

Oktober/November 2016

LuftSport

Deutschlands großes Flugsport Magazin



Red Bull Air Race – Matthias Dolderer ist Weltmeister



Gordon-Bennett-Cup 2016



IACE Niederlande 2016



FAI Grand Prix in Musbach

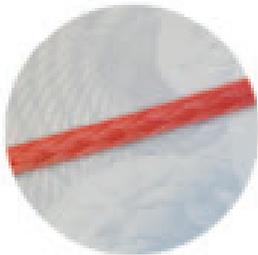
Dynatec Hoistline®



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline „orange“

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

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



Hoistline „yellow“

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

Seil- 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

Vorseilssystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



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

Lippmann
German Roper

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

Fahren und Fliegen mit Wasserstoff



Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

schon vor 233 Jahren, im Jahr 1783, gelang den Gebrüdern Montgolfier der erste Start eines Ballons. Sie benutzten – wie die weitaus überwindende Mehrzahl der Ballone heutzutage – heiße Luft zur Überwindung der Schwerkraft. Doch schon einen Monat nach dem Start der ersten Montgolfière konnte man am Himmel über Paris die erste Charlière bewundern, ein mit Wasserstoffgas gefüllter Ballon des Physikers Jacques Alexandre César Charles.

Dass aufgebrauchte Bauern ihn als Teufelszeug bei der Landung mit Mistgabeln zerstörten, sei hier nur am Rande erwähnt, konnte aber den Erfolg der bemannten Luftfahrt nicht stoppen. Zwar lief die „schwere“ Luftfahrt in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts, der von „leichter als Luft“, nämlich Zeppelin und Ballonen, in der Gesamtbedeutung den Rang ab – die Faszination für diese blieb jedoch bei Piloten, Fahrgästen und Publikum am Boden nach wie vor ungebrochen.

Jüngstes Zeugnis für diese anhaltende Begeisterung: der 60. Gordon-Bennett-Cup, die offizielle Gasballon-Weltmeisterschaft, über die wir in dieser Ausgabe berichten. Wilhelm Eimers aus Duisburg hat sie durch seinen Sieg mit Matthias Zenge (2014) nach Deutschland geholt. Er, seine Familie und sein Team haben dieses grandiose Event organisiert und damit den Ballonsport einem großen Publikum präsentiert. Am Ende siegten Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger mit einer historischen Landung in Griechenland – noch nie zuvor war hier ein Gasballon gelandet! Wen wundert es, dass die dortigen Behörden und Fluglotsen zuvor recht skeptisch waren? No Problem – mit Unterstützung des in Athen lebenden Vorsitzenden der FAI-Modellflugkommission (CIAM) Antonio Papadopoulos wurde die Landung möglich.

Mit weniger als 10 kg Wasserstoff völlig emissionsfrei von Gladbeck nach Griechenland – davon können die Forscher rund um das Forschungsflugzeug HY4 (siehe Seite 6) momentan nur träumen. Dass sie aus der Geschichte der Ballonfahrt direkten Nutzen für die Weiterentwicklung emissionsfreier Passagierflugzeuge ziehen können, ist eher unwahrscheinlich – mehr als wahrscheinlich aber ist, dass, überall wo Neues gedacht und erprobt wird, es diese Montgolfiers und Charles' braucht, damit Ideen Gestalt annehmen können.

Mit luftsportlichen Grüßen

Klaus Fey

Inhalt

News	4
Luftsportgeräte-Büro	10
Motorflug	
Red Bull Air Race	11
Deutsche Meisterschaften	
Motorkunstflug	13
Ausbildung	
Die Rolle des Fluglehrers	14
Ballon	
60. Gordon-Bennett-Cup	16
Landesverbände	
Bremen	18
Hamburg	23
Niedersachsen	27
Rheinland-Pfalz	36
Jugend	
International Air Cadet Exchange Niederlande 2016	45
Segelflug	
OLC Glider Race Wasserkuppe	47
Glasflügel-Fly-In	49
FAI Grand Prix in Musbach	50
Modellflug	
Payload Challenge	52
Leserbriefe/Kleinanzeigen	54
Impressum	54

Großes Titelfoto:

Andreas Langreiter, Red Bull Content Pool

Kleine Fotos, von links nach rechts:

