich euch diese Liebeserklärung an die WC, CS und 4F widmen!

Ilona Kemme

Wir gratulieren:



Henrik Roeseler
zum ersten Alleinflug
am 02.05.2015 in Hellingst auf ASK 13
Luftfahrtverein Unterweser



Felix Malyuga
zum ersten Alleinflug
am 26.07.2015 in Osterholz-Scharmbeck
auf SF 25
Bremer Verein für Luftfahrt



Tankred Friedrich
zum ersten Alleinflug
am 31.07. 2015 in Kammermark auf ASK
21, hier mit Fluglehrer Holger Stockfleth
Airbus Weser-Fluggemeinschaft



Tobias Schumacher
zum ersten Alleinflug
am 08.08.2015 in Osterholz-Scharmbeck
auf ASK 13
Bremer Verein für Luftfahrt



Alexander Schengber
zum ersten Alleinflug
am 29.08.2015 in Osterholz-Scharmbeck
auf ASK 21
Bremer Verein für Luftfahrt



Söhren Ehrichs
zum ersten Alleinflug
am 01.08.2015 in Hellingst auf ASK 13
Luftfahrtverein Unterweser



Falk Lukasch
zum ersten Alleinflug
am 01.08.2015 in Hellingst auf ASK 13
Luftfahrtverein Unterweser

Emily Warnke
zum ersten Alleinflug
am 12.09.2015 in Osterholz Scharmbeck
auf ASK13 Bremer Verein für Luftfahrt



Guido Mittag
zur Lizenzenerweiterung auf TMG
am 02.08.2015 in Kammermark
Airbus Weser-Fluggemeinschaft



Carolyn Delius und Martin Garbade
zur Lizenzenerweiterung auf TMG
am 20.08. bzw. 26.07.2015 auf dem
Foto mit Prüfer Gerd König
Bremer Verein für Luftfahrt



Dr. Gustav Krimphoff
zum bestandenen PPL
am 02.09.2015 in Weser-Wümmen
auf C 150
Flugsportgruppe Airbus Bremen

Rauchende Köpfe wurden mit einem Flug belohnt

Am Morgen des 22. Juli geht die Sonne langsam hinter den Bäumen des Flugplatzes Weser-Wümme auf, und Tau schmückt das Gras auf der Landebahn. Nach und nach kriechen die Azubis des ersten Lehrjahres von Airbus Bremen aus ihren Zelten und freuen sich auf das „English Breakfast“, das ihnen von ihrem Lehrer, Herrn Frauenheim, versprochen wurde. Am Abend zuvor wurden sie mit zwei „Yaks“ begrüßt. Danach wurde gegrillt, gelacht, und einige haben ihre Modellflugzeuge über dem



Flugplatz kreisen lassen. Nach der Stärkung warteten alle gespannt auf ihren Rundflug. Zuletzt wurde ihnen dann ihre Zeugnisse überreicht, und so endeten zwei wundervol-

le Tage auf dem Flugplatz in Posthausen. Im Namen aller Airbus-Azubis des ersten Lehrjahres möchte ich mich für diese zwei wundervollen Tage bedanken.

Udo Fangmeier

Man sollte nicht zu lange aufschieben, was man sich einmal vorgenommen hat. Mehrere Male wollten Udo und ich mit unserem Motorsegler das kurze Stück nach Bohmte-Bad-Essen fliegen, zu seinem alten Verein, wo er als Jugendlicher vor sechzig Jahren einmal fliegen gelernt hatte. Nur mal so, als Besuch. Aber immer kam etwas dazwischen.

In diesem Jahr hatten wir fest eingeplant, nun aber wirklich einmal nach Bohmte zu fliegen. Zum Tag der offenen Tür, am 1. Mai, wollten wir hin. Aber Udo musste krankheitsbedingt absagen und berichtete, was vorgefallen war. „Dann verschieben wir's halt noch mal“ – so verabschiedeten wir uns voneinander. Diesen Flug werden wir nie mehr machen können. Hätten wir's nur früher getan.

Ralf-M. Hubert

Zweiundzwanzig Jahre lang war Udo Fangmeier Präsident der Airbus Weser-Fluggemeinschaft in Lemwerder. In den achtziger Jahren erlebte der Verein seine Blütezeit. Der OLC war noch nicht „erfunden“, man navigierte ohne GPS mit der Karte auf den Knien und dokumentierte ganz altertümlich mit Barograph und Fotoapparat. Die Jahresbilanzen an Streckenflugkilometern steigerten sich von Jahr zu Jahr, wir flogen mit wachsender Begeisterung – und mit immer mehr Beteiligten aus dem Verein. Udo war ein engagierter Förderer unserer Streckenflugambitionen und stellte in der Investitionspolitik die Weichen für einen kontinuierlichen Leistungszuwachs unserer Flotte. Trotz allem hatte Udo aber auch diejenigen nicht übersehen, die lieber am Platz blieben.

Nachruf

Mit dem vorläufigen Ende der Großflugzeug-Wartung 1993 legte sich ein erster Schatten über uns. Es begannen die Jahre des Umbruchs und der quälenden Unsicherheit über unsere Zukunft und unseren Verbleib auf dem Werkflughafen. Die nach dem Rückzug der damaligen DASA wechselnden Eigentümer des Geländes erforderten von Udo und seinen Vorstandskollegen wiederholt neue Gespräche, um unseren Flugbetrieb in Lemwerder zu sichern. Mit Geschick und Fingerspitzengefühl konnte Udo erreichen, dass sich für uns zunächst wenig Einschnitte ergaben. Das änderte sich, als Werk und Flugplatz an branchenfremde Eigentümer übergingen, die mit der Luftfahrt überhaupt nichts mehr am Hut hatten. Eine Zeit lang waren wir noch geduldet, dann kam die Kündigung der Nutzungsvereinbarung. Udo war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr Präsident, doch hing sein Herz zu sehr an uns und der Fliegerei, als dass er sich die weitere Entwicklung nur noch aus der Distanz hätte ansehen können. Mit Ratschlägen oder einem gelegentlichen Gespräch mit seinen Kontakten unterstützte er den neuen Vorstand in dessen Bemühen, uns weiterhin eine Zukunft in Lemwerder zu sichern. Leider konnte aber auch er dann nicht mehr verhindern, dass ein Rotorblathersteller einfach nicht wollte, was ohne Beeinträchtigungen für seine Produktion problemlos weiter möglich gewesen wäre. Wir mussten unseren Flugbetrieb in Lemwerder beenden. Udo förderte daraufhin die Idee, in Metzingen, Hoya oder auf der Großen Höhe zu fliegen, bis wir eine endgültige neue Heimat für uns finden würden. Völlig erstaunt war er,



noch als alter Segelflieger lernen zu müssen, welche angeblich naturvernichtenden Schädigungen ein neu angelegtes Segelfluggelände auf einer bis dahin als Kuhweide genutzten Marschwiese verursachen würde – zumindest, wenn man dem NABU Glauben schenkt.

Udo war aber nicht nur für unseren Verein engagiert, sondern auch für andere, die mit oder ohne Motor fliegen. Als Vizepräsident des Landesverbandes lag es ihm am Herzen, allen Fliegern die größtmögliche Freiheit zu erhalten und den Zusammenhalt aller Luftsportarten zu sichern, um als gemeinsame starke Interessenvertretung in Braunschweig, Berlin und Brüssel anerkannt zu sein.

Einen schweren gesundheitlichen Schlag musste Udo ausgerechnet auf einer Geschäftsführersitzung des DAeC einstecken.

Gerne wäre Udo noch einmal mit unserem Arcus mitgeflogen. Gerne hätte er auch noch einen Start auf der Großen Höhe gemacht – es sollte nicht sein.

Wir verlieren mit Udo Fangmeier einen Flieger mit Leib und Seele, dem alle am Herzen lagen, die – wie er – der Fliegerei verfallen sind.

Airbus Weser-Fluggemeinschaft e.V.

Jugendvergleichsfliegen Leibertingen – einmal von Hamburg auf die Alb, in den Schwarzwald und zurück

Das Erste, was ich von fast allen in Leibertingen gefragt wurde, wie kommt man als Hamburger auf die Idee, nach Leibertingen aufs Jugendvergleichsfliegen zu fahren, und hast du das Flugzeug jetzt wirklich aus Hamburg mitgebracht? Ja, das Flugzeug gehört meinem Verein, dem HAC Boberg in Hamburg, und, ganz einfach, wenn man in Freiburg fliegerisch aufgewachsen ist und regelmäßig an Jugendmaßnahmen des BWLV teilgenommen hat, kennt man das Juflie.

Und so kam es, dass ich mich entschloss, dieses Jahr als letzte Chance, bevor ich zu alt werde, meinen ersten Wettbewerb als PIC und letzten als Junior, in Leibertingen mitzufliegen, da die Qualis als andere Jugendwettbewerbe für mich dieses Jahr alterstechnisch nicht mehr möglich waren. Hinzu kam, dass ich, bedingt durch mein Studiumsende und den Übergang in die Masterarbeit, im Sommer sechs Wochen frei hatte und alle möglichen fliegerischen Aktivitäten so unterbringen konnte.

Nach zwei Wettbewerben als Rückholer und einem auf dem zweiten Sitz konnte es nun losgehen. Vom 07.8. – 15.8.2015 trafen sich dieses Jahr (leider nur) neun Teilnehmer mit Flugzeugen der Standard-, Club- und Doppelsitzerklasse in Leibertingen zu einem Wettbewerb im Streckensegelflug und nicht wie der Name Jugendvergleichsfliegen vielleicht vermuten lässt zu einem Platzrunden- und Ziellandewettbewerb. Der Flugzeugtyp LS4 war dabei am stärksten vertreten mit 3 Flugzeugen. Auch ich hatte eine LS4b, die B4, aus Hamburg mitgebracht. Von sieben möglichen Wer-

tungstagen haben wir vier erfolgreich bestritten und konnten an zwei weiteren Tagen immerhin in Platznähe fliegen. Die Wetterlage mit fast täglichen Hitzegewittern machte es der Wettbewerbsleitung nicht besonders einfach, die Aufgaben zu wählen, da man sich nie sicher sein konnte, wo sich zuerst die ersten Zellen im Schwarzwald und auf der Alb bilden und „zumachen“. Dennoch konnten wir sehr schöne Strecken fliegen, die für Wettbewerbsanfänger gut zu bewältigen waren:

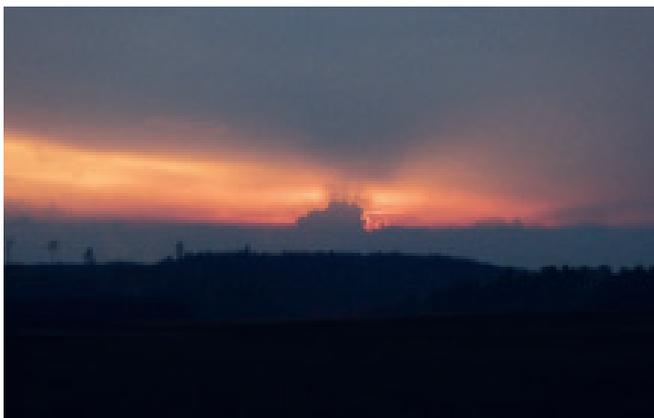
Sonntag, der 08.08. als erster Wertungstag konnte nur für einen ersten Start genutzt werden, da schon zum frühen Nachmittag die ersten Gewitter vorhergesagt waren und dann auch kamen. Uns streifte eine Zelle immerhin nur. Der Montag wurde dann der erste Wertungstag mit einer Strecke von 154km über Baar und Alb. Der Dienstag wollte uns wieder keine gewitterfreie Lücke lassen, dafür gönnte uns das Wetter am Mittwoch ein Fenster für knapp über 200km auf Baar und vor allem der Alb als eine teilweise mit blauen Löchern und je nach Flugweg auch mit Schauern gepflasterte Strecke. Doch das war nur der Anfang des Gewitters und Schuerslalom. Der Mittwoch sollte das noch mal übertrumpfen. Der Beginn war noch harmlos. Es ging mit Wolken zum ersten Mal



Flugvorbereitung B4 Anna Klausner Foto: Steffen Weniger

in den Schwarzwald. Zwar nur ein kurzes Stück, denn die langen Schenkel, die die 300km-Aufgabe vollendeten, folgten auf der Alb von St. Georgen im Schwarzwald bis Gerstetten und zurück nach Leibertingen. Auf dem ersten Albschenkel fanden sich zu Beginn noch schöne Cumuli

und über dem ED-R132 eine erste große Gewitterzelle. In der Gegend des Übersberges lösten sich dann aber alle Wolken auf, und ich musste mein Glück im Blauen versuchen. Erfolgreich. In der Zeit, in der ich mich wieder ausbuddelte, bildeten sich wieder Wolken, und am Flugplatz Laichingen konnte ich dann das erste Mal an der Basis schnuppern in ca. 2700m MSL. So war dann auch die letzte Wende gesichert. Es fehlten aber noch knapp 100km Heimweg, und überall schossen die Wolken in den Himmel. Ich dachte, jetzt nur oben bleiben und so früh wie möglich den Endanflugort finden, bitte kein Gewitter und Regen. Und so kam es dann auch. Im Funk hörte ich von den weit vor mir Fliegenden, hier kommt ein großes blaues Loch, und es wird knapp werden. Ich flog folglich auf Sicherheit und hatte an der letzten Wolke vor besagtem Loch (die Gewitterzelle hatte dort schon abgereignet) den Endanflug sicher. Ich glitt über 40km durch fast tote Luft der Sonne entgegen und den Wind im Rücken auf den Flugplatz zu. Ich erreichte den Zielkreis in ausreichend Höhe. Dies bedeutete den Tagessieg für mich, da der Einzige mit Zeitwertung langsamer war und noch Strafpunkte für zu niedrigen Einflug in den Zielkreis bekam. Alle weiteren Piloten waren vor oder im Zielkreis abgelandet. Dieser Sieg spülte mich auf den zweiten Gesamtrang, und so sollte der letzte Wertungstag am Donnerstag entscheiden, da der Freitag als siebter möglicher Wertungstag neutralisiert wurde. Der Donnerstag erwartete uns mit Blauthermik und einer zuerst 258km langen Alb- und Schwarzwaldtour, die dann aber durch die sehr spät einsetzende Thermik, dank



Gewitterzelle über dem Schwarzwald Foto: Anna Klausner

der Hitze, auf 166km verkürzt wurde. Losgings im Blauen im Pulk auf die Alb. Der Überflug in den Schwarzwald gestaltete sich für mich mühselig und bastelig bis ich aus 1400m an der Albkante die Höhe hatte, um bei einer bis über 3000m vorhergesagten Basis in den Schwarzwald zu gleiten. Aber geschafft und sicher durch den Schwarzwald wieder nach Leibertingen gegelitten mit einigen kürzeren Kurbeinlagen.

Das war dann auch der letzte Wertungstag, und ich hab mich leider auf den vierten Gesamtplatz „zurückgebastelt“. Mit einem Tagessieg und einem vierten Platz kann ich sehr zufrieden sein für meinen ersten Wettbewerb. Es hat sehr viel Spaß gemacht, und ich habe mal wieder die Alb und den Schwarzwald aus der Luft gesehen.

Nicht zu vergessen ist dabei mein treuester Rückholer, Steffen, der mir täglich die

Flächenwurzel beim Aufrüsten abnahm, **den** ein oder anderen Start selbst noch machen konnte und dabei für uns „geschnüffelt“ hat und mich kein einziges Mal vom Acker abholen musste! Vielen Dank, Musli! Ebenso danke ich meiner Mama für die Autoleihgabe und den Hin- und Herbringdienst von Freiburg nach Hamburg und zurück und natürlich meinem Verein für die LS4.

Geschrieben von Anna Klauer HAC Boberg

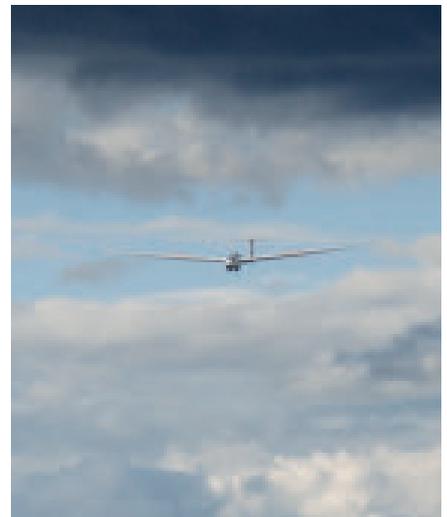
„Einspiralisiert“ – Hamburger Landesverbandsfliegerlager in Zell-Haidberg

Wie jedes Jahr war es wieder so weit. Es ging für zwei Wochen vom 25.07.– 09.08.2015 ins Fliegerlager mit 3 der 4 Hamburger Segelflugvereine. Das Ziel dieses Jahr war der Flugplatz Zell-Haidberg (EDNZ) der LSG Münchberg in Oberfranken, circa 30km entfernt von Bayreuth. Schaut man gen Süden, sieht man die Berge, im Norden guckt man über Felder. Wie gewohnt wurden am Sonntag, dem ersten Tag nach der Anreise, die Einweisungsflüge gemacht, wobei einige auch direkt am ersten Tag zu Überlandflügen starteten. Auch Jana Lehmann kam an diesem Tag an, während ihres Wandersegelfluges mit der LS 8, und setzte ihren Flug einige Tage später fort, da das Wetter uns leider einen Strich durch die Rechnung machte.

Denn zwei Tage starker Wind, Nebel, Regen und dementsprechend tief hängende Wolken hinderten uns am Fliegen. Meistens klarte es gegen Abend auf, und es konnten noch Schulstarts gemacht werden. Der nächste Tag war „nur windig“, also

wurde wieder mehr geflogen und Überland gegangen. Wir konnten uns trotz des eher mittelprächtigen Wetters beschäftigen. Entweder beim fliegerischen Fachsimpeln oder auch beim Kartenspielen. Gewonnen hatten dennoch die Leute, die an den schlechten Tagen kochen mussten, denn sie mussten nicht aufs Fliegen verzichten. Wir mussten aber nicht jeden Tag selbst kochen. Jeden Sonntag und Mittwoch haben die Damen des ansässigen Vereins leckere Sachen auf den Tisch gezaubert. War es Krustenbraten mit Knödeln oder Thai-Curry-Chicken – geschmeckt hat's immer. Das hat nicht nur uns Arbeit gespart, sondern auch die Dienste auf Abräumen und Frühstückmachen begrenzt. Wenn man das Glück hatte, sich an einem Sonntag oder Mittwoch eingetragen zu haben...

Am Donnerstag wurde das Wetter endlich wieder besser. Es wurden viele Flüge über 300km geflogen, aber auch 900km waren dabei. Das Wetter war aber auch gut geeignet für MET-Einweisungen. Wir taten das, wozu wir hergekommen waren – fliegen. Freitag war es etwas kompliziert, sich an die Wolkenbasis zu kämpfen. War man dort allerdings angekommen, ging es wunderbar mit zum Teil 5m/s integriert. Das bewiesen auch die Strecken, die geflogen wurden – Torben Jacob und Philip Goralski flogen mit dem Nimbus 4DM über 1000 OLC km. Die Flugschüler kamen auch in den Genuss, Erfahrung sammeln zu können, sowohl im Alleinflug als auch

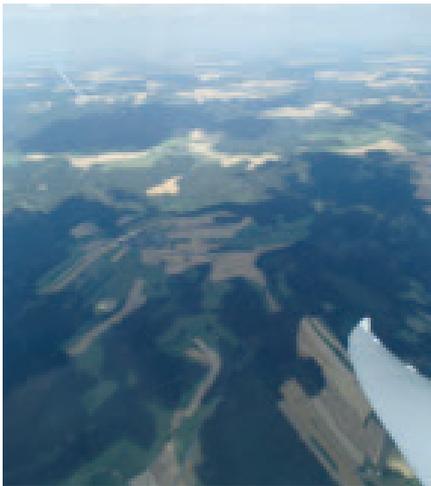


ASK21 im Anflug

mit weiteren MET-Einweisungen. Die Thermik führte uns nach Tschechien, in den Bayerischen Wald oder aber auch in den Thüringer Wald. Überall konnte „einspiralisiert“ werden – das Wort des Fliegerlagers, das geprägt wurde von Ilka am ersten Abend. Zu diesem Zeitpunkt hatte es zwar etwas mit Kochen und nicht mit Fliegen zu tun, aber wir Segelflieger sind da ja ganz schnell. Abends gab es einen kleinen Dämpfer der Stimmung, als die LS 4 vom HVL beim Landen mit dem Sporn in einem Loch hängen blieb und das Spornrad aus der Halterung riss, aber es war nicht irreparabel, und etwas später flog sie wieder – wenn auch in Hamburg. Zu bleibend schlechter Stimmung führte das aber nicht, denn es wurde der Beschluss gefasst, der Kulmbacher Bierwoche noch einen Besuch abzustatten. Erinnert hat die Veranstaltung an das Oktoberfest, nur in kleiner. Es gab ein Festzelt, wo Hop-



Flugplatz unterm Regenbogen



Nimben über dem Thüringer Wald

fensmoothies ausgeschenkt wurden, Stände, an denen man Essen kaufen konnte, und Menschen, die herumliefen und Hüte mit vielen kleinen Strobe-Lights verkauften.

Obwohl die erste Woche wettertechnisch nicht jeden Tag wie erhofft war, hatten wir jede Menge Spaß. Am Wochenende gab es dann einen Schichtwechsel. Einige Teilnehmer reisten ab, und die nächsten kamen, und das Wetter wechselte von kühl auf warm bis heiß.

Das Überlandfliegen wurde weiter aktiv betrieben, da die Wölkchen uns im Bergland die Treue hielten, obwohl es natürlich auch ohne ging. Die Voraussetzung war jedoch auch, erst einmal ohne Motor den

Anschluss aus der Winde zu bekommen. Die Kilometer purzelten munter weiter. 400km mit der Clubklasse und 700km mit der Offenen waren immer wieder gesehen. Aber auch die ASK21en und Ka8ten wurden erfolgreich Überland gescheucht. Eine ASK21 knackte auch fast die 300km-Marke.

Ab Mitte der Woche wurde es richtig heiß und der Badensee gerne aufgesucht, dennoch wurde jeden Tag geschult und jeden Tag mindestens mit zwei der drei Nimben Überland geflogen. Gegen Ende der Woche wurde sich wieder mehr dem Fliegen als dem Baden gewidmet, und so wurde die Anzahl der gemeldeten Flüge wieder größer, und die Kilometer stiegen wieder auf 800km in der Offenen Klasse an und in der Club bis auf 580km.

Aber auch die Flugschüler kamen weiter auf ihre Kosten. Fluggerät hatten wir schließlich reichlich dabei: Mit 11 Vereinsflugzeugen und 7 Privatflugzeugen zogen wir eine stolze Anzahl ins Fichtelgebirge. Auch die Teilnehmerzahl lässt sich sehen, so hatten wir 42 angemeldete Teilnehmer und weitere 10 Besucher,

die sowohl per Flugzeug als auch auf übliche Weise anreisen, wobei sich 6 Fluglehrer das Schulen von 17 Flugschülern teilten. Das machte dann für zwei Wochen über 530 warme Mahlzeiten, 14 Flugtage, 450 Starts, davon 178 Schulstarts und 25 Eigenstarts, ca. 355 Überlandflugstunden, die unzähligen Platzstunden noch gar nicht mit einberechnet und 25.500km. Wieder einmal kann man zusammenfassen, dass ein erfolgreiches und harmonisches Fluglager zu Ende ist, in dem jeder auf seine Kosten gekommen ist. Wir danken der LSG Münchberg für umfassende Betreuung und Engagement, solch eine große Gruppe aufzunehmen.

Janna Hansen und Anna Klauseur

Fotos: Anna Klauseur



ASW20 im Windenstart Foto: Janna Hansen und Fabian Schankin

Wir gratulieren:

Goldene Ehrennadel des DAeC für Klaus Böckmann



Klaus Böckmann (re.) und LSV-HH-Präsident Ingo Bahmann (li.)

Am 26. Mai 2015 wurde Klaus Böckmann die Goldene Ehrennadel des DAeC verliehen. Überreicht wurde sie ihm von Landesverbandpräsidenten Ingo Bahmann im Rahmen einer sonnigen Feierstunde im HAC-Clubhaus Boberg.

Die Goldene Ehrennadel ist die höchste Ehrung für ehrenamtliche Tätigkeit im DAeC, sie wird verliehen für ganz besondere Verdienste für die Luftfahrt, den Luftsport und den DAeC auf nationaler und internationaler Ebene.

Klaus Böckmann war über 10 Jahre Mitglied der Modellflugkommission/Bundeskommission Modellflug. Von 1991 bis 2002 war er

in verschiedenen Funktionen tätig, als Referent für Jugendarbeit, Referent für Finanzen und stellvertretender Vorsitzender.

Im Jahr 2002 übernahm er das Amt des Vorsitzenden der Sportfachgruppe/ Bundeskommission und übte es bis 2011 aus.

In seinen Funktionen hat er sich große Verdienste um die Entwicklung und Anerkennung des Modellflugsportes im DAeC in seiner Innen- und Außenwirkung erworben. Einhergehend mit diesem Engagement ist Klaus Böckmann Gründungsmitglied und Vorsitzender des Modellflugsportverband Deutschland e.V. (MFSD), der seit 2010 Mitglied im DAeC ist.

In seiner Rede zur Verleihung der Golde-

nen Ehrennadel ergänzte Ingo Bahmann diese Verdienste von Klaus Böckmann auf Bundesebene noch um seine Verdienste im Landesverband. Als Modellflug-Referent des Luftsportverbands Hamburg e.V. hat er seit 1991 den Modellflug in Hamburg weiter vorangebracht und gestaltet. Zudem bekleidete Klaus von 1999–2013 auch das

Amt des Geschäftsführers im Luftsportverband Hamburg. Der Umfang, mit dem sich Klaus für den Modellflug wie auch den Luftsport allgemein über mehrere Jahrzehnte mit Weitsicht und Erfolg eingesetzt hat, ist außergewöhnlich. Dabei prägend ist stets seine freundliche, kompetente und zielorientierte Art.

Mit dem herzlichen Glückwunsch an Klaus Böckmann für die Goldene Ehrennadel des DAeC ist im gleichen Maße ein großer Dank für seine Verdienste im Luftsportverband Hamburg verbunden.

Text und Foto: HK

Wir gratulieren:



Kalle Häußler-Helm zum ersten Alleinflug

Akaflieg Hamburg am 09.08.2015
in Neu Gülze



Simon Wehle zum ersten Alleinflug

Akaflieg Hamburg am 09.08.2015
mit Fluglehrer Jens Kurre in Neu Gülze



Felix Schünemann zum ersten Alleinflug

HAC Boberg am 29.08.2015
mit den Fluglehrern Jörg Bonsack
und Hartwig Grothkopp in Boberg



Max Nix zur SPL-Prüfung

HVL Boberg am 20.09.2015
mit Prüfer Wolfgang Mazoch in Boberg



Heiko König zum SPL-TMG

HVL Boberg am 25.07.2015
bei Prüfer Wolfgang Mazoch in Boberg

Termine

Termine 2015

17.10.2015	Thermikdankfest Clubhaus HAC Boberg
31.10.2015	10:00 – 18:00 Uhr Abfliegen auf dem Segelfluggelände Fischbek, ab 19:00 Uhr Abfliegen im Kranichhorst
08.11.2015	Seniorenkaffee HAC Boberg, 15:00 Uhr
14.11.2015	Entkusseln auf dem Segelfluggelände Fischbek
22.11.2015	DMST-Siegerehrung und Krumsiek-Preisverleihung, 15:00 Uhr im HAC-Clubhaus

Liebes Mitglied, lieber Leser!

Nun ist die diesjährige aktive Flugsaison bald vorbei, und in den Vereinen beginnt die Winterarbeit an den Flugzeugen, der Theorieunterricht für die Schüler und vieles mehr wird erledigt, was in der Vereinsarbeit zu erledigen ist.

Neben den fliegerischen Aktivitäten zum eigenen Vergnügen haben sich aber auch wieder Mitglieder bereit erklärt, sich in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen, und z. B. eine Ausbildung zum ehrenamtlich tätigen Fluglehrer durchgeführt.

Und auch unsere Technischen Lehrgänge in diesem Jahr haben guten Zulauf von Teilnehmern, die bereit sind, eine Ausbildung zum lizenzierten Werkstattleiter, Motorseg-

ler- und Flugzeugwart oder Fallschirmwart durchzuführen.

Die Anforderungen des Gesetzgebers an den Luftsport und damit an seine Vereine und Mitglieder sind oftmals der Grund, warum Luftsportler ihre Tätigkeit oder gar den Sport aufgeben. Das macht sich natürlich in den Vereinen bemerkbar. Ohne Ehrenamt ist der Luftsport nicht zukunftssicher. Und so gilt unser Dank all denen, die, mit welcher Tätigkeit auch immer, unseren Sport unterstützen.

*Euer Landesverband Niedersachsen e.V.
Renate Neimanis*



60 Jahre Fliegerleben

Auf 60 Jahre Fliegerleben kann unser Vereinskamerad Hartmut Claußen zurückblicken. Als Fünzehnjähriger machte er am 26. Juli 1955 seine ersten Rutscher auf einem „SG38“ im ostfriesischen Brockzetel unter Aufsicht seines Fluglehrers Martin Decker. Kurze Zeit später legte Hartmut schon die A-Prüfung ab. In den folgenden Jahren legte er die B- und C-Prüfung ab, am 11. Oktober 1959 bestand er die Prüfung zum „Luftfahrerschein für Segelflugzeuge“.

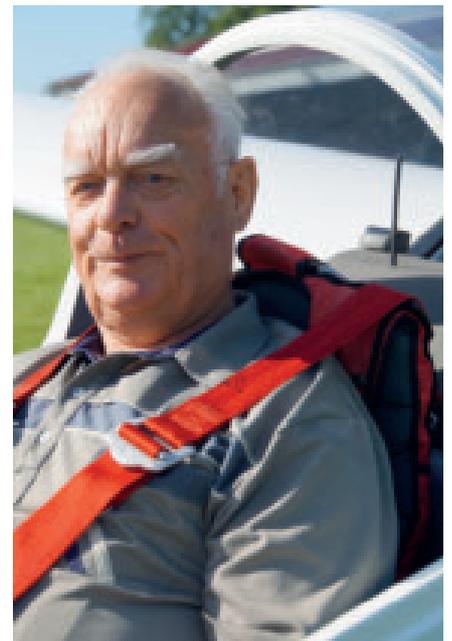
Sein damaliger Heimatverein, der „Luftsportverein Ikarus Zetel“, verfügte über kein eigenes Fluggelände, so wurde in dieser Zeit auf den Flugplätzen in Brockzetel, Lemwerder und Mariensiel geflogen. Nach Gründung der „LSG Weserflug Varel“ im Jahre 1959 konnte dann auf einem von der Bundeswehr zur Verfügung gestellten Areal, dem Friedrichsfeld, geflogen werden.

Heute fliegt Hartmut bei uns in Bohlenbergerfeld, der Heimat der „LSG Waterkant-Zetel e. V.“, wobei sein Schwerpunkt auf dem Fliegen unseres „Samburo“ liegt. Hartmut stellt sich gerne in den Dienst des Vereins, sei es beim Schleppen mit der Winde oder dem MOSE oder aber bei allen Fragen rund um unsere Fahrzeuge. Unsere Metallwerkstatt ist sein zweites Zuhause während der Winterarbeit.

Viele Jahre hat Hartmut sich in die Vorstandsarbeit unseres Vereins eingebracht, lange auch als Erster Vorsitzender. Heute lässt er es ruhiger angehen und hat den jüngeren Vereinsmitgliedern das Zepter in die Hand gelegt.

Hartmut, der gesamte Verein wünscht dir noch viele gesunde und fliegerisch erfolgreiche Jahre. Danke für alles, was du für den Verein getan hast!

Walter Reinke



Hein Rykena wird 80 Jahre!

Unglaublich, wenn man ihn so sieht, fällt es einem schon schwer, zu glauben, dass Hein schon 80 wird.

Hein, die gute Seele des Vereins. Als langjähriges Vorstandsmitglied und nun als Ehrenmitglied hat er die Geschicke des Luftfahrtvereins Wildeshausen-Ahlhorn e. V. über viele Jahre geleitet. Die aktive Segelfliegerei hat er vor Kurzem an den „Nagel“ gehängt und vergnügt sich nun mit seinem Trike der 120-kg-Klasse.

Hein war schon immer ein Gewinn für den Verein. In den siebziger Jahren fuchste er sich als Grundschullehrer in die Technik der Winde ein und hat sich zum Spezialisten für die alte Technik entwickelt. Egal, ob Motor oder Getriebe, was defekt war, wurde von ihm repariert.

Besonders geprägt hat uns sein Schild, das er über viele Jahre auf jeder Monatsversammlung aufstellte.

Auf diesem Schild stand mit dicken Lettern: „Wir machen alles zu unserem Vergnügen!“

Wo auch immer Unterstützung gefordert war und wird, Hein ist immer zur Stelle. Ob als Rückholer auf einem Wettbewerb, beim Bau unserer neuen Halle oder wenn mal eine Anhängerkupplung zu wenig war, fuhr er auch mal unsere ASK-13 bis nach Riesa.



Hein, vielen Dank für den gelebten „Rhöngeist“. Wir wünschen dir weiterhin alles Gute und schöne Flüge mit deinem Trike!

Martin Emke

Einmal Brocken und zurück – Streckenfluglehrgang Aue-Hattorf 2015



Der Streckenfluglehrgang ist dazu gedacht, vor allem jungen Scheininhabern einen Einstieg in den Streckenflug zu bieten. Der zweite Streckenfluglehrgang dieses Jahres fand in Aue-Hattorf am Südharz statt. Der gastgebende Verein war der Luftsportverein Kreis Osterode. Bestandteile eines derartigen Lehrgangs sind Theorieblöcke mit Basiswissen, das essenziell für den erfolgreichen Streckensegelflug ist, sowie Praxisphasen, sprich Streckenflug mit Trainer.

Der Tag begann um 8 Uhr mit dem gemeinsamen Frühstück. Dort hat man sich auch

gleich für den Flug die Verpflegung vorbereitet. Nach dem Frühstück wurden in der Regel die Flugzeuge aufgerüstet und gecheckt. Um 10 Uhr fand ein Briefing statt. Dort wurde uns die aktuelle Wetterlage gezeigt und erklärt, außerdem wurden bei entsprechenden Wetterlagen die Aufgaben und die dazugehörigen Teams gebildet. Es nahmen insgesamt 18 Teilnehmer und 10 Trainer teil, dadurch waren die Teams immer eher überschaubar, und man hatte teilweise einen Trainer für sich allein.

Die Teams hatten eine beim Briefing festgelegte Startreihenfolge, in der man sich

am Start aufgebaut hat. Vor dem Flug wurde mit dem Trainer kurz die Aufgabe durchgesprochen und ein „Meeting Point“ festgelegt, des Weiteren wurde die gemeinsame Frequenz für den Flug abgestimmt. Nach dem Start hat man versucht, Thermik zu finden, falls dies nicht gelang, hat man dem Trainer kurz über Funk Bescheid gegeben und ist dann als Erster wieder gestartet. Oben angekommen, traf man sich mit seinem Teamkollegen und Trainer am „Meeting Point“, und auf Kommando des Trainers wurde abgeflogen. I. d. R. wurde Kiellinie geflogen, bei fortgeschrittenen

Piloten wurde teilweise auch gefächert geflogen. Die Trainer haben bei Bedarf die Klappen gezogen, damit man als „Schäfchen“ auch hinterherkam. Bei jedem Flug sind auch mal die Schäfchen vorgeflogen, und der Trainer hat sich das in der Kiellinie angeguckt, dadurch hatte man häufig die Chance, taktische Entscheidungen zu treffen, jedoch wurde immer Funkkontakt gehalten, um sich miteinander zu beraten und zu entscheiden. Nach vollendeter Aufgabe hatten wir auch mal die Gelegenheit, den Brocken zu umrunden.