Benjamin Eimers, Nils Brand, Lothar Nils Brand

Foto Editorial: Markus Werner

Nachruf Fred Weinholtz

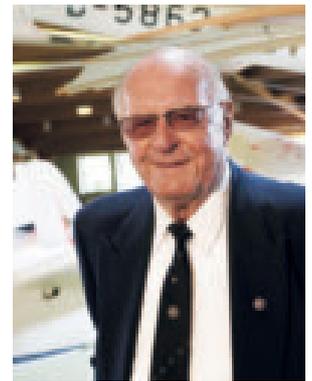
Das Segelfliegen war für ihn mehr als ein Sport – es war seine große Leidenschaft. Fred Weinholtz gehörte zu den kompetentesten und engagiertesten Funktionären des Segelfluges. Am Sonntag, 21. August, ist er im Alter von 90 Jahren gestorben.

Schon früh entwickelt Fred Weinholtz die Liebe zum Fliegen. Als Siebenjähriger probiert er sich im Modellfliegen aus. Mit 14 Jahren sitzt er zum ersten Mal in einem Segelflugzeug. Nach Kriegsende wird er zweifach Lehrer: an der Volksschule und im Segelflugverein. Für zwei Jahrzehnte ist er der Vorsitzende der Segelflugschule Oerlinghausen. Er arbeitet in den 60er-Jahren mit daran, die Clubklasse als neue Wettbewerbsklasse zu etablieren. 1967 tritt Weinholtz auch der DAeC-Segelflugkommission bei, ab 1973 ist er neun Jahre ihr Vorsitzen-

der. Weinholtz kämpft für politische Ideale. Er setzt sich für den Frauensegelflug ein, ruft eine Frauenklasse ins Leben.

1972 betritt er das internationale Parkett: zunächst als Mitglied der Internationalen Segelflugkommission (IGC), ab 1987 als deren Sekretär. Auch auf nationaler Ebene bleibt er politisch aktiv. Als 1985 im Bundestag die parlamentarische Gruppe Luftfahrt ins Leben gerufen wird, gehört Weinholtz zu ihren Gründern. Er engagiert sich außerdem in der Schlieker-Kommission, bei der die Luftraumstruktur für Deutschland erarbeitet wird. Es gelingt ihm, Freiräume für den Segelflug zu schaffen, die noch heute ihre Gültigkeit haben.

Später engagiert er sich in der Traditionsgemeinschaft der Alten Adler, 2004 rückt er in den Vorstand auf. Über mehrere Jahre ist er auch im Vorstand des Deutschen Segelflugmuseums aktiv. Trotz seiner vie-



len Erfolge galt Fred Weinholtz zeitlebens als bescheidener, um das Wohl anderer besorgter Mensch. Der frühere DAeC-Präsident Wolfgang Weinreich sagt über seinen Freund: „Er war ein unheimlich toller Kamerad, der sich für den Segelflug aufgeopfert hat.“ Weinholtz selbst war vor allem dankbar – für ein schönes Leben und dafür, in eine Zeit hineingeboren zu sein, „in der die Welt eine derartige Leistungsexplosion in der Luftfahrt erlebte“. Ein ausführlicher Nachruf findet sich unter www.daec.de

DAeC

UL-DM 2017 in Nordrhein-Westfalen

Für das kommende Jahr ist ein Gastgeber für die Deutsche Meisterschaft der UL-Flieger gefunden: Örtlicher Ausrichter ist der LSV Goch auf dem Flugplatz Asperden am Niederrhein, unweit der niederländischen Grenze. Wettbewerbsleiter Michael Kania und sein Team haben bereits mit den Vorbereitungen begonnen. Die Ausschreibung

kann man von den Webseiten des DAeC und DULV herunterladen.

Besonderheit im kommenden Jahr: Die Meisterschaft ist offen für deutsch sprechende Piloten aus den Nachbarländern Österreich, Schweiz und Niederlande. Die UL-DM wird vom 25. bis 28. Mai ausgetragen. Voraussetzung für die Teilnahme: min-



destens 40 Stunden Flugerfahrung. Dafür gibt es interessante Navigationsaufgaben, Erweiterung der fliegerischen Erfahrung, neue Freunde, Spaß am Fliegen und bei sehr erfolgreichem Abschneiden die Nominierung in die Nationalmannschaft.