Außenlandungen waren bei diesem Lehrgang ausnahmsweise nicht auf der Tagesordnung. Erst gegen Ende des Lehrgangs gab es fünf, drei davon auf dem Motorflugplatz Sömmerda in Thüringen, darunter auch meine Wenigkeit. Zwei weitere Schäfchen sind auf Äckern gelandet. Vor diesem Tag gab es nur eine Außenlandung auf einem Flugplatz. Nach dem Flug haben sich Teams zusammengefunden, um den Flug zu debriefen. Dort hat man taktische Entscheidungen kritisch beleuchtet und Fehler besprochen. Des Weiteren wurden weitere Anliegen diskutiert und der Flug analysiert. Um 19 Uhr gab es eine

warme Mahlzeit, und danach wurden die Flugzeuge abgerüstet. Nach dem Flugbetrieb konnte man Modellfliegen oder einfach am Feuer sitzen, um sich mit Leuten aus anderen Vereinen auszutauschen. Viele Teilnehmer sind Junioren (U25), dadurch sind diese Lehrgänge besonders interessant für junge, frische Scheininhaber. Die Truppe untereinander hat sich sehr gut verstanden, und man kam, unabhängig vom Alter, immer ins Gespräch.

Während des Lehrgangs wurden Strecken über 500 km geflogen, aber natürlich hat man sich langsam gesteigert, damit auch die Trainer ein Gefühl für ihre Schäfchen bekommen. Zum Ende hin konnte man beobachten, dass die Strecken mehr oder weniger unabhängig vom Wetter immer größer wurden. Vielleicht lag das auch daran, dass es bisher nur eine Außenlandung gab... Die Strecken und Gruppen wurden auf jeder Art Trainings- und Erfahrungsstand der Teilnehmer zugeschnitten, darum muss man sich auch nicht fürchten, an einem derartigen Lehrgang teilzunehmen, wenn man bisher nur den 50-km-Flug im Rahmen der Ausbildung absolviert hat.

Der Luftsportverein Kreis Osterode hat uns

ausgesprochen gut beherbergt, einzelne Flugzeuge konnte man in der Halle abstellen, die Mitglieder waren für Fragen offen und äußerst engagiert. Um Dienste, wie Windenfahrer oder Flugleiter hat sich der gastgebende Verein gekümmert. Besonders beeindruckt war ich von der Organisation der Flug- und Startleitung. Man musste nicht einmal Lepo fahren und konnte sich somit komplett auf das Streckenfliegen konzentrieren. Die Trainer haben diesen sehr zeitaufwändigen Job ehrenamtlich durchgeführt und teilweise dafür sogar Urlaub genommen. Sie waren alle sehr interessiert sowie engagiert und haben zu Recht den Titel Trainer verdient. Man fühlte sich in ihrer Umgebung immer ausgesprochen wohl. Der Dank aller Teilnehmer gebührt allen, die diesen Lehrgang in dieser Form möglich gemacht haben.

Abschließend möchte ich jedem Piloten raten, der sich für den Streckenflug interessiert und weiterbilden will, an einem LVN-Streckenfluglehrgang teilzunehmen. Für mich und viele andere war es eine sehr lehrreiche und vor allem eine unglaublich spaßige Zeit. Ich freue mich schon auf den Lehrgang im kommenden Jahr.

Wilm Ahrens

Niedersächsische Meisterschaft der Junioren beim LSV Burgdorf

Mit hohen Temperaturen, Schwüle nach Platzregen und vor allem schwieriger Blauthermik hatten die rund 40 Teilnehmer der Segelflug-Meisterschaft in Ehlershausen zu kämpfen. Vom 04.08. bis zum 13.08.2015 wurden die besten Junioren in der Club- und Standard-Klasse ermittelt.

Es konnten drei spannende und fliegerisch sehr anspruchsvolle Wertungstage aus den zehn möglichen Flugtagen gewertet werden. Der Rest an Wertungstagen fiel den Wetterkapriolen zum Opfer. Viele Rückholturen und langes Warten in der Startaufstellung waren ebenfalls Folgen von Petrus' verstimmtem Segelfluggemüt. Anschließend standen die Sieger der jeweiligen Klassen fest und wurden

vom Schirmherrn der Meisterschaft, Bürgermeister Alfred Baxmann, geehrt. In der Standardklasse hatte Nico Klingspohn (Gifhorn) und in der Clubklasse Timo Kämpf (Fallersleben) die Nase vorn. Weitere Ergebnisse findet ihr in der Tabelle.

Ein großer Dank geht an die Sponsoren der Veranstaltung, Bernd Gessert, Inhaber von CP-Pharma, und Klaus Hoffmann, Geschäftsführer vom Marktspiegel-Verlag, die für Preise und ein gutes Gelin-



Sieger Clubklasse mit Schirmherr

gen sorgten. Vonseiten des Ausrichters, Luftsportverein Burgdorf e. V., gab es eine kleine, aber starke Eingreiftruppe aus Vereinsmitgliedern, die den fliegerischen, kulinarischen und kulturellen Teil der Veranstaltung betreute. Als Wettbewerbsleiter

Segelflug



Sieger Standardklasse

fungierte Nils Richter, Martin Wolff war für die sportliche Aufgabenstellung zuständig. Das Team ergänzte Horst Dietz mit seiner jahrzehntelangen Wettererfahrung und Tanya Kowalski als Kü-

chenfee. Aber auch hier nicht genannte Helfer haben kräftig angepackt, um die Veranstaltung zu einem vollen Erfolg für Teilnehmer und Ausrichter werden zu lassen.

Frerk Frommholz

Ergebnisliste – Standardklasse

Name	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte
1 Klingspohn, Nico	NI	Discus CS WL	2358
2 Stehr, Oliver	HE	LS 8	2352
3 Linkner, Lars	BW	Discus 2b	2301
4 Gintzel, Björn	NRW	LS 8	2103
5 Ernst, Florian	NI	Discus CS WL	2073
6 Kittler, Toni	BW	Discus 2	2064
7 Frey, Yannick	RP	ASW 28	2020
8 Griener, Sebastian	BW	LS 8	1957
9 Theisinger, Laurenz	RP	LS 8	1920
10 Koster, Nils	RP	Discus 2t	1861
11 Munser, Daniel	HE	LS 8	1589
12 Schwenk, Heiko	BW	LS 8 T	1554
13 Klimek, Felix	NI	LS 7	1553
14 Scheffler, Piet-Ansgar	SH	LS 8 T	1497
15 Breuer, Tom	NRW	Discus 2b	1331
16 Blattmann, Lukas	B	LS 8	1038
17 Frey, Johannes	BW	Discus 2b	329

Ergebnisliste – Clubklasse

Name	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte
1 Kämpf, Timo	NI	ASW 15b	2357
2 Looft, Steffen	SH	LS 1-d	2339
3 Wenzack, Patrick	NI	ASW 19	2240
4 Jensen, Jan	SH	Std. Cirrus	2183
5 Jarosch, Josh	NRW	LS 1-d	2133
6 Harms-Zumbrägel, Christian	NI	LS 1-d	2122
6 Klein, Sebastian	BW	LS 1-c	2122
8 Schmoranzner, Hauke	NI	LS 4	2055
9 Arntz, Joshua	NI	Hornet	2053
10 Eichhorn, Leif	NI	LS 4	2047
11 Uhlig, Markus	SA	Jantar Std. 3 WL	1956
12 Liebert, Lars	HE	LS 4	1763
13 Thöle, Mathias	NI	LS 1-d	1736
14 Henke, Jan Hendrik	NI	Hornet	1697
15 Meißner, Nico	NI	LS 1-f	1629
16 Fecker, Nils	NRW	Std. Cirrus	1599
17 El Allouki, Soufian	HB	Std. Cirrus	1477
18 Schrape, Johann	NI	Std. Cirrus	1361
19 Oertel, Nico	HB	PIK 20 d	779
20 Fischer, Elisabeth	NI	Astir CS	643
21 Schwenk, Oliver	BW	Std. Cirrus	0

Segelkunstflug-Weltmeisterschaft in Tschechien

Vom 05.08. bis zum 15.08. dieses Jahres fanden in dem kleinen tschechischen Ort Zbraslavice, etwa eine Autostunde süd-östlich der Hauptstadt Prag, die 18. FAI World Glider Aerobatic Championship und die 6. FAI World Advanced Glider Aerobatic Championship statt. Mit dabei im deutschen Team: Dennis Polej als Pilot in der Advanced mit seinen beiden Vereinskollegen David Bente und Henrik Lampe.

Als ich im Herbst 2012 aus Spaß am Fliegen nach Empfehlung eines unserer Fluglehrer im LSV Gifhorn e.V. an einem

Kunstfluglehrgang teilnahm, hätte ich nicht gedacht, dass ich eines Tages mal bei einer Weltmeisterschaft im Segelkunstflug mitmischen dürfte. Doch von da an ging alles recht schnell. 2013 flog ich mich auf die SZD-59 eines Vereinskollegen und Kunstfluglehrers ein, und 2014 nahm ich mit



Die Segelkunstflugnationalmannschaft nach der Siegerehrung



Startbereit zum ersten Wertungstag

einem Team meines Vereins an der deutschen Meisterschaft in Hayingen teil, wo ich mir den dritten Platz und damit mein Ticket für die Nationalmannschaft und die Weltmeisterschaftsteilnahme erlangte.

Kaum wieder von der Deutschen zurück fragten mich Henrik und David, damals beide noch Flugschüler, ob sie mich nicht nach Tschechien begleiten dürften. Am 03.08. packten wir unsere Sachen und fuhren los und waren uns sicher, dieser Wettbewerb wird ein schönes Erlebnis, egal, wie er ausgehen würde. Wie fast alle deutschen Teilnehmer, das waren 7 in der Advanced und 6 in der Unlimited, zelteten wir direkt am Flugplatz. Die 14-Tage-Wetterprognose versprach viel Sonne und Temperaturen von über 30° C für den gesamten Zeitraum. Da ist ein Zelt sicherlich keine schlechte Wahl. Viele der internationalen Teilnehmer zogen dennoch die Übernachtung in einem der nahe gelegenen Hotels vor. Sofort nach unserer Ankunft rüsteten wir unser Flugzeug auf, und ich begann mit den Trainingsstarts vor Ort, um mir den Kunstflugraum, die „Box“, einmal von oben und vor allem im Rückenflug anzuschauen.

Bevor ich jetzt zu den einzelnen Wertungstagen und den anderen Erlebnissen in Tschechien komme, möchte ich kurz erklären, wie so ein Kunstflugwettbewerb und damit auch eine WM im Allgemeinen abläuft, damit auch die Rad-nicht-nach-oben-Flieger mir gleich noch folgen können und verstehen, worum es eigentlich gerade geht.

Die Kunstflugweltmeisterschaft wird in

zwei verschiedenen Klassen ausgetragen. Die eine Klasse ist die „Advanced“, in der die Auswahl an zu fliegenden Kunstflugfiguren begrenzt ist und damit eine Klasse für fortgeschrittene Kunstflieger darstellt. Es werden Figuren geflogen, die beispielsweise mit der ASK-21 nicht mehr geflogen werden dürfen. Figuren mit starken negativen Lasten und solche, bei denen bei hoher Fahrt ein Strömungsabriss erzeugt wird, sind in der Advanced nicht erlaubt. Die andere Klasse ist die „Unlimited“, die Königsklasse im Segelkunstflug. Hier dürfen alle Figuren aus dem offiziellen Figurenkatalog geflogen werden. Eine Zusammenstellung verschiedener Figuren, wie Loop, Rolle und Turn, wie sie den meisten Piloten noch ein Begriff ist, bildet dann das Kunstflugprogramm. Natürlich gibt es noch wesentlich mehr Figuren. Auf einer Meisterschaft werden maximal

6 Programme geflogen. Davon wird eines ein Jahr vorher veröffentlicht, die bekannte Pflicht, sodass alle Piloten das Programm üben können. Ein weiteres stellt die sogenannte Kür dar, die der Pilot nach gewissen Vorgaben selber erstellt. Die vier weiteren Programme kennt der Teilnehmer vor dem Wettbewerb nicht. Diese werden vor Ort aus den Figurenvorschlägen aller Teilnehmer zusammengestellt und stellen damit die größte Schwierigkeit im Wettbewerb dar, die sogenannten „Unbekannten“. Geflogen wird das ganze Programm dann in der sogenannten „Box“. Das ist ein Kubikkilometer Luft, der in 200 m Höhe über Grund anfängt. Verlässt man während des Kunstfluges diesen Raum sorgen Linienrichter dafür, dass es für jede Sekunde außerhalb der Box 2 Strafpunkte gibt. Das klingt erst mal nicht viel, jedoch kann man bei Geschwindigkeiten von jenseits 200 km/h und Rückenwind schnell mal aus der Box gepustet werden. Unterschreitet man beim Kunstflug die 200-m-Grenze, gibt es dafür erneut Strafpunkte. Während nun also der Segelkunstflieger voller Freude eine spaßige Figur nach der anderen fliegt, bewerten Punktrichter die einzelnen Figuren. Das kann man sich vorstellen wie beim Eiskunstlauf. Jede Figur hat einen bestimmten Schwierigkeitswert. Die Punktrichter vergeben dann je nach Ausführung der Figur Noten von 0 bis 10, die dann mit dem Schwierigkeitswert multipliziert werden. Aufsummiert ergibt das dann zusammen mit der Note für die Harmonie des Programms und der Positionierung in der Box das Gesamtergebnis des Fluges.



David kopfüber im Fox

Nun zurück zur WM. Für mich startete der Wettbewerb mit dem 8. Platz von 47 Teilnehmern in der Advanced recht gut. Aus dem deutschen Team erflog sich Dirk Maslonka hier sogar mit dem 2. Platz eine Silbermedaille. Da der Wettbewerb mit über 80 Teilnehmern sehr gut ausgelastet war und an einem Tag aufgrund der Hitze nur etwa 60 Starts möglich waren, hatte man, wenn man an dem einen Tag geflogen ist, am darauffolgenden Tag frei. Die geringe Startzahl ist vor allem der Tatsache geschuldet, dass man keinen Punktrichter 12 Stunden am Tag in der Sonne schmoren lassen kann. Des Weiteren gab es bereits Probleme mit der Öltemperatur der Schleppflugzeuge. Entspannt für uns, denn damit hatten wir genügend Zeit, um Tschechien zu erkunden. So machten wir z. B. mehrere Tagesausflüge in die nahe gelegene Hauptstadt Prag, schlenderten durch die Altstadt und bestaunten die Prager Burg. Auf einem Kunstflugwettbewerb hat der einzelne Pilot im Allgemeinen nach seinem 20-minütigen Wertungsflug den Rest des Tages frei. Bei der anhaltenden

Hitze von über 30° C war der vereinseigene Swimmingpool dabei eine willkommene Abkühlung.

Dem guten Start in die WM folgte eine herbe Enttäuschung: Im zweiten Programm, der Kür, musste ich aufgrund von mehreren Box-Outs kräftig Punkte lassen. Zwar fühlte sich das Programm im Fluge gar nicht schlecht an, aber den Linienrichtern entging natürlich nichts. Das kostete mich ordentlich Punkte, sodass ich mich auf Platz 43 wiederfand. Im Laufe der nächsten Tage wurden dann die unbekannteren Programme geflogen. Durch eine konstante Leistung konnte ich mich wieder auf Platz 32 hocharbeiten.

Den anderen deutschen Teilnehmern erging es besser: So erflog sich Eugen Schaal den 3. Platz in der Gesamtwertung der Unlimited. In der Teamwertung, d. h. die Summe der Punkte der besten drei Piloten, holten die Piloten der deutschen Unlimited mit Platz 2 Silber. In meiner Klasse schaffte es Marvin Woltering auf Platz 6. Weltmeister in der Advanced ist der Tscheche Miroslav Cerný und in der Unlimited

der Ungar Ferenc Toth. Ausführliche Ergebnisse gibt es auf der Veranstalterseite unter: www.wgac2015.cz/results/

Meine beiden Begleiter David und Henrik durften als Dankeschön für ihre Hilfe während des ganzen Wettbewerbs jeder einmal in einem Fox Platz nehmen und ein Unlimited Programm genießen, was für beide ein tolles Erlebnis war. Kunstflug kannten sie doch bisher nur von Gastflügen mit mir in der ASK-21, was im Kunstflug vergleichbar ist mit dem Unterschied zwischen einem Sportwagen und einem Traktor.

Zum Abschluss organisierten die Veranstalter noch eine Airshow für die Öffentlichkeit mit zahlreichen Motor- und Segelkunstflug-Vorführungen. Insgesamt war der Wettbewerb hervorragend organisiert, und man hatte immer Ansprechpartner für Fragen und Probleme. Für mich war die WM in Tschechien eine schöne Erfahrung. Ich habe viel gelernt und eine gute Zeit mit Freunden verbracht. Ein ausführliches Tagebuch der Nationalmannschaft gibt es unter:

<http://www.daec-segelflug.de/>

Dennis Polej

Stephan Beck Deutscher Vizemeister

Rintelner Segelflieger haben erfolgreich abgeschnitten

Vom 08.08. bis 22.08.2015 fanden in Stendal-Borstel die diesjährigen Deutschen Segelflug-Meisterschaften in der Offenen- und 18-m-Klasse im Streckensegelflug statt. Der Austragungsort liegt in der Altmark auf halber Strecke zwischen Wolfsburg und Berlin. Das Wettbewerbsgebiet erstreckte sich über Norddeutschland bis an die polnische Grenze mit Ausnahme des Luftraumes von Berlin. Die teilnehmenden Piloten waren froh darüber, dass es trotz der schlechten Wetterbedingungen zu den 4 erforderlichen Wertungsflügen gereicht hat, damit eine gültige Meisterschaft zustande kam.