Holger Bocholt



Zur Aufstockung unseres Produktions- bzw. Instandhaltungsteams suchen wir noch eine(n) engagierte(n) **Leichtflugzeugbauer (m/w)** für eine Vollzeitstelle.

Sie haben Freude und Interesse an handwerklichen Tätigkeiten. Sie haben eine abgeschlossene Berufsausbildung als Leichtflugzeugbauer, in dem die Arbeit mit verschiedenen Materialien wie Leichtmetall und Faserverbundwerkstoffen eine wichtige Rolle spielt. Haben Sie bereits Erfahrung gesammelt oder können sich eine Arbeit in diesem Umfeld vorstellen, wenn wir Sie entsprechend einarbeiten?

Wir bieten ein kollegiales Team und vielseitige Einsatzgebiete zum Thema Leichtflugzeugbau.

Wenn Sie die Mitarbeit in einem familiengeführten, modernen Handwerksunternehmen mit Weltruf reizt, dann schicken Sie bitte Ihre Bewerbungsunterlagen per email an info@md-flugzeugbau.de

M&D Flugzeugbau GmbH & Co. KG

Streeker Straße 5 b • 26446 Friedeburg

Phone: 04465 / 97878 65 • Fax: 04465 / 97878 99

Kompetenzbeurteilung – der EASA-Fitnesstest für Fluglehrer

Mit Inkrafttreten der VO (EU) 1178/2011 in Deutschland am 8. April 2013 haben sich neue Verantwortlichkeiten und Rechte für Flugschulen (ATOs) Fluglehrer (FI) und Flugprüfer (FE bzw. FIE) ergeben, weil Aufgaben von Luftfahrtbehörden teils auf Flugschulen und den genannten Personenkreis übertragen wurden. So treten die Luftfahrtbehörden heute in erster Linie als Aufsichtsorgan auf. Als oberstes Ziel führt die EASA die Schaffung und Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus der Zivilluftfahrt in Europa an.

Was bedeutet dies nun für unsere Fluglehrer?

Motorfluglehrer müssen sich zur Erhaltung ihrer Rechte bei jeder zweiten Verlängerung ihrer Berechtigung einer Kompetenzbeurteilung durch einen FIE (Fluglehrerprüfer) unterziehen.

Für Segelfluglehrer trifft dies bei jeder dritten Verlängerung der FI-Berechtigung zu. Maßgebend ist dabei der 8. April 2013. Wer nach diesem Datum 2013 seine Berechtigung erstmals verlängerte, muss sich nun 3 Jahre später, 2016 (2. Verlängerung FI), einer Kompetenzbeurteilung unterziehen. Für den Segelfluglehrer ergibt sich daraus das Jahr 2019. Was den Umfang der Kompetenzbeurteilung angeht, besteht, wie immer bei Einführung neuer Regeln, Unsicherheit bei den Betroffenen. Klarheit bringt hier hingegen die Vorschrift AMC3 FCL.935 (Inhalt der Kompetenzbeurteilung).

Die Kompetenzbeurteilung ist für alle Lehrberechtigten in 2 Teile unterteilt.

Teil 1: besteht aus einer Lehrprobe, wie sie dem Flugschüler in der Ausbildung gehalten wird.

Teil 2: prüft die theoretischen Kenntnisse (mündlich) sowie die „Kernkompetenzen“

Lehren und Lernverhalten.

Mit einem Prüfungsflug muss der Lehrer gegenüber dem Prüfer seine Befähigung demonstrieren, Lehrberechtigter zu sein (z.B. durch Lehrer-Demonstrationsübungen). Dies schließt Briefing, Flugunterricht und Debriefing ein.

Hier zeigt sich als wichtige Neuerung, dass der Fluglehrer neben theoretischer Kompetenz in einem Prüfungsflug auch sein praktisches Können beweisen muss.

In Rheinland-Pfalz haben sich Günter End und Carl Otto Weßel als langjährig erfahrene Senior-FIEs frühzeitig auf die veränderten Anforderungen vorbereitet und bieten Fluglehrern entsprechende Kurse an, zur Kompetenzbeurteilung für die Verlängerung wie auch für die Erneuerung (Aufleben einer abgelaufenen Berechtigung) der Lehrberechtigung. Die Kurse zielen darauf, die Teilnehmer zunächst über die VO(EU) 1178/2011, die LuftPersV und weitere Vorschriften in Kenntnis zu setzen; ebenso über die Rolle des Fluglehrers in der ATO, seine Rechten und Pflichten. Die eigentliche Prüfung erfolgt im Anschluss.