Bereits im Vorfeld der Meisterschaft sagte Stephan Beck, dass es für ihn sicherlich schwer sein wird, gegen die neue Segelfluggeneration vom Typ EB 29, Quintus und Jonkers JS1 bestehen zu können. Aber

mit all seiner langjährigen Flugerfahrung und -routine, trotz seiner inzwischen 24 Jahren alten ASW22BLE, hat er der gesamten Konkurrenz den Schneid abkaufen können und landete auf Platz 2 in der Offenen Klasse. Deutscher Meister wurde der viermalige Weltmeister Michael Sommer auf einer EB 29.

Vergessen wird Beck sicherlich nicht den 1. Wertungstag. Die 32 Piloten hatten bei extrem schwachen Wetterbedingungen eine anspruchsvolle Flugaufgabe zu bewältigen, die nur von 8 Piloten, darunter auch Beck, erfolgreich beendet werden konnte. Die Piloten starteten in einer Höhe von 845 Metern und befanden sich dann im Bereich des ersten Wendepunktes in einer Höhe von 200 Metern. Hier ging es dann aufgrund der recht schwachen Thermik über eine Stunde lang ums pure „Überleben“ in Höhen von 200 – 500 Metern. Viele gute



Siegerehrung Stephan Beck

Piloten bzw. Favoriten mussten an diesem Tag außenlanden.

Sein Rintelner Vereinskamerad, Reinhard Schramme, flog in der 18-m-Klasse mit einem Ventus 2cxa. Der mehrmalige Deutsche und Europa-Meister hatte sich in einem Teilnehmerfeld von 43 Piloten gegen die Übermacht der neuen ASG 29 Segelflugzeuge zu behaupten. Nach dem 1. Wertungstag lag Schramme auf Platz 16 und kämpfte sich an den 3 weiteren Wertungstagen kontinuierlich bis auf Platz 11 vor. Lediglich 1 Punkt trennte ihn vom 10. Tabellenplatz. Wie Schramme es schon im Vorfeld vermutet hatte, belegten die Plätze 1 – 10 allesamt Piloten, die mit der ASG 29 unterwegs waren.

Durch den 2. Platz hat sich Stephan Beck für die Nationalmannschaft qualifiziert. Für ihn besteht nunmehr die Möglichkeit, an der nächsten Weltmeisterschaft in Aus-



Gratulation zur erfolgreichen Teilnahme durch den LSV Rinteln
von links: Stephan Beck, Reinhard Schramme und Karsten Fahrenkamp (1. Vorsitzender)

tralien teilzunehmen. Die Rintelner Segelflieger gratulieren beiden Fliegerkameraden ganz herzlich zu ihrem erfolgreichen

Abschneiden bei dieser starken Konkurrenz.

Dieter Vogt

D-Kader LVN, Trainingslager 2015: Ein Rückblick

Was ist eigentlich eine erfolgreiche Trainingsmaßnahme?

Vom 24. bis zum 30. Mai fand auch in diesem Jahr das Trainingslager des niedersächsischen D-Kaders in Ehlershausen auf dem Flugplatz Großes Moor statt. Der LSV Burgdorf hat uns wieder bereitwillig aufgenommen. Dank unserer Geheimwaffen Tom, Frika und Tanya war für den Flugbetrieb und die köstliche Verpflegung gesorgt. Herzlichen Dank dafür an dieser Stelle.

Steven Dehne organisierte die Maßnahme dankenswerterweise wie in den Jahren zuvor. Mittlerweile eilt der positive Ruf der Trainingsmaßnahme ihr voraus, was zu einem ausgewogenen Zahlenverhältnis von Trainern zu Schützlingen führte. Neben dem handwerklichen Fliegen, das wir wegen des Wetters auf das Üben von kleinen AAT-Aufgaben beschränkten, stand die mentale und psychische Komponente der Piloten, genau wie ein ausgereiftes Spaßprogramm, auf dem Plan. Die Stimmung und der Zusammenhalt des Team Niedersachsen war wie in den Jahren zuvor beispielhaft und eine große Freude für die



Teilnehmer und Trainer. Trotz der relativ kleinen Flüge gab es fröhliche Gesichter. Es war wirklich ein ausgesprochen spannender und begeisternder Workshop. In meinen Augen entsteht eine wirklich erfolgreiche Trainingsmaßnahme, wenn die Teilnehmer zu besseren und glücklicheren Menschen und Sportlern gereift sind, und zwar wenn dies schneller und nachhaltiger als unter normalen Alltagsumständen geschieht. Ob die Maßnahme also ein Erfolg war, kann nur jeder Teilnehmer für sich

feststellen. Für uns als Trainer können wir aber festhalten, dass es ein Erfolg war, denn für uns ist dieser Reifeffekt dank euch auch eingetreten. Eine wirklich inspirierende, aufmerksame und tolle D-Kader-Gruppe durften wir in den letzten 2 Jahren trainieren, von denen wir noch viel hören werden. Dem alten D-Kader alles Gute und herzlichen Glückwunsch der neuen Gruppe, auf die wir uns mit demselben Elan stürzen werden.

Frerk Frommholz

Termine 2015

Technische Lehrgänge

12.10. – 23.10.2015	Werkstattleiter-Lehrgang für Luftfahrzeuge in Holz- und Gemischtbauweise (WL1)	Flugplatz Hodenhagen
24./25.10. 2015 und 31.10./01.11.2015	Zellenwart-Lehrgang und Basiseinweisung Für Mitglieder, die nur den Werkstattleiterausweis für die gesamte Instandhaltung von Luftfahrzeugen in Faserverbundbauweise (WL2) erwerben wollen, wird die erforderliche Basiseinweisung an zwei Wochenenden durchgeführt.	Flugplatz Hodenhagen

Technische Lehrgänge

26.10. – 30.10.2015	Motorseglerwart-Lehrgang für 2- und 4-Taktmotore Module: GM, FM, M1, Z1 und Z2 (nur Wartung)	Flugplatz Hodenhagen
02.11. – 13.11.2015	Werkstattleiter-Lehrgang für Luftfahrzeuge in Faserverbund-Werkstoff-Bauweise (WL2)	Flugplatz Hodenhagen
09.11. – 13.11.2015	Fallschirmwart-Lehrgang max. Teilnehmerzahl: 8	Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)

Fluglehrerfortbildung

23.01. – 24.01.2016	Heeresfliegerflugplatz Celle-Wietzenbruch	
30.01. – 31.01.2016	LSV Gifhorn e. V.	
Februar 2016	Premium Aerotec „Weser“ LSV Nordenham	<i>Geplant – erstes oder zweites Februarwochenende</i>

Die Anmeldungen zu den Fluglehrerfortbildungen sind schriftlich per E-Mail an die Geschäftsstelle zu richten.

Segelflug

15.11.2015	Niedersächsischer Segelfliegertag	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof
------------	-----------------------------------	---------------------------------------

Segelflugausbildung 2016

10.10.2015 (Ausweichtermin: 17.10.2015)	Kompetenzbeurteilung für FI-Anwärter	Segelfluggelände „Großes Moor“ Ehlershausen
12.02. – 21.02.2016 Anreise: 11.02.2016 bis 19.00 Uhr	Theorieblock/Unterricht	Sportpension Hodenhagen
08.04. – 23.04.2016 Anreise: 07.04.2016 bis 19.00 Uhr	Hauptlehrgang	Segelfluggelände „Großes Moor“ Ehlershausen

Motorflug

14.11.2015	Niedersächsischer Motorfliegertag	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof
------------	-----------------------------------	---------------------------------------

Verband

12.03.2016	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof
------------	-------------------------------------------	---------------------------------------

Hommage an Carl Otto Weßel

Ehrenerweisungen gelten gemeinhin bei hochgestellten Personen des öffentlichen Lebens als angebracht, nicht so in Kreisen der Luftsportler – oder etwa doch?

Am 30. Juni dieses Jahres ist unser langjähriger Geschäftsführer des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Carl Otto Weßel, mit 71 Lebensjahren in den wohlverdienten Ruhestand gegangen. Ein Nachfolger hat nahtlos seine Funktion übernommen, die weitere Geschäftsführung ist damit gesichert, und man könnte zur Tagesordnung übergehen.

Doch weit über die Gemeinschaft der rheinland-pfälzischen Flieger hinaus wissen wir, dass nicht irgendein Funktionär sein Amt übergeben hat, sondern dass ein ganz besonders Verdienter, ein leidenschaftlicher Flieger und herausragender Vertreter unserer Sache abgetreten ist.

Bei meinen ersten Überlegungen, diesen Vorgang sinnbildlich zu verpacken, fiel mir die Karikatur des Punch-Magazins, einer satirischen englischen Zeitschrift, zur Abdankung Otto von Bismarcks ein. Die Darstellung zeigt, wie er über einen Steg von Bord eines großen Dampfers geht. In deutschen Medien erhielt das Bild den Titel „Der Lotse geht von Bord“. So weit hätte ich den Vergleich gewagt, aber im englischen Original heißt es „Dropping the Pilot“, und damit zeigte sich diese Metapher letztlich als ungeeignet.

C.O.W., wie wir seinen Namen in Bordbüchern und Startlisten gerne verkürzen, wuchs als Kind mit dem Beginn der Nachkriegsfliegerei auf dem Flugplatz auf. Der Vater, die Mutter und weithin bekannt gewordene Fliegerin Dr. Marie-Luise Weßel und auch der Onkel, Dr. Ewald, waren Gründungsmitglieder des Flugsportvereins Sobernheim. Darüber hinaus engagierten sie sich schon früh im Landesverband Rheinland-Pfalz und trugen so zu dessen Entwicklung bei.

Dieses besondere, ja schon leidenschaftliche Engagement hat sich in der Familie Weßel etabliert. So sind auch Ehefrau Brigitte sowie Tochter Inga aktive Fliegerinnen, und auch die Enkel verbringen ihre Wochenenden natürlich auch auf einem Fluggelände.

C.O.W. lernte ich 1970 als 14-jähriger Se-

gelflugschüler kennen. Er war der jüngste Fluglehrer unseres Vereins und führte uns Jugendliche nicht nur durch die Flugausbildung, sondern unternahm auch Exkursionen mit uns, war uns Leitfigur während unserer „wilden Jahre“.

Neben Studium und Beruf engagierte sich C.O.W. nicht nur in der aktiven Fliegerei, sondern übernahm sehr bald für viele Jahre auch den Vorsitz im Flugsportverein Kirn, dem Heimatverein von Ehefrau Brigitte.

Am 3. April 1993 folgte er dem Ruf aus Bad Sobernheim als Präsident unseres Luftsportverbandes und behielt diese Funktion bis zum 5. März 2005. Um sich selbst intensiver mit der Fortentwicklung des Landesverbandes als dessen Geschäftsführer widmen zu können, denn es standen hier weitere große Aufgaben an, gab er diese Funktion dann an unseren heutigen Präsidenten Ernst Eymann weiter. Das Schul- und Ausbildungszentrum des Landesverbandes war noch um den dritten und letzten vorgesehenen Bauabschnitt zu erweitern, Sanierungsarbeiten an den bestehenden Gebäudeteilen waren notwendig, und das Lehrgangsangebot war zu intensivieren und dem heutigen Bedarf anzupassen. So kamen auch neue Angebote des Landesverbandes auf den Markt. Beispielhaft sei auf die jährlich zweimal stattfindenden geführten Auslandsflüge nach Gap in Südfrankreich hingewiesen. Die stets ausgebuchten Ausflüge finden seit nunmehr 12 Jahren statt.

Auch das Fliegen mit ultraleichten Segelflugzeugen wäre zu nennen, finden sich doch inzwischen drei Banjos unter der Decke in der neuen Wartungshalle des Landesverbandes.

Eine ganz große Herausforderung war die Umsetzung der EASA-Ausbildungsvorschriften. Hier hat C.O.W. sich ganz persönlich einer Mammutaufgabe angenommen und zusammen mit der



Landesluftfahrtbehörde die erste ATO (Approved Training Organisation) in Deutschland geschaffen. Insbesondere mit dieser Leistung hat er den Luftsport auf ein zukunftsgerichtetes Radial gesetzt und dem Landesverband ein weiteres Qualitätsprädikat erworben, das seine beispielgebende Rolle anschaulich verdeutlicht. Wer sich so intensiv einbringt und unermüdlich Ziele setzt, der darf auch schon mal etwas ungeduldig sein, wenn nicht gleich alle mit Hurra mitgehen, und letztlich hat seine Zielsetzung stets überzeugt.

Wir sind uns sicher, dass er sich auch als „Unruhehändler“ weiterhin nach Kräften einbringen wird – und wir möchten ihn dazu ermutigen.

Für all sein Engagement im Landesverband RLP und in seinen Heimatvereinen unser herzlicher Dank. Chapeau!, Carl Otto.

Bruno Rhein,

*Vorsitzender im Flugsportverein Sobernheim,
Ernst Eymann, Präsident Luftsportverband
Rheinland-Pfalz*

Einführung des Geschäftsführers Peter Hammann am 1.7.2015

Das Präsidium wünscht Peter viel Erfolg in seinem neuen Amt.



**V.l.n.r. Geschäftsführer Peter Hammann, Vizepräsidenten
Erwin Zimmer und Gerhard Rapp, Präsident Ernst Eymann**



Foto: UL-Fluggruppe Nordeifel e.V.

Ultraleicht, TMG- und Motorfliegertag

Samstag, 14. November 2015 – Ab 9.30 Uhr
Flugplatz Bad Sobernheim-Domberg – Technikzentrum

Ab 9.30	Kaffee, Anmeldung Fluglehrerfortbildung, Sprachprüfung	
10.00	Grußwort LSV RP	Ernst Eymann, <i>Präsident des LSV RP</i> , Manuel Höferlin, <i>LSV RP</i>
10.15	Awareness Campaign Ramstein – News	Jim Mailliard, <i>Capt. US Airforce</i>
10.30	Neues vom DAeC	Wolfgang Mütter, <i>Präsident DAeC</i>
11.00	Gefangen in den Wolken	Herwart Goldbach
11.45	Mittagspause & Film	
12.45	Sicherheitsaspekte in der Fliegerei	Herwart Goldbach
13.30	RAFIS – Zivile Nutzung des militärischen Fluginformationsdienstes der Bundeswehr	Josef Leidinger, <i>Bundeswehr</i>
14.30	Kaffeepause & Film	
15.00	Anregungen zur Pressearbeit	Klaus Fey, <i>LSV RP</i>
15.15	Aktuelle Entwicklungen im bemannten Elektroflug	Hans Brüning
16.15	LSV Flugreisen Las Vegas / Gap	Günter End, <i>LSV RP</i>
16.45	Fragen und Antworten im Luftsportbereich	Peter Hammann, Günter End, <i>LSV RP</i>

Für Essen und Getränke ist bestens gesorgt.
Anfliegenden Piloten entstehen keine Landegebühen.

**Das Landesverbands-Team und alle Referenten
freuen sich auf rege Beteiligung!**

Angebot zu Sprachprüfungen

Im Rahmen des Treffens bietet der LSV die Möglichkeit
Verlängerungsprüfungen für ICAO Englisch Level 4.
Anmeldungen bitte bis 06.11.15 an die Geschäftsstelle.

Herausgeber: Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V. • Flugplatz Domberg • Postfach 164 • 55566 Bad Sobernheim
Tel.: 06751 – 2308 • Fax: 06751 – 4435 • Email: geschaeftsfuehrer@lsvrp.de

Mehrmals Glück im Unglück

Ein Pilot war am Dienstag, 15. September 2015 mit seinem Flugzeug auf dem Weg von Niedersachsen in den Raum Stuttgart, als sich etwa in der Höhe von Frankfurt eine Triebwerksstörung ankündigte.

Einer der sechs Zylindern hatte sich verabschiedet – und nun machte der Pilot wohl alles richtig:

Er meldet sich bei Langen Information, von dort werden ihm einige nahe liegende Flugplätze genannt, darunter Sobernheim-Domberg. Inzwischen gab es weiteren Leistungsverlust, hier war die relativ große Reiseflughöhe von 6500 ft günstig, weil sie einen Zeitvorteil zur Folge hatte.

Der Pilot entschließt sich für Sobernheim und landet dort sicher mit nahezu leistungslosem, schüttelndem Triebwerk. Als Ursache

stellte sich später ein abgerissenes Auslaßventil heraus.

Dabei sind Triebwerksstörungen mit solchen Folgen eigentlich äußerst selten.

Und nun hatte der Pilot noch einmal Glück, denn in Sobernheim kann das Flugzeug nicht nur im Wartungszentrum des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz eingestellt, sondern in den folgenden Tagen auch instandgesetzt werden.

Mitarbeiter eines LTB bauen ein anderes, funktionsfähiges Triebwerk ein, und dem Weiterflug steht nichts mehr im Wege.

Die Mitarbeiter des LTB, der die Instandsetzung durchgeführt hat, und der Flugzeugführer waren

erstaunt und voll des Lobes über die Einrichtungen und Möglichkeiten unse-



res Technik-Ausbildungszentrums in Bad Sobernheim, die wir gerne auch anderen Interessenten zur Verfügung stellen. Fragen Sie einfach nach. Kennenlern-Möglichkeiten bieten sich auch im Rahmen unserer Technischen Lehrgänge, die wir regelmäßig im „LuftSport“ veröffentlichen.

Hans-Udo Hellrigel

Jetzt Bewerben!

Um die Förderflugzeuge RP (LS1 f) und JO (LS 8) für die Saison 2016



Wer kann sich bewerben?

Bewerben kann sich jeder Jugendliche bis 25 Jahre mit einer Segelflugglizenz, der in einem Luftsportverein in Rheinland-Pfalz aktiv ist. Ihr könnt euch auch zu zweit oder als Gruppe bewerben.

Wo/Wie kann man sich bewerben?

Eure Bewerbung sendet ihr an die Geschäftsstelle des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz
Postfach 164
55566 Bad Sobernheim
p.hammann@lsvrp.de
Cc: roswitha_ulrich@t-online.de

Welche Unterlagen sind notwendig oder hilfreich?

Bitte legt der Bewerbung einen fliegerischen Lebenslauf mit Angaben zu Aktivitäten in anderen Sportarten, zu euren fliegerischen Plänen für die nächste Saison und den Ausbildungsnachweis Streckense-

gelflug bei. Ein Vorstandsmitglied aus eurem Verein sollte in einem kurzen Schreiben die Vergabe an euch befürworten und begründen (z.B. mit eurem Engagement in der Werkstatt, in der Jugendarbeit usw.).

Wer entscheidet über die Vergabe und wann?

Die Segelflugkommission des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz entscheidet in ihrer Sitzung am 8. November 2015 über die Vergabe. Bitte schickt uns eure Bewerbung bis zum 31. Oktober.

Roswitha Ulrich

*Vorsitzende der Segelflugkommission
Rheinland-Pfalz*

Streckenflugelehrgang Bad Sobernheim

Viel Spaß, viele Kilometer und viele neue Erfahrungen ...



...so liebe sich der diesjährige Streckenflugelehrgang in Bad Sobernheim beschreiben. In der letzten Juliwoche trafen sich

über 20 Piloten und Pilotinnen aus Rheinland-Pfalz, um mit erfahrenen Trainern, im Einsitzer oder auch doppelsitzig, ihrem Trainingsstand entsprechend „auf Strecke zu gehen“. Trotz teils schlechtem Wetter konnten sehr gute persönliche und fliegerische Erfolge

verzeichnet werden. Vom Hangflug, der ersten Außendlandung bis hin zum ersten 500er-Dreieck war alles dabei. An den

Regentagen wurde das weit verbreitete Navigationsprogramm „XC-Soar“ sorgfältig durchgearbeitet, und jeder hatte am Schluss ein für sich exakt abgestimmtes Profil erstellt. Ein sehr langer und anstrengender Prozess in der Theorie, aber enorm hilfreich in der Praxis. Bilanz: eine sehr interessante, gelungene und lehrreiche Woche!

Jana Schmidt

PS: Der Streckenflugelehrgang wird jedes Jahr für alle ambitionierten Streckenflieger(innen) und solche, die es werden wollen, angeboten.

Nachrufe

Stefan Dörnemann hat nach längerer, heimtückischer Krankheit seine letzte Reise angetreten. Er verstarb am 19. September im Alter von nur 50 Jahren.

Wir verlieren mit ihm einen Kameraden, der den Segelflug mit Begeisterung genoss. Sein Wissen und die Faszination für unseren Flugsport trugen als Fluglehrer, bei der Reparatur, der Wartung und den Prüfungen der Lufttüchtigkeit unserer Flugzeuge, wesentlich zu einem sicheren Flugbetrieb bei. Er packte an, motivierte Kameraden und gab sein Wissen an Andere weiter. Dies ist uns nicht mehr vergönnt. Es bleibt uns nur noch der Dank.

*Aero-Club Rhein.Nahe e.V.
Erwin Zimmer, 2. Vorsitzender*



Deutsche Meisterschaft F4C am 25./26.07.2015 in Karlsruhe, zusammen mit DMFV-Eurostar-Cup für Semi-Scale und Motormodelle



Die Modelle der Wettbewerbskategorie F4 orientieren sich an Originalflugzeugen und sind diesen in verkleinertem Maßstab bis ins Detail nachgebaut. In Zeiten nahezu kompletter käuflicher ARC- und ARF-Modelle gibt es nur noch wenige Modellbauer, die Modelle von so hohem Anspruch an handwerklich-technisches Knowhow und Geduld selbst herstellen und sich damit darüber hinaus auch noch an Wettbewerben beteiligen. Glücklicherweise ist durch die Zusammenlegung der DM F4C-Scale des DAeC und des DMFV-Eurostar-Cups die Teilnehmerzahl wieder stark angestiegen. Zwar war aus dem LSVRP diesmal leider kein Pilot dabei, aber mit drei Punktrichtern stellen wir einen großen Teil der Jury.

In den Tagen vor dem Wettbewerb waren schon für den Samstag starke Windböen angekündigt worden, was sich dann leider auch bestätigte. Schon bei der Ankunft in Karlsruhe sahen wir, dass es den Freunden vom Karlsruher Verein ein Zelt zerlegt hatte. Nach der sehr herzlichen Begrüßung ging es sogleich an die Baubewertung, die we-

gen Unterschieden im Reglement von den Kollegen vom DMFV und vom DAeC getrennt durchgeführt wurde. Die Wertungsflüge werden gemeinsam absolviert und sind, bis auf geringe Abweichungen in einigen Figuren, gleich.

Bei den sehr heftigen Sturmböen war es für die Teilnehmer recht schwierig, die Modelle auf den Wertungstischen für die Punktwertung in der Draufsicht zu präsentieren. Die Stinson A1 von Max Merckenschlager oder die Dornier Merkur von Otmar Werle mussten von drei Mann festgehalten werden, ganz zu schweigen von der Tiger Moth von Johannes Rupp.

Nach Abschluss der Baubewertung am frühen Nachmittag wollten wir eigentlich fliegen, allein der Wind ließ es einfach nicht zu; so nutzten wir die Zeit, um mit den Piloten zu fachsimpeln und Erfahrungen auszutauschen.

Am Abend hat uns der Verein mit einem leckeren Essen verwöhnt, und da der Wind nachgelassen hatte, reichte es wenigstens noch

zu einem Durchgang in der Einsteiger-Klasse. Am Sonntagmorgen dann: Traumwetter! Max Merckenschlager hatte ein ganz besonderes Modell mitgebracht: eine Chance Vought XF5U. Dieses Flugzeug hatte schon bei seiner Entstehung 1942 den Spitznamen „Fliegender Pfannkuchen“ weg. Max hat uns den „Pfannkuchen“ meisterhaft vorgefliegen, und ihn, obwohl sich ein Teil während des Fluges gelöst hatte, sicher gelandet. An der Maschine von Julian van Ackeren brach bei der Landung ein Fahrwerksbein. Alle anderen Modelle blieben heil. Bei ganz wenig Wind konnten wir auch in den restlichen Klassen wenigstens einen Durchgang fliegen, sodass doch noch eine Wertung zustande kam.

Endergebnisse:

Einsteiger:

1. Tim Werle
2. Dieter Rohrbach
3. Peter Moratz

F4H

1. Ottmar Werle
2. Marcus Hausmann
3. Martin Schönwetter

F4C

1. Max Merckenschlager
2. Ottmar Werle
3. Johannes Rupp

DMFV ESC

1. Klaus Ernst
2. Thomas Brandt
3. Martin Erhard

Bleibt die Hoffnung, dass wir im nächsten Jahr wieder mit 2 Teilwettbewerben besser aufgestellt sind und hoffentlich den einen oder anderen Piloten dazu bewegen können, an Wettbewerben dieser Art teilzunehmen. Das herzliche Miteinander, die Kameradschaft und Hilfsbereitschaft und – nicht zu unterschätzen – die hervorragende Versorgung in punkto leibliches Wohl haben Modell-Piloten und Punktwertung restlos begeistert. *Text und Fotos: Martin Biber*

Aus der Modellflugkommission Rheinland-Pfalz

Es tut sich was in der Modellflugkommission. Ihr Vorsitzender, Eberhard Heiduk, hat einige Aktivitäten für die Modellflieger geplant. Unter anderem erhalten schon Ende 2015 alle Modellflugsportler in Rheinland-Pfalz einen Mitglieds- und Versicherungsausweis für das Jahr 2016 im Scheckkarten-Format aus Plastik. Hiermit können auf Wettbewerben nicht nur die Mitgliedschaft sondern auch Art und Umfang der über den Landesverband

abgeschlossenen Versicherungen nachgewiesen werden.

In einem Gespräch mit Herrn Dr. Hamann vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (Luftamt Hahn) hat dieser gesagt, es sei nach Inkrafttreten der SERA-Reformen nicht beabsichtigt, den Bestand der Aufstiegsgenehmigungen anzutasten.

Im Frühjahr 2016 findet im Verbandszentrum in Bad Sobernheim ein Seminar zum Thema

Großmodelle statt. Der genaue Zeitpunkt und die Inhalte werden hier und auf der Website des Landesverbandes veröffentlicht.

Der Bericht über ein Modellflug-Wasserflug-treffen am Ohmbachsee konnte in dieser Ausgabe nicht mehr berücksichtigt werden und folgt in der kommenden Ausgabe. Aktuelle Informationen und Nachrichten an die Modellflugkommission auch über <http://www.lsvrp.de/index.php/modellflug>

Flugsportverein Kusel/Langenbach wurde 50!

Am 9. Dezember 1965 wurde der Verein von neun flugbegeisterten jungen Männern gegründet.

Der inzwischen auf 50 aktive Mitglieder angewachsene Verein deckt den Segelflug-, den Motorsegel- und den UL-Flugsport ab.

Zur 50-Jahr-Feier hatte der Verein in das Dorfgemeinschaftshaus in Langenbach eingeladen.



Als Ehrengäste konnte der 1. Vorsitzende Gerd Rudolph neben Vertretern aus der Politik auch unseren Präsidenten Ernst Eymann begrüßen.

Präsident Ernst Eymann beim Überreichen des Flugplatzschildes an den 1. Vorsitzenden Gerd Rudolph

Fliegerpaare

Wir gratulieren den Fliegerpaaren aus Traben-Trarbach, Kusel/Langenbach und Wershofen



Heike und Harry Wilhelmii

Isabell Rudolph und Marco Müller



Kerstin van der Mühlen hat Jörn geierat und heißt jetzt Ortmanns.

Wir bitten um Verständnis, das wir aus Platzgründen hier nicht die kompletten Berichte dazu abdrucken können. Diese können auf www.Luftsportmagazin.de nachgelesen werden.

DASC engagiert sich bei der Jugendarbeit

Gleich drei Projekte „Segelflug“ wurden innerhalb von zwei Wochen auf dem Segelflugplatz Traben-Trarbach/Mont Royal durchgeführt. Die Fluglehrer Wolfgang Siegel, Dieter Stadler, Bela-Brice Engels und Joachim Hirsch wiesen bei besten Bedingungen insgesamt 40 Schülerinnen

und Schüler der Gymnasien aus Simmern, Traben-Trarbach und Wittlich in die hohe Kunst des Segelfliegens ein. Die Jungphysiker übernahmen nach dem Start die Ruder und übten sich im Geradeaus- und Kurvenflug. Bei guten thermischen Bedingungen wurden so die ersten Meter Höhengewinn

erkurbelt. Schon an den strahlenden Gesichtern der Schüler kann man erkennen, dass sie die einzigartigen Erfahrungen, die sie gerade gemacht haben, nicht so schnell vergessen werden.



Gymnasium Simmern



Gymnasium Wittlich



Gymnasium Traben-Trarbach

LSV Worms e.V.

Friedrich Thimm mit 91 Jahren noch voll aktiv!



Die Schlepp-Pilotin Christiane Neumann, Friedrich Thimm und sein Copilot Benno Schmied

Das Fluglager des LSV Worms in Bayreuth war trotz großer Hitze auch dieses Jahr wieder ein voller Erfolg: Wunderbare Basis Höhen erlaubten allen Teilnehmern größere und kleinere Streckenflüge, je nach Stand der Ausbildung und der bereits vorhandenen Erfahrung. Auch die mitgereisten Osthofener Fliegerfreunde kamen voll auf ihre Kosten.

Unser ältester aktiver Pilot, Friedrich Thimm, der sich mit großer Einsicht seit einiger Zeit sowohl im Motor- wie auch im UL- und Segelflug den Luxus eines Sicherheitspiloten leistet, war auch dieses Mal wieder dabei und resümiert die Veranstaltung für sich wie folgt:

„Bislang war das Bayreuther Segelfluglager der Höhepunkt in meinem Segelfliegerleben.

Flüge mit dem Twin II bei einmaligen Thermik-Wetter bis Höhen von über Grund 2600 m + verlockten zum Streckenflug bis Plauen und darüber hinaus. In dieser Woche war meine ‚Ausbeute‘: 2x 2 Std., 1x 1,5 Std., 1x 47 min und 1x 32 min. Flugzeit.

Danke an die Organisatoren, Herren Georg Ofenloch, Fluglehrer Gottfried Neumann, Schlepppilotin Christiane Neumann, Pilot Benno Schmied, und all die anderen Freunde.

Es waren wunderschöne Tage bei Temperaturen über 30°!“

Was für ein langes, abwechslungsreiches Fliegerleben! – da wundert man sich nicht

mehr über die Dankbarkeit, Zufriedenheit und Kameradschaftlichkeit unseres Seniors. Hat er doch zwischen 1966 und 1970 in Lomé/Togo seinen PPL-A gemacht und organisierte in dieser Zeit Aufbau, Leitung sowie Erweiterung der Gewerbeschule in Sokodé/Togo. Mit meiner Jodel 120 kam er dann selbständig nach Deutschland zurück.

Mitglied beim LSV Worms ist er seit 1971. Dort machte er seine Ausbildung zum Segelflugzeugführer, die er im Juni 1982 erfolgreich abschloss.

Er hat an den Segelfluglagern des LSV Worms in Quirnheim, Schweighofen, Magdeburg, Kulmbach und Bayreuth teilgenommen und erwarb den UL-Flugzeugführerschein im Jahre 2013 – für unser 1924 in Stettin geborenes Mitglied eine reife Leistung!

Auch heute noch gilt: Sucht man Friedrich am Platz, findet man ihn dort, wo gerade Arbeit ist. Noch viele schöne Flüge, lieber Friedrich!

Wir gratulieren:



Darius Hahn (15) vom **FSV Kirn** zum ersten Alleinflug, auf dem Foto mit Guido Wagner (l.) und Wolf Sydow (r.)



Holger Maisack (l.) und **Jan Rauscher** (3.v.l.) vom **Aeroclub Schweighofen-Wissembourg** zum Scheinerwerb; hier mit Prüfer Matthias Podworny (2.v.l.) und Ausbildungsleiter Michael Erhard (rechts)



Sophie Decker und **Christian Müller** vom **SSV Ludwighafen** zum ersten Alleinflug; auf dem Bild mit den CFIs der Dannstädter Vereine, (v.l.) Steffen Schmitt, Norman Stirbu sowie Fluglehrer und Landestrainer Charly Müller



Sophie Vinke, Paul May, Elmar Rausch (v.l.n.r.) vom **SFV Südeifel** zum SPL

Dem Team Rheinland-Pfalz zum 6. Platz in der Gesamtwertung des Bundesjugendvergleichsfliegen auf dem Klippeneck



Jugendvergleichsfliegen 2015 Wershofen

Das rheinland-pfälzische Jugendvergleichsfliegen der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz fand dieses Jahr vom 21.–23. August in Wershofen in der Eifel statt. Zwölf Vereine schickten ein Team aus bis zu drei der besten Jungpiloten ihres Vereins.

Freitagabend (21.08.) trafen die Teams ein und schlugen ihre Zelte auf dem idyllisch gelegenen Flugplatz auf. Alle Teilnehmer bekamen noch vor Sunset einen Einweisungsstart. Anschließend ging es zum gemeinsamen Abendessen und dem obligatorischen Briefing durch Volker Schliephake, der seit Jahren Mitglied des Organisationsteams ist. Nach der Sicherheitseinweisung gingen die Teilnehmer schon früh in ihre Zelte, um für den bevorstehenden Wettbewerb ausgeruht zu sein.

Schon früh morgens wurden die Flieger nach einer kalten Nacht zum Start geschoben, sodass kurz nach dem Feldbriefing durch die Jury mit dem ersten Wertungsdurchgang begonnen werden konnte. Der Kreiswechsel stellte für die Piloten keine Herausforderung dar, aber die Ziel-landung, die durch Windstille erschwert wurde: Fast alle Piloten schossen über ihr Ziel hinaus. Dies besserte sich allerdings enorm gegen Mittag, als leichter Wind aufkam. (Vielleicht halfen aber auch Volkers aufmunternde Kommentare.) Nach dem Kurvenwechsel folgten die Wertungsflüge mit hochgezogener Fahrtkurve und Rollübungen. Da es nicht so viele Teilnehmer waren wie sonst, waren wir am späten Nachmittag nach drei Durchgängen bereits fertig.

Nach einem leckeren Abendessen war Party angesagt, und es wurde bis spät in die Nacht getanzt. Die Siegerehrung am nächsten Morgen war für 10:30 Uhr angesetzt, und wir waren sehr gespannt auf die Ergebnisse.

Jetzt freuen wir uns auf das 31. Bundesjugendvergleichsfliegen auf dem Klippeneck vom 17.09. bis 20.09.

Weitere Infos und Bilder auf

<http://jvf-rp-2015.jimdo.com/>

Pasquale Birk & AW



Alle Teilnehmer und Teams Foto: hghamann

Ergebnisse Einzelwertung:

1.	Pasquale Birk	AC Trier & Konz e.V.
2.	Mika Zeyen	SFG Wershofen
3.	Johannes Dibbern	SFZ I Dannstadt-Ludwigshafen

Ergebnis Mannschaftswertung:

1	AC Trier & Konz e.V.
2	SFG Wershofen
3	SFZ I Dannstadt-Ludwigshafen
4	LSC Westerwald
5	SFZ II Dannstadt-Ludwigshafen
6	LFV Mainz
7	AC Oppenheim
8	FSV Bad Sobernheim
9	SFC Betzdorf-Kirchen
10	SFV Südeifel
kein Team	AC Koblenz
kein Team	LSV Osthofen

Termine 2015

Datum	Veranstaltung	Ort
30. Oktober – 01. November 2015	Jugendleiter-Ausbildung	Bad Sobernheim
07. November 2015	Sitzung erweiterter Vorstand LSVRP	Bad Sobernheim
14. November 2015	UL- und Motorfliegertag	
	Möglichkeit der Nachprüfung English Level 4	Bad Sobernheim
15. November 2015	Standardisierung ATO	Bad Sobernheim
27. – 29. November 2015	Jugendleitertagung	Bad Sobernheim



Schule der Flieger 2015/2016

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz

Aus- und Fortbildung			
Rubrik	Seminar	Inhalte	Termin
Theorie	Theorie, 1. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	10.10.–11.10.2015
	Theorie, 2. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	17.10.–23.10.2015
	Theorie, 1. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	12.03.–13.03.2016
	Theorie, 2. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	18.03.–24.03.2016
	BZF I und II	Theorie und Praxis für das Funksprechzeugnis mit anschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	17.10.–23.10.2015
	BZF I und II	Theorie und Praxis für das Funksprechzeugnis mit anschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	18.03.–24.03.2016
	pc-met	Kennstnisvermittlung zum Selbstbriefing mit Analyse des Wettergeschehens der Folgetage	30.01.2016
	Flugleiter	Vermittlung der Rechte und Pflichten eines Flugleiters auf Verkehrslandeplätzen, Segelfluggelände, UL-Gelände	05.03.2016
Fortbildung	Fortbildung	behördlich anerkanntes Fluglehrerfortbildungsseminar gemäß FCL für PPL, SPL, STPL, UL	16.01.–17.01.2016
	Fortbildung	behördlich anerkanntes Fluglehrerfortbildungsseminar gemäß FCL für PPL, SPL, STPL, UL	20.02.–21.02.2016
	Ausbildung	Fluglehrer-Lehrgang Theorie, 1. Teil für SPL, CRI PPL(A), UL Fluglehrer-Lehrgang Praxis, 2. Teil für SPL, CRI PPL(A), UL	09.01.–10.01.2016 16.04.–29.04.2016
Fliegerische Praxis	Flugsicherheitstraining Florida/USA	Flugpraxis und Flugsicherheitsseminar – English Proficiency	17.10.–31.10.2015
	Flugsicherheitstraining/USA	Flugpraxis und Flugsicherheitsseminar in Florida/US – English Proficiency	17.10.–31.10.2015
Technik	Zellenwart FVK	Wartungs- und Reparaturarbeiten Kunststoff	04.02.–07.04.2016
	Werkstattleiter FVK	Lehrgang mit Prüfungsabschluss	25.02.–04.03.2016
	Motorenwart	Ausbildung gemäß DAeC; M1, M2 und bei Bedarf AM (Einspritzmotoren/Einziehfahrwerk)	19.05.–22.05.2016
	Fallschirmpacker	Ausbildung zum Fallschirmwart mit Abschlussprüfung	05.11.–08.11.2015
	Fallschirmpacker	Ausbildung zum Fallschirmwart mit Abschlussprüfung	21.01.–24.01.2016
	Fortbildung für techn. Personal	Zur Verlängerung der technischen Ausweise notwendig	21.11.2015

Nähere Informationen erfolgen über die Homepage www.lsvrp.de /Schule für Flieger/Termine Lehrgänge.

Der Besuch eines Grundmoduls ist zwingend für den Erhalt eines Wartausweises. Zu den Lehrgängen Theorie und BZF ist eine frühzeitige Anmeldung empfehlenswert, da hier oft noch Unterlagen besorgt werden müssen.

Freie Plätze! Bitte jetzt anmelden: Fallschirmpacker 05.–08.11.2015 – Fortbildung techn. Personal 21.11.2015



Wilhelm Eimers und Matthias Zenge werden Vizeweltmeister beim härtesten Ballonrennen der Welt

Oben: 17 Ballonteam aus 11 Nationen starten im französischen Pau in den Abendhimmel.

Am Samstag, dem 04.09.2015, ist der Duisburger Leistungsfahrer Wilhelm Eimers (65), zusammen mit seinem Copiloten Matthias Zenge (52), beim Coupe Aéronautique Gordon Bennett Vizeweltmeister geworden.

Das Gordon-Bennett-Rennen, bei dem es um den Titel des Weltmeisters im Gasballonfahren geht, gilt als das härteste Ballonrennen der Welt; 17 Teams aus 11 Nationen waren in diesem Jahr dabei vertreten.

Für Eimers war es bereits die 25. Teilnahme an diesem Rennen, für das sich pro Nation nur drei Teams qualifizieren können. Eimers gilt als der derzeit erfahrenste Gasbal-

lonfahrer der Welt und konnte bereits vier Mal den Weltmeistertitel holen, zuletzt 2014.

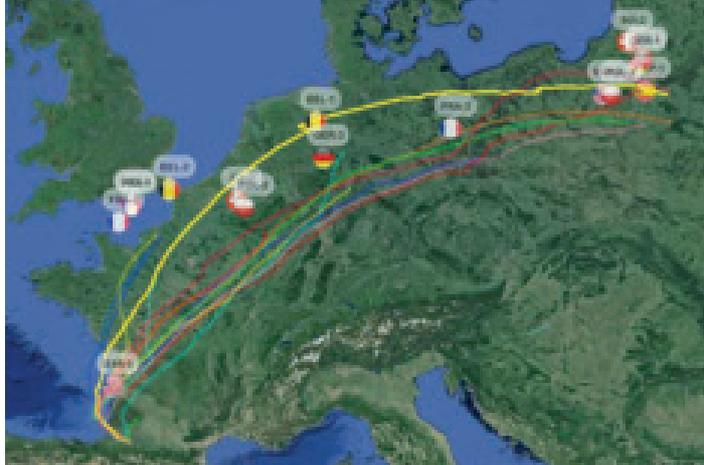
Gestartet wurde dieses Jahr am 28.08. kurz vor Mitternacht im südfranzösischen Pau, ca. 150 km südlich von Bordeaux, bei anstrengenden 37 Grad Celsius im Schatten. Auch in der ersten Nacht dieser drei Tage langen Fahrt nahm die Temperatur nur unwesentlich ab. In der zweiten Nacht ging es bei komplizierten Wetterbedingungen mit vielen Gewittern über Westeuropa. Eine Kurve westlich an Paris vorbei, um einem der sehr stark beflogenen Lufträume auszuweichen, war Voraussetzung für die weite Fahrt nach Osteuropa. In einer Fahrhöhe von ca. 2.500 Me-

tern waren die beiden Piloten das einzige Team, das – ein Quäntchen Glück gehörte sicherlich auch dazu – seinen Gasballon geschickt vor und hinter den Gewittern platzieren konnte. Vier weitere Teams mit ähnlicher Strategie mussten hier bereits das Rennen aufgeben; zu nah waren sie an die Gewitter herangefahren.

Das Hauptfeld entschied sich jedoch für eine östliche Querung des Pariser Luftraumes, um anschließend mit einsetzendem Westwind nach Osten fahren zu können. Bereits jetzt zeichnete sich ab, dass es an der Grenze von Polen zu Weißrussland zum Showdown kommen würde. Weißrussland gehörte nicht mehr zum Wettkampfgebiet, die

Rechts: Über der Müritz





Landung musste folglich in Polen stattfinden. Eimers und Zenge konnten sich mit dem großen Bogen um Paris weiter nach Norden absetzen. Die Ausgangslage für den Showdown war somit gut, da jeweils die Luftlinie zwischen Startort und Landeort für die Wertung gezählt wird.

Nach 65:17 Stunden Fahrzeit legten Eimers/Zenge eine Distanz von 2.071,61 km Luftlinie zum Startort Pau vor, überboten nur vom Schweizer Team um Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger. Am Ende fuhren die neuen Weltmeister 2.080,90 km und konnten Eimers/Zenge mit nur 9,28 km mehr

Fahrtstrecke schlagen.

Im nächsten Jahr findet die Weltmeisterschaft, für die als Schirmherrin Bundeskanzlerin Merkel gewonnen werden konnte, in Gladbeck statt. Nach dem Sieg von Eimers und Zenge 2014 hat der Deutsche Aero Club das Recht zur Ausrichtung des Rennens an Gladbeck, den Heimathafen des Ballonteams, vergeben. Hier befindet sich der modernste Gasballonstartplatz der Welt, der unter anderem vom Deutschen Aero-Club-Landesverband Nordrhein-Westfalen vor 25 Jahren initiiert und in einer

fast 20-jährigen Planungs- und Bauzeit realisiert wurde.

Coupe Aéronautique Gordon Bennett:

Älteste Ballonsportveranstaltung der Welt, 1906 von dem Zeitungsverleger des New York Herald, James Gordon Bennett, initiiert. Je Nation bis zu drei Teilnehmer, deren Aufgabe es ist, die größtmögliche direkte Distanz ab einem gemeinsamen Startort zurückzulegen. Der Gewinner hat das Recht, das Rennen zwei Jahre später in seinem Land starten zu lassen.

Sebastian Eimers

Oben links:
Glatte Landung kurz vor der weißrussischen Grenze

Oben rechts:
Erst kurz vor der weißrussischen Grenze endete die Wettfahrt der sechs Bestplatzierten.

Platzierungen

Platzierung	Team	Namen	Dauer	Strecke
1	SUI 1	Kurt Frieden, Pascal Witprächtiger	68:21 h	2.080,80 km
2	GER 1	Wilhelm Eimers, Matthias Zenge	65:17 h	2.071,61 km
3	SUI 2	Nicolas Tieche, Laurent Sciboz	75:24 h	2.067,76 km
4	ESP 1	Anulfo Gonzalez, Angel Aguirre	43:42 h	2.056,33 km
5	POL 1	Krzysztof Zapart, Bazyli Dawidziuk	69:04 h	1.971,43 km
6	USA 2	Cheri White, Mark Sullivan	31:53 h	1.937,50 km
9	GER 3	Himke Hilbert, Dominik Haggney	32:41 h	1.125,74 km
13	GER 2	Heinz-Otto Lausch	21:32 h	712,15 km

Sicher ist sicher

BAVARIA

Versicherungen für
Yachten und Flugzeuge



www.sicheristsicher.de



Internationale Airshow Breitscheid 2015

Oben:
Die Flightline
präsentierte sich
mit einer weiträumigen
Verteilung der
Flugzeuge

Nach einer einjährigen „schöpferischen“ Auszeit hatte die Airshow auf der Breitscheider „Hub“, die in diesem Jahr größte zivile Luftfahrtveranstaltung Deutschlands, ein gelungenes Comeback.

Immer strengere behördliche Auflagen für Flugveranstaltungen, die damit verbundenen Mehrbelastungen und sich verändernde Vereinsstrukturen bringen viele Vereine an ihre Grenzen. Mit „Tannkosh“ und dem „Oltimer-Fliegertreffen“ auf der Hahnweide erlitten in diesem Jahr gleich zwei Mega-Events ein hoffentlich nur kurzfristiges „Burnout“.

Unten links:
Die Transall der
Bundeswehr war
das größte Flugzeug
im Statik-Display

Die LSG hat ihre Auszeit, die sie sich vor einem Jahr genommen hatte, zu unzähligen Besprechungen mit dem Regierungspräsidium, der Flugsicherung, mit Polizei, DRK und Feuerwehr genutzt und ein Sicherheitskonzept erarbeitet, welches das Restrisiko auf das

Menschenmachbare reduziert und eine Fortführung der beliebten Flugveranstaltung ermöglichte.

Schon lange vor dem Veranstaltungstermin konnte man auf der Homepage beobachten, wie sich die Liste der teilnehmenden Flugzeuge füllte – leider gab es aber auch einige Absagen.

Die „Heavy Metal“-Fans werden die Hawker Hurricane, die wegen einem Fahrwerksdefekt nicht zu ihrem Debut nach Breitscheid kommen konnte, sicher schmerzhaft vermisst haben. Immerhin, die zwei verbliebenen WK II Boliden wurden an beiden Tagen gekonnt in Szene gesetzt. Kein Wunder – der 12-Zylinder-Rolls-Royce Merlin unter der Haube der P-51D Mustang mit der Haifischmaul-Noseart leistet 1700 PS. Diese von John Dodd pilotierte Maschine gehört der Norwegian Spitfire Foundation. Die zweite im Bunde, die silberne Spitfire MK IX, wurde

vom fliegenden historischen Museum der niederländischen Luftwaffe gestellt.

Im zentralen Bereich der Flightline dominierten in diesem Jahr die Helikopter, was den Zuschauern wegen der Rotorabstände eine gute Sicht auf die Piste ermöglichte. Unter den weiträumig geparkten Flugzeugen waren mit der Cessna O-2A Skymaster, der Pilatus P-3, der North American T-28 Trojan mit einem 1425-PS-Sternmotor und der PBY-5A Consolidated Catalina auch Raritäten und Exoten. Von den beiden auf Hochglanz polierten Twin-Beech B-18 spielte eine 2011 im Hollywood-Film „Captain America“ mit. Von der North American AT-6 gab es einen Dreierpack in unterschiedlicher Lackierung. Die meisten dieser seltenen Oldtimer konnte man auch im Flug bewundern.

Andy Brühl zeigte, welchen Spaßfaktor die 300 PS starke und bis





zu 460 km/h schnelle Glasair-3-RG „Rennmaschine“ entwickeln kann. Die Flugvorführungen von Walter und Toni Eichhorn mit ihren Extra 330LT und weiterer Solo-Piloten sorgten für einen hohen Adrenalinspiegel der Kunstflugfans. Sie stellten in ihren Displays nicht nur ihre Flugzeuge, sondern zeitweise auch die Gesetze der Schwerkraft auf den Kopf.

Für den Formationskunstflug waren zwei hochkarätige, international bekannte Teams zuständig. Die „Red Devils“ der belgischen Luftwaffe mit vier Siai SF-260 – erstmalig – und die „Cartouche Dore“ der Französischen Luftwaffe – bereits zum dritten Mal in Folge in Breitscheid – zeigten Formationskunstflug von höchster Präzision. Mit einer Kombination aus original Siai SF-260 und einem identischen Modell präsentierten Ralf und Nico Niebergall eine andere Art des Synchron-Kunstfliegens.

Respektvoll leise wurde es auf der „Hub“ aber nur, wenn Christoph Zahn auf einem Nachbau des DFS „Habicht“ aus den 30er-Jahren

und Lokalmatador und Mitglied der Nationalmannschaft Mike Göst mit einer Lo 100 lautlose Flugakrobatik auf höchstem Niveau zelebrierten.

Unbestrittener Höhepunkt des Flugprogramms waren die Formations- und Solo-Darbietungen der 2003 gegründeten Helikopter-Kunstflugstaffel der spanischen Luftwaffe „Patrulla ASPA“. Die Flugeigenschaften der Eurocopter EC-120 Colibri-Hubschrauber machen eine Choreografie und Interpretation von Kunstflug möglich, wie sie mit Flächenflugzeugen undenkbar wäre. Die jeweils zwei Piloten der fünf Helikopter wechseln sich während des 20-minütigen Displays bei den einzelnen Figuren untereinander ab – unglaublich und einmalig!

Wen es danach vor lauter Begeisterung nicht mehr am Boden hielt, hatte an beiden Tagen die Gelegenheit zu Rundflügen mit nicht alltäglichem Fluggerät. Die Siai SF-260, eine seltene und top restaurierte Ryan PT-22 mit 5-Zylinder Kinner-R-5-Sternmotor, die

Boeing PT-17 Stearman, die PBY-5A Consolidated Catalina und sogar die P-51 Mustang waren mit Fluggästen unterwegs.

Der Applaus und die „La-Ola-Wellen“ der ca. zwanzigtausend begeisterten Zuschauer beim „Airlebnis“-Wochenende auf der Breitscheider „Hub“ galt sicher nicht nur den Piloten, sondern war auch Anerkennung für die großartige Organisationsleistung der LSG, ihrer Sponsoren und vieler Helfer.

Text und Fotos: Ludwig Feuchtnner

Oben links:
Die finale Flugfigur im Programm der „Patrulla ASPA“

Oben rechts:
Präzise und eng – Flugmanöver der „Cartouche Dore“, wie man sie weltweit schätzt

Unten:
Heimkehr vom abendlichen „Ausritt“ mit der P-51 „Mustang“



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

Unser Preishit: Anschau Komet Eco
Preis ab **6.706 EURO**
zzgl. MwSt. = 7.980,14 EURO

Anschau Komet Segelflughänger



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



Deutschlandflug 2015

Schön-schauriges Wetter, logistische Herausforderungen und Spannung bis zum Schluss

Oben: Start der Wettbewerbsgruppe zum Rundkurs Marburg-Marburg

Der traditionsreiche Deutschlandflug fand in diesem Jahr zum 39. Mal statt. Die alle zwei Jahre durchgeführte Veranstaltung wurde am 17. Juni 2015 in Bitburg feierlich eröffnet und endete am Samstag, 20. Juni, in Jena. Im Teilnehmerfeld waren die Landesverbände Rheinland-Pfalz, Niedersachsen und Bremen stark und erfolgreich vertreten, und auch die Mitglieder des Organisationssteams kamen mehrheitlich aus Rheinland-Pfalz und Niedersachsen.

Knapp 70 Luftfahrzeuge, darunter ein Gyrocopter und 7 Flugzeuge des Orgateams, nahmen am diesjährigen Deutschlandflug teil. Wie immer wurde in zwei Gruppen auf separaten Routen vom Start- zum Zielort geflogen. Für die 28 Flugzeuge der Wettbewerbsgruppe war die Strecke Bitburg - Marburg - Hodenhagen - Jena geplant, während die 34 Teams der Touringgruppe von Bitburg über Lachen-Speyerdorf, Ansbach-Petersdorf und Auerbach nach Jena fliegen sollten.

Moderner, informativer, zeitgemäßer – so kommt der über einhundert Jahre alte Deutschlandflug im Jahr 2015 daher. Mit einer neu gestalteten Webseite (www.deutschlandflug.daec.de) und der Präsenz im sozialen Netzwerk Facebook (<https://www.facebook.com/Navigationsflug>) will die Bundeskommission Motorflug im Deutschen Aero Club e.V. (DAeC) neue Teilnehmerkreise für den Deutschlandflug erschließen. Die erstmals angebotene Online-Anmeldung wurde von nahezu allen Teilnehmern genutzt, was die Arbeit der Ausrichter erheblich erleichterte. Neu auch das sogenannte Live Ranking in der Wettbewerbsgruppe:

Besatzungen und Internet-Nutzer können via Bildschirm bzw. online den jeweils aktuellen Stand der Wertung verfolgen. Über den täglich geführten Online-Blog erfahren Daheimgebliebene, was sich so alles auf dem Deutschlandflug tut.

Erst schön, dann schaurig ...

Mittwoch, 17. Juni: Bei schönstem Wetter steht das Orgateam um DAeC-Navigationsflugreferenten Ralf Grunwald am Flugplatz Bitburg bereit, um die Deutschlandflug-Teilnehmer in Empfang zu nehmen.

Donnerstag, 18. Juni: War das Wetter gestern noch schön, ist es heute nur noch schön schaurig. Eine Kaltfront mit Regen und niedrigen Wolkenuntergrenzen überquert die geplanten Flugstrecken. Und schon erweist sich eine weitere Neuerung als Vorteil: Anders als bei den früheren Veranstaltungen gibt es in der Wettbewerbsgruppe keinen Zwischenlandeplatz mehr. Stattdessen wird die erste Wettbewerbsstrecke direkt zum Übernachtungsplatz und dort die zweite als Rundkurs geflogen. Die Wettbewerbsleitung kann so flexibler reagieren und wetterbedingte Risiken minimieren. Nach Abzug der Kaltfront gehen die Teilnehmer auf Strecke Richtung Marburg. Dort angekommen, ist der erste Wertungsflug im Kasten!

Anders die Touringgruppe: Der Frontverlauf lässt einen Start nach Lachen-Speyerdorf mit anschließendem Weiterflug nach Ansbach-Petersdorf nicht zu. Schade, denn dort hat man sich schon sehr auf die Deutschlandflieger gefreut, aber Flugsicherheit hat, wie immer, oberste Priorität. Und so kommt

es, dass die komplizierte Deutschlandfluglogistik einmal mehr ihren Tribut fordert. Nun heißt es Zimmer in Ansbach stornieren, in Bitburg neu buchen und schnell ein Alternativprogramm für die Teilnehmer aus dem Hut zaubern. Wie schon so oft lösen Wolfgang Drexel und sein Team diese Aufgabe mit Bravour.

Freitag, 19. Juni: Das Wetter ist zwar immer noch durchwachsen, aber durchaus fliegbar. Da sich erst am Nachmittag ein Wetterfenster für den Weiterflug nach Hodenhagen öffnen wird, nutzt die Wettbewerbsgruppe den Vormittag, um den aus Zeitgründen am Vortag ausgefallenen Rundkurs Marburg-Marburg zu fliegen. Beim Briefing honorieren die Teilnehmer eine pfiffige Idee der Jugendgruppe des KVfL mit klingender Münze: In einer Ecke des Hangars hat die Jugendgruppe am Vortag eine Gepäckaufbewahrungsstation aufgebaut, wo die Teilnehmer ihre Siebensachen bis zur Abfahrt des Busses zwischenlagern können. Und, um Verwechslungen auszuschließen, werden, ganz professionell, Gepäckmarken ausgegeben. Eine wirklich prima Idee!

Vor dem Weiterflug nach Hodenhagen erreicht die Wettbewerbsgruppe die Nachricht, dass die Touringgruppe in der Luft und auf dem Weg nach Auerbach ist. Sie wird dort am Abend auf dem Flugplatz beim Fliegerklub Auerbach zu Gast sein, der in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen feiert.

Für die Wettbewerbsgruppe heißt es gegen 15.30 Uhr Start nach Hodenhagen. Schauer auf der Strecke zwingen die eine oder andere Besatzung zu Umwegen. Ein Team macht

eine Sicherheitslandung in Kassel-Calden, ein anderes fliegt zurück nach Marburg. Beide Besatzungen kommen später ebenfalls wohlbehalten in Hodenhagen an. Sie ahnen noch nicht, dass sie für diese umsichtige Entscheidung bei der Abschlussveranstaltung in Jena mit Eintrittskarten für die AERO 2016 belohnt werden.

... und Querwind zum Schluss

Samstag, 20.Juni: Der letzte Deutschlandflugtag bricht an. Schon früh macht sich die Touringgruppe auf den Weg, um vor der Wettbewerbsgruppe in Jena zu sein. Was niemand in Bitburg zu hoffen gewagt hat, tritt nun tatsächlich ein: Die Wettbewerbsgruppe wird den Deutschlandflug 2015 mit allen vier geplanten Wertungsflügen beenden! Zuvor ist jedoch noch einmal das Können der Piloten gefragt. Der starke, böige Querwind macht die Ziellandung in Jena zu einer echten Herausforderung. Die Hubschrauberpiloten und Kunstflieger haben dort bereits ihr Programm für den Tutima-Preis der Lüfte absolviert, den der Sponsor der deutschen Motorflugnationalmannschaften, der Uhrenhersteller Tutima, alle zwei Jahre am Zielort des Deutschlandfluges ausrichtet.

Die Abschlussveranstaltung und Siegerehrung findet im historischen

Volkshaus in Jena statt. Spannung bis zum Schluss. Mit nur drei winzigen Pünktchen Vorsprung gewinnen Christiane und Axel Maurer (FSC Aschaffenburg) den Deutschlandflug 2015 vor Helmut Bäder und Gerhard Spreng (FMS Kirchheim/Teck). Marcus und Astrid Ciesielski (LSG Breitscheid-Haiger) belegen den dritten Platz. Den Siegerpokal in der Touringgruppe erhalten Rainer Scholz und Otto Stackfleth (FSG Airbus Bremen). Über die Plätze 2 und 3 freuen sich die Besatzungen Matthias Berg/Markus Brambach (Aero Club Rhein-Nahe) und Dr. Bernd Günther/Wolfgang Berger vom Flugsportclub Suhl. Landessieger und damit gleichzeitig Gewinner des Tutima-Preises der Lüfte in der Kategorie Navigationsflug werden Helmut und Jan Felderhoff (PAG Weser-LSV-Nordenham). Die FSG Airbus Bremen wird als Verein mit den meisten teilnehmenden Besatzungen geehrt und stellt zudem mit Monika Lange und Monika Frerichs die beste Damenbesatzung.

Beste Jugendmannschaft kommt aus Niedersachsen

Der Cookie-Koch-Gedächtnispreis für das beste Einsteigerteam geht an Julia Sophie Künne und Phillip Schlund vom Aero-Club Hodenhagen. Die beiden werden außerdem als beste Jugendmannschaft ge-



Oben: Erstmals als Gastgeber beim Deutschlandflug dabei – der Verkehrslandeplatz Bitburg in der Eifel

eht – eine weitere Neuerung beim Deutschlandflug – und dürfen im nächsten Jahr an der Deutschen Meisterschaft im Navigationsflug in Husum teilnehmen (25. – 29. Mai 2016). Die Nenngebühr übernimmt die Bundeskommission Motorflug, und auch für die Übernachtungskosten hat sich bereits ein Sponsor gefunden!

Zum Schluss noch ein herzliches Dankeschön an meine Kolleginnen und Kollegen vom Organisationsteam sowie an die vielen fleißigen Helfer, die im Vorfeld und während der Veranstaltung für einen reibungslosen Ablauf sorgten. Und natürlich auch an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die mit Umsicht, Fairness, fliegerischem Können und diszipliniertem Verhalten unseren schönen Sport in positiver Weise der Öffentlichkeit und den Medien präsentiert haben. Wir sehen uns wieder – beim Deutschlandflug 2017!

Informationen und alle Ergebnisse unter

www.deutschlandflug.daec.de

<https://www.facebook.com/Navigationsflug>

Text und Fotos: Renate Heege

LTB-Follmann

der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc KÖn

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlem

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

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



Motorkunstflug-WM in Châteauroux Loopings wie Gott in Frankreich

Oben:
Finale Freestyle
Foto: Bruno Berquet

Vom 20.08. bis zum 30.08.2015 fand in Châteauroux (Zentralfrankreich) die Motorkunstflugweltmeisterschaft für die Unlimited-Klasse statt.

Da der Motorkunstflug in Frankreich einen deutlich höheren Stellenwert als in Deutschland hat, wurde hier eine Veranstaltung organisiert, wie sie im Luftsport, abgesehen von Großflugtagen, nur selten zu finden ist. Wo wird man schon als Luftsportteam bei der Parade of Nations von 5000 Zuschauern begrüßt, samt Überflug der Patrouille de France? Und außerdem: während der Woche insgesamt 120.000 Zuschauer, jedes Team bekam ein Auto zur Verfügung gestellt, die Verpflegung war vorzüglich, und auch die Unterbringung ließ keine Wünsche offen. Ein Riesenlob an dieser Stelle an den Veranstalter und die mehr als 100 Helfer, deren Arbeitstag um 5.00 Uhr begann und erst „bei Sunset“ endete.

Unten:
Team Deutschland
in Châteauroux
Foto: Heike Sauels

Im Wettbewerb präsentierten sich die Franzosen erwartungsgemäß sehr stark. Lediglich der Russe Mikhail Mamistov und der Spanier Castor Fantoba konnten mithalten.



Mit einem Sieg in Pflicht und Kür führte Alexander Orłowski aus Frankreich deutlich nach 2 Durchgängen. In der 1. Unbekannten zeigte er jedoch Nerven und büßte mit einem 12. Platz 200 Punkte auf die Konkurrenten ein; ihm blieb ein hauchdünner Vorsprung von 40 Punkten vor der 2. Unbekannten, die am Donnerstagmorgen starten sollte. Starker Wind und niedrige Untergrenzen verzögerten jedoch den Beginn immer wieder, und um 16.00 Uhr wurde der Tag dann gecancelt. Es wurde ein 50%-Cut beschlossen, das heißt, am Freitag sollten nur noch die ersten 50% des gesamten Feldes die 2. Unbekannte fliegen. Am frühen Freitagmorgen konnten dann nur noch 2 Piloten das Programm fliegen, bevor niedrige Wolken den Wettbewerb erneut stoppten. Alex Orłowski war der Nächste in der Startliste, und so stand der Führende bis 16.00 Uhr unter Hochspannung. Dann wurde der Durchgang gestrichen, und Alex Orłowski war neuer Weltmeister vor Mamistov und Fantoba. Selten hat man einen solch großen Stein plumpsen gehört!

Neben dem bereits traditionellen deutschen Abend gab es im Rahmenprogramm auch einen französisch-spanischen. Dabei bringen die Teams aus ihren Heimatländern Speis und Trank zum Wettbewerb mit, und man trifft sich an jeweils einem Abend zum gemütlichen Beisammensein. Bei aller fliegerischen Rivalität wird Kameradschaft im Motorkunstflug großgeschrieben, und so sind viele Freundschaften rund um die Welt in den letzten Jahren entstanden.

Im deutschen Team war besonderer Teamgeist gefragt. Da nicht wie in den großen Kunstflugnationen ein Stab mit Trainern, Mechanikern und Betreuern zur Verfügung steht, hilft im Team Germany jeder jedem. Beim morgendlichen Briefing und Aushallen übernimmt das Team für den jeweils nächsten Piloten auf der Startliste die Zuarbeit, die unbekanntes Programme werden gemeinsam zusammengestellt und gebrieft, und auch um den Support direkt vor dem Flug kümmern sich die Teammitglieder, die gerade freihaben.

Am Ende lauteten die deutschen Platzierungen:

Flo Berger (27), Hein Sauels (33), René John (34), Uli Pade (46), Heike Sauels (47) und Theo Hankers (50). In der Teamwertung gab es einen 6. Platz.

Nach der Siegerehrung am Flugplatz vor 40.000(!) Zuschauern ging es zur Abschlussfeier zu einem nahe gelegenen Château. Hier gab es einen Empfang, die Ehrung der Sieger mit Überreichung der Pokale sowie ein Galadinner. Bei dem abschließenden Feuerwerk um Mitternacht waren sich dann alle Teilnehmer einig: ein fantastischer Wettbewerb und eine besondere Ehre, daran teilzunehmen.

Als Tüpfelchen auf dem i gab es dann am Sonntag europaweit gutes Flugwetter, sodass alle entspannt heimfliegen konnten.

Sämtliche Ergebnisse unter civa-results.com

Weitere Informationen zum Motorkunstflug unter

German-aerobatics.com

Heike Sauels



Flugzeugwerften im Südwesten

Luftfahrttechnische Betriebe (LTB) bündeln Kapazitäten

Der LTB Follmann und sein Gründer, Günter Follmann, Schreinermeister und Flugzeugbauer aus Landscheid in der Eifel, sind Luftsportlern, auch über Rheinland-Pfalz hinaus, seit vielen Jahren ein Begriff. Günter Follmann hatte in den 1970er-Jahren mit der Reparatur von Segelflugzeugen begonnen und sich unter anderem als Spezialist für Glasflügel-Flugzeuge einen Namen erworben. Seit 2007 hat Marc Kön den Betrieb übernommen und ist in eine neue moderne Werkstatt in Sehlem – zwischen Wittlich und Trier, direkt an der A1 gelegen – umgezogen. Flugzeuge in Holz-, Gemischt- und Kunststoffbauweise werden dort fachmännisch repariert, grundüberholt, gewartet oder nachgeprüft. Inhaber Marc Kön hat bei der Luftwaffe eine Ausbildung zum Flugzeugmechaniker, dann im LTB Follmann die zum Leichtflugzeugbauer absolviert. Er ist Prüfer Klasse 3 für Segelflugzeuge, Motorsegler und Flugzeuge

bis 750 kg und Prüfer Kl. 5. Stolz ist man im LTB Follmann auf die vielen restaurierten Oldtimer, wie Bücker Jungmann, Klemm 25 und 35, FW Stieglitz, Pützer Elster, Stampe, Grunau Baby, Lo 100, ASK 14 und viele mehr.

Um das Angebot für seine Kunden zu erweitern und um die Verwaltungsaufgaben in Bezug auf EASA Richtlinien und -anforderungen gemeinsam erledigen zu können, hat der LTB Follmann zunächst eine Kooperation mit der in Zweibrücken ansässigen Solution Air GmbH vereinbart. Solution Air ist ein zertifizierter Part-145-Maintenance-Betrieb, spezialisiert auf die Instandhaltung und Wartung von Flugzeugen bis zu 5,7 Tonnen, Dornier 228 sowie Hubschraubern. Gemeinsam benutzen beide Unternehmen eine große Werfthalle am Flugplatz Trier Föhren (EDRT).

Darüber hinaus haben die Unternehmen LTB Follmann, Solution Air,

Aero Avionik und ASG Saar sich zur CAMO Südwest zusammengeschlossen. Die CAMO Südwest ist somit in der Lage, Lufttüchtigkeitsprüfungen an nahezu allen Luftfahrzeugen in der allgemeinen wie auch in der gewerblichen Luftfahrt durchführen zu können.

Weitergehende Informationen gibt es auf den Internetseiten der Unternehmen:

www.ltb-follmann.de

www.solutionair.de

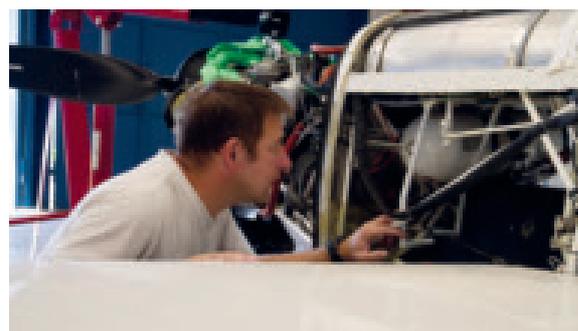
www.aeroavionik.de

www.asg.aero

KF, Fotos: Evelyn Fey

Oben:
Segelflugzeuge,
Motorsegler und
Flugzeuge und UL's
in Holz, Kunststoff-
bauweise in der
Werkstatt in Sehlem

Unten:
Firmeninhaber
Marc Kön;
Wartungshalle am
Flugplatz Trier-
Föhren (links);
Werkstatt in Sehlem
(rechts)





13. FAI European Microlight Championships

15.-23.08.2015

Oben:
Der Flugplatz Kruszyn bei Wloclawek bot ideale Voraussetzungen

Mit einem beachtlichen 4. Platz in der Doppelsitzer-Trike Klasse sind die 13. FAI-Europameisterschaften der Ultraleichtflieger in Polen zu Ende gegangen. Axel Frey und Helmut Kreiselmeier mit ihrem Eagle-Trike konnten sich in einem starken Feld von insgesamt 14 Piloten ganz knapp an einen Medaillenplatz heranarbeiten. Bei den Dreiachsern schaffte es Reinhold Rieger mit seiner Frau Ruth in ihrer C 42 in einem starken Feld auf den 10. Platz. Ulrich Nübling mit seinem Dreiachs-Einsitzer war leider der einzige Teilnehmer in dieser Klasse. Ein weiteres deutsches Trike-Team hatte mehr als Pech. Nach Motorproblemen in der Startphase kam es zum Strömungsabriss und harten Aufschlag. Beide Insassen wurden mit Knochenbrüchen ins Krankenhaus gebracht. Bei der Nationenwertung kam Polen auf Platz 1, gefolgt von Tschechien und Russland. Insgesamt beteiligten sich aus 11 Nationen 40 Ultraleichtflugzeuge, darunter auch 5 Tragschrauber, an der Europameisterschaft vom 13. bis 21. August.

Unten:
Team Deutschland bei der Eröffnung



Austragungsort war der Flugplatz Kruszyn bei Wloclawek, auf halber Strecke zwischen Warschau und Danzig. Dieser große Grasplatz ist zu normalen Zeiten die Heimat einer sehr aktiven Fallschirmspringerschule, aber auch die Segelflieger starten hier zu ihren Schulungs- und Überlandflügen.

Bei einer internationalen Meisterschaft für Ultraleichtflieger gehen traditionell die drei klassischen Arten an den Start: aerodynamische ULs, Trikes und Tragschrauber. Die Aufgaben sind für alle gleich: Navigation, Präzision und Wirtschaftlichkeit. Bei den manchmal nur zum Teil vorgegebenen Kursen muss immer auch die Geschwindigkeit über Grund für einzelne Streckenabschnitte angegeben werden. Außerdem müssen bei den Navigationsflügen bestimmte Bodenmerkmale entdeckt und in der Karte markiert werden, die den Besatzungen auf einem Fotobogen mitgegeben werden. Und schließlich wird die Aufgabe noch dadurch verschärft, dass für die Vorbereitung nur eine Stunde Zeit gewährt wird und elektronische Hilfsmittel verboten sind.

Zu den Präzisionsaufgaben gehört auch die Ziellandung im 100-Meter-Dreieck mit abgestelltem Triebwerk. Was einem gestandenen Motorflieger wahrscheinlich die Haare zu Berge stehen lässt, ist für die Uler ohnehin ein Teil der Ausbildung. Wer seine Start-

und Steigleistung gut einschätzen kann, konnte auch beim Start über ein Flatterband in 1 Meter Höhe punkten. Hier zählt die Entfernung, die der Pilot für den Beginn seines Startlaufs benutzt.

Bei den Wirtschaftlichkeitsaufgaben sollten die Besatzungen die Leistungs- und Verbrauchsdaten ihrer Flieger sehr gut kennen. Meistens muss zunächst eine Teilstrecke so schnell wie möglich durchflogen werden, danach sollte der Flug dann so weit wie möglich gehen. Das alles bei den Doppelsitzern mit 10 kg Sprit. Die gleiche Menge gab es auch nur für den reinen Thermik-Flug. Wer am längsten in der Luft bleibt, hat diese Aufgabe gewonnen. Dabei zeigt sich, wer vom Segel- oder Drachenfliegen kommt – und wer einen leistungsfähigen Gleiter hat. Bei den Dreiachsern lag die längste Flugzeit bei 5:55 Stunden, bei den doppelsitzigen Trikes bei 3:41 Stunden. Frey/Kreiselmeier hatten mit 3:23 die drittbeste Zeit.

Deb Beiden fehlten am Ende nur 123 Punkte auf einen Medaillenplatz. Trotzdem waren sie glücklich, so erfolgreich gegenüber der starken Konkurrenz abgeschnitten zu haben. Beim nächsten Mal, wenn es 2016 um die Weltmeisterschaft der UL-Flieger in Großbritannien geht, wollen sie mit ihrem Eagle-Trike auf jeden Fall wieder dabei sein.

Wolfgang Lintl

Junioren-Europameisterschaft für Freiflugmodelle, Rumänien, 10.–16. August 2015 Silber für Anna, Tabea und Sebastian

Zentral in Europa gelegen ist Salonta nicht gerade, doch in Rumänien liegt es ganz im Westen, gleich hinter der ungarischen Grenze. Zwischen ihr und der kleinen Stadt erstreckt sich eines der wenigen guten Freifluggelände in der EU, und das Land verfügt über eine erfahrene Modelling Federation. Seit sechs Jahren organisiert sie internationale Meisterschaften der kombinierten Freiflugklassen, unterstützt durch einen tüchtigen Verein vor Ort und den wunderbaren Spätsommer des Balkans. Mit über 37° im Schatten meinte der es allerdings vielleicht etwas zu gut. Doch den Teilnehmerinnen und Teilnehmern dieser einzigen Meisterschaftsserie der FAI, nur für Junioren unter 18 ausgerichtet, ging die Puste nicht aus. Gestartet wurde morgens um sieben, sodass nach 7 Runden die besonders heißen Nachmittagsstunden frei blieben. Stechen war erst abends ab 19 Uhr angesagt. Insgesamt hatten sich 15 Teams gemeldet, allerdings nur fünf in

allen drei Klassen: F1P erweist sich nach zehn Jahren als ungeeignet, Interesse an Modellen mit Verbrennungsmotoren zu wecken. Hier könnte die neue Elektro-Klasse F1S den Sport beleben, meinte ausgerechnet der russische Team-Manager, dessen Jungs ihre Motoren perfekt beherrschten und der selbst den World Cup in der Verbrenner-Freiflugklasse F1C anführt. Als einziger deutscher F1P-Junior war Oliver Meissnest dabei; er flog 5 Runden lang volle Zeiten (3 min Max) und wurde dann Opfer der schwierigen Thermik. Sein 8. Platz war der beste deutsche Einzelplatz. Auch bei den Gummimotormodellen F1B verpassten die Deutschen das Stechen: Tabea Wiesiolek wurde Neunte. Doch mit Zwillingsschwester Anna (13.) und Sebastian Jäckel (15.) zusammen holte sie die Silbermedaille in der Team-Wertung, eine glänzende Mannschaftsleistung angesichts der starken Konkurrenz. Bei der EM der Hochstartsegler F1A (Julian Seifert, Stefan Richter und Sabrina Schönburg wurden

Sechste unter 15 Teams) zahlte sich gute Zusammenarbeit aus; in der „Challenge“-Gesamtwertung kam die deutsche Junioren-Mannschaft, nicht zuletzt dank ihrer erfahrenen Betreuer, auf Platz 4, hinter Russland, Polen und der Ukraine.

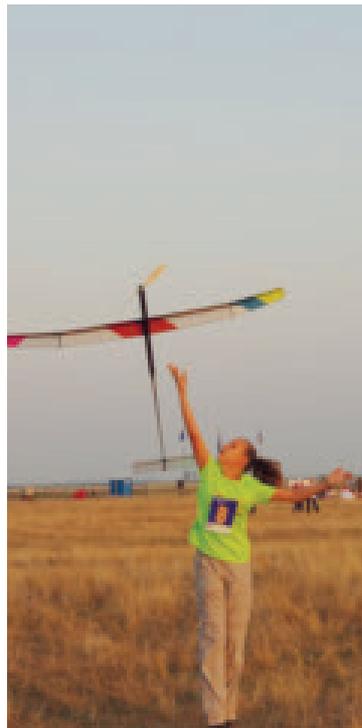
Gerhard Wöbbeking

Oben:
Alle vier F1A-Segler im entscheidenden Stechen hatten schnelle LDA-Profile im Flügel, weil sich die Modelle sehr gut beschleunigen lassen

Rechts:
Handstart mit stehendem Propeller; er wird eingeschaltet, wenn der Schwung nachlässt

Unten links:
Im Morgenlicht: Tabea Wiesiolek hat den Gummimotor aufgezogen und in den Modellrumpf gehängt; Anna hilft

Unten rechts:
Oliver Meissnest wartet auf steigende Lufttemperatur für den ersten F1P-Start



Flachlandpiloten in den Bergen Flugreise nach Slowenien

Oben:
Erhöhtes Verkehrsaufkommen am Hang in Lijak

Auf den Berg fahren, Schirm auspacken, Gurtzeug anlegen und in die Lüfte abheben – für einen Gleitschirmflieger Freiheit schlechthin.

Was nun die „Berge“ in Berlin betrifft, sieht die Sache etwas anders aus, zumal ein Start vom Prenzlauer ‚Berg‘, eher schwierig sein dürfte. Es brauchte also einen richtigen Berg, um dieses Freiheitsgefühl zu erleben und – ganz profan – um die Hangstartberechtigung zu erhalten, die als weitere Startart im Luftfahrerschein stehen muss, wenn man vom Berg starten möchte.

Unten links:
Erste Erfahrungen mit dem Rückwärtsstart

Erste Station hierbei ist für jedermann zunächst der Übungshang. Den fanden wir am Tegernsee. Man munkelt, dass es für diese Zwecke auch näher gelegene Hänge geben soll, mit der traumhaften Szenerie kann aber wohl kaum ein anderer mithalten.

Unten rechts:
Ein Kontrollblick ist wichtig, um zu sehen, ob der Schirm korrekt aufsteigt und sich nichts verknötet hat.

Am Übungshang wird die korrekte Starttechnik geübt; zunächst mit einem kleinen Höhenunterschied

zum Fuße des Hangs. Sobald man die Basics beherrscht, steigert man die Höhe, und die Füße werden ein paar Meter über den Boden gehoben. Leider war das Wetter uns nicht gut gesonnen – komplette Windstille und schwüle Wärme machten das Gleitschirmfliegen zu einem unerwartet sportlichen Erlebnis!

Übungshangflüge absolviert – nun konnte der richtige Berg kommen. Ende August ging es mit der Flugschule auf eine 10-tägige Reise nach Slowenien.

Unser Ziel lag nahe der slowenisch-italienischen Grenze bei Nova Gorica. Untergebracht waren wir in einem kleinen Haus in Ravnica, einem kleinen Dorf, das nur durch eine schmale serpentinenreiche Straße zugänglich ist.

Von hier aus sind mehrere Fluggebiete gut erreichbar; je nach Wind und Wetter wurde morgens entschieden, wo es hingehet.

Am ersten Flugtag ging es zum nahe gelegenen Startplatz in Lijak.

Mit einer Höhendifferenz von 500 Metern bietet er sich perfekt für die ersten Höhenflüge am Hang an. Bei klarem Wetter kann man das Mittelmeer sehen, und der lang gezogene gleichmäßige Hang bietet beste Soaring-Voraussetzungen bei Wind aus Südwest.

Noch früh am Vormittag trafen wir ruhige Bedingungen an, perfekt für einen Abgleiter, um Gelände und Landewiese kennenzulernen. Schirm auslegen, Gurtzeug anlegen, den Startablauf noch einmal im Kopf durchgehen. Vom Fluglehrer über Funk unterstützt, konnte es also losgehen: der erste Höhenflug am Berg.

Durch einen kräftigen Impuls nach vorne wird der Schirm über den Kopf gezogen, eventuell kurz ein wenig abgebremst und mit immer größer werdenden Schritten beschleunigt. Nach ein paar Metern verlieren die Füße den Kontakt zum Boden, und der Schirm gleitet langsam über die Hangkante Richtung Tal.





Nachmittags ging es dann mit der Hoffnung auf längere Flüge ins 20 km entfernte Ajdovščina, zum Startplatz Kovk. Mit einer Höhendifferenz von 750 m und einem großen Plateau bietet dieser viel Platz und einen Start in Richtung Süd und Südost. Tagsüber ist es da meist sehr thermisch und turbulent, doch nachmittags wird es in der Regel ruhiger, und der Hang mit seinen steilen Felsen lädt zum stundenlangen Soaren ein. Das Glück war auf unserer Seite und machte die ersten längeren Flüge möglich. Erst mit dem Einschlafen des Talwindes und dem Einsetzen des Bergwindes schwebte die bunte Schar der Gleitschirme Richtung Landeplatz.

Im Verlauf der Woche konnten wir noch viele und lange Flüge sammeln, auch wenn sich diese wetterbedingt auf die zwei Fluggebiete beschränkten. Am Ende der Woche waren unsere Erwartungen mehr als erfüllt, und mit Hangstartberechtigung und reichlich Erfahrung im Gepäck ging es zurück nach Berlin.

Eine von einer Flugschule organisierte Reise ist nicht nur in der Ausbildung ratsam, sondern auch für Scheinpiloten durchaus attraktiv. Die Fluglehrer bereichern die Gruppe mit ihrer großen Erfahrung, bringen wichtige Wetter- und Geländinfos mit und helfen ungemein bei der Entwicklung des



fliegerischen Könnens. Doch den größten Gewinn zieht man aus dem gemeinsamen Abenteuer. Tagsüber zusammen in der Luft sein und abends bei Wein oder Bier dem Fliegerlatein frönen. Was gibt es Schöneres?

Text: TMF

Fotos: Volker Kippelt, Dietmar Kodim und Ralf Gäbler

Oben links:
Landung kurz vor
Sunset nach einem
erfolgreichen Flugtag

Oben rechts:
Der Fluglehrer beobachtet jeden Start
genau und gibt bei
Bedarf Kommandos
über Funk.

Luftfahrtliteratur

• Neuheiten



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge Von der LS 1 bis zur LS 11

Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider aus Egelsbach. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotografien. Dazu für jedes Muster farbige, ganzseitige, detail- und maßstabgetreue Dreiseitenansichten von Martin Simons.

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

Asiago 1924 Internationaler Segelflugwettbewerb

Eine liebevoll aufbereitete Chronik des ersten internationalen Segelflugwettbewerbes in Italien unter Beteiligung der deutschen Piloten Martens und Papenmeyer von Segelflughistoriker Vincenzo Pedrielli. Mit 90 professionellen zeitgenössischen Fotografien, dazu detail- und maßstabgetreue, 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
29,00 €



Martin Simons

Segelflugzeuge Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

Fotografien, Fakten, Zeichnungen und pro Band ca. 120 ganzseitige, detail- und maßstabgetreue farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, Hardcover



wieder lieferbar

Band 1, 1920 bis 1945
256 Seiten
ISBN 978-3-9806773-6-2
45,00 €



Band 3, 1965 bis 2000
272 Seiten
ISBN 978-3-9808838-0-1
45,00 €

wieder lieferbar

nur noch wenige
Exemplare



Handbuch des Segelkunstflugs Die Hohe Schule des Segelflugs

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

128 Seiten, 185 x 240 mm,
Hardcover, ISBN 978-3980677356
25,00 €



Flugberichte unserer Leser

Für die aktuelle Ausgabe erreichten uns gleich drei ausführliche, interessante und reich bebilderte Reiseberichte. Patrick Faucheron dokumentiert die Reise des Club Fournier International nach Spanien, Markus Schmidt berichtet begeistert vom Alpensegelflug in den Dolomiten, und Robert Konietzko fliegt mit seinem UL-Trike zu den deutschen Nordseeinseln. Wir bedanken uns ganz herzlich. Leider konnten wir diese, obwohl wir den Heftumfang um 8 Seiten erweitert haben, nicht berücksichtigen. Wir werden sie in den kommenden Winterausgaben nach und nach „abarbeiten“ und bitten hierfür um Verständnis; auch, dass wir in die Texte manchmal kürzend eingreifen müssen.



Robert Konietzko fliegt zu den deutschen Nordseeinseln, Patrick

Faucheron mit dem Club Fournier nach Spanien, und Markus Schmidt genießt den Segelflug in den Dolomiten



KLEINANZEIGEN

Piper Supercup Baujahr 1989(!),

ca. 1100 Stunden. Standort EDRS. Schonend geflogen, professionell gewartet, liebevoll gepflegt. Nähere Informationen bei Guido Hein Tel.: 067517403



Für Ultraleichtflugzeug BMW Boxermotor,

luftgekühlt mit 1200 cm³ inkl. Lichtmaschine, Kupplung u. Anlasser, 105 PS. Standort: Süddeutschland. Zustand neu. Tel.: 0175/6737061

Steckbanner, ca. 60 Buchstaben 1.800 €, Fanghaken mit Seilen 200 €, Plakatbanner-Gerüst 6 x 25 m 60 €, gleiches 6 x 15 m 50 €, Schleppstange 6 m, mit Seilen 100 €. Tel.: 0170-9349696

Oldtimerpilot sucht alte Fliegerarmbanduhr zum Kauf.

Gern möglichst alt und auch defekt. Zahle einen guten Preis dafür. Tel. 0170 7744616, segelfliegerHZ@gmx.de

Komplettbezug für Valentin Taifun 17 für 590 €, **Cockpitcover** mit Cowling für 300 €, beides in Allwetterqualität für drinnen und draußen, Uli Schwenk 01712475210

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

LuftSport Oktober/November 2015

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V.
Harzburger Str. 1, 28205 Bremen
Tel.: 0421-4985825

Mail: wolfgang.lintl@t-online.de,
www.daec-bremen.de

Verantwortlicher Redakteur:
Ralf-Michael Hubert (RMH)

Luftsportverband Hamburg e.V.

c/o Heike Eberle

Höhen 18, 21635 Jork

E-Mail: info@lsv-hh.de

Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127

Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

DAeC-Landesverband Niedersachsen e.V.

Märkischer Weg 48, 30179 Hannover

Tel.: 0511-601060, Fax: 0511-6044929

Mail: info@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de

Verantwortliche Redakteurin: Renate Neimanis (R.N.)

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim

Tel.: 06751-856324-0 Fax 06751-856324-1

Mail: info@lsvrp.de, www.lsvrp.de

Verantwortliche Redakteurin Anette Weidler (AW)

Ständige freie Mitarbeiter: Gerhard Allerdissen, Maria Bechtel-Fey, Klaus Burkhard (KB), Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers (W.E.), Frank Einführer, Ludwig Feuchtner, Evelyn Fey, Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Didier Givois, Regina Glas, Helen Grob, Peter Hamann, Renate Heege, Gerhard Kaltenegger, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Gaidis Neimanis (G.N.), Egon-Manfred Paech, Hein und Heike Sauels, Pierre Schmitt, Dr. Reiner Schröder, Lothar Schwark, Peter F. Selinger (PFS), Simine Short, Kathi Suthau, Uli Thielmann, Carl Otto Weßel, Gerhard Wöbbeking.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Wilm Ahrens, Pasquale Birk, Martin Biber, Martin Emke, Ulf Ewert, Frek Frommholz, Ralf GäblerAnna Hansen, Eberhard Heiduk, Hans-Udo Hellrigel, Gerd Hüls, Ilona Kemme, Volker Kippelt Anna Klausner, Dietmar Kodim, Denis Polej, Bruno Rhein, Irena Raymond, Walter Reinke, Fabian Schankin, Roswitha Ulrich, Dieter Vogt, Steffen Weniger, Dr. Ulrich Werner, u.v.m.

Verlag:

Eqip Werbung & Verlag GmbH

Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn

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

www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de

Chefredakteur: Klaus Fey (KF)

Gestaltung: Rosa Platz, Köln

Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 18.000 Exemplare

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

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 13 vom März 2015 ;

Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die Ausgabe Dezember 2015/Januar 2016 erscheint am 1. Dezember 2015. Redaktions- und Anzeigenabschluss ist der 15. November 2015





THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 20 - 23, 2016

www.aero-expo.com



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

aerokurier

FLUGREVUE

EGNOS

Die Vielfalt des Fliegens...

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



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



1 x DUO Discus xlt mit Heimkehrhilfe für große Piloten
1 x Duo Discus xT – mit Heimkehrhilfe
3 x ASK 21 – kunstflugtauglich
1 x ASK 21 Mi – eigenstartfähig
1 x ASG 29 E – mit Heimkehrhilfe
1 x ASW 28-18 E – mit Heimkehrhilfe
1 x ASW 28
1 x Ka 6 E
1 x Robin DR 400 Regent
2 x Robin DR 400/180
1 x Katana DA 20
1 x HK 36 Super Dimona
1 x Pelican (UL)



**Achtung: vor der Saison
auf der Südhalbkugel –
rechtzeitig an die
Eigenstartereinweisung
oder -erhaltung denken**



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

Fliegerschule
Wasserkuppe