Sicher sind mit diesen Ausführungen nicht alle Fragen zum Thema „Kompetenzbeurteilung“ beantwortet; deshalb stehen die Verfasser Günter End (g.end@icloud.com) und Carl Otto Weßel (carlo.to.wessel@icloud.com) gerne für weitere Fragen zur Verfügung. Kurse werden ab sofort angeboten.



Carl Otto Weßel und
Günter End

DAeC appelliert an deutsche Europa-Abgeordnete

Der Verband fordert eine klare Abgrenzung des Modellflugs von Drohnen und eine 600-Kilogramm-Grenze für UL-Flugzeuge. Der DAeC hat deutsche Europa-Abgeordnete um Unterstützung bei den Themen Drohnen und Ultraleichtflug gebeten. Im November entscheidet der Verkehrsausschuss über die Neufassung einer Verordnung, deren Änderungen für die betroffenen Luftsportler weitreichende Konsequenzen haben könnten – der DAeC kämpft dafür, dass diese für den Luftsport in Deutschland positiv ausfallen. Während die Europäische Kommission vorschlägt, alle unbemannten Luftfahrzeuge in die Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu überführen und Regeln auf europäischer Ebene zu schaffen, macht sich der DAeC für eine deutliche Abgrenzung der Drohnen vom Modellflug stark. Die Bitte an die Europa-Abgeordneten: Sie sollen für Änderungsanträge stimmen, die den Modellflugsport bis 25 Kilogramm auf nationaler Ebene belassen. Eine weitere Forderung: die maximale Abflugmasse von Ultraleichtflugzeugen von 472,5 kg auf 600 kg anzuheben. Diese Änderung würde die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge erhöhen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller verbessern. Bereits seit 2003 wartet die Branche verzweifelt auf angemessene europäische Regelungen.

DAeC



PPL-Theorie mit dem
Privatflugzeugführer!

NACHSCHLAGWERK & PRÜFUNGS-
VORBEREITUNG FÜR FLUGSCHÜLER,
PILOTEN & FLUGLEHRER!

Die Buchserie besteht aus folgenden Bänden:

- Luftrecht und Sprechfunk (für DE und A)
- Allgemeine Luftfahrzeugkunde
- Menschliches Leistungsvermögen
- Instrumentierung
- Flugvorbereitung Flugzeuge
- Meteorologie
- Navigation
- Betriebliche Verfahren
- Aerodynamik Flugzeuge



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

Erstflug Hamilton aEro electric

Es war ein denkwürdiger Tag für die beiden Schweizer Kunstflieger Thomas Pfammater und Dominique Steffen, als sie am 21. September ihr Projekt Hamilton aEro electric offiziell am Flugplatz Raron in die Luft brachten. Dahinter versteckt sich nichts anderes als die Silence Twister, ein sehr erfolgreiches deutsches Bausatzflugzeug, das seit 15 Jahren von Silence Aircraft

angeboten wird. Mit dem Dreiergespann Silence Aircraft, Siemens und Hamilton als Sponsor entstand das erste Schweizer Elektroflugzeug, das mit drei Akkupacks des Batterieherstellers Kokam auf eine Stunde Flugzeit kommt. Die Silence Twister Electro, wie sie beim Hersteller bezeichnet wird, hat eine Abflugmasse von 420 kg und ist für den Kunstflug gedacht, der mit dem



Hamilton aEro electric, so heißt jetzt die Elektro-Version der bekannten Silence Twister; Foto: Hamilton

80-kW-Siemens E-Motor zu neuen Sphären führen soll. Sehr wahrscheinlich wird diese Version bald in Serie gehen.

Quelle: www.electric-flight.eu

Erstflug HY4

Weniger als ein Jahr nach dem Projektbeginn startete die HY4 am 29. September 2016 zu ihrem offiziellen Erstflug in Stuttgart. Es ist der doppelrumpfige Experimentalflieger, der schon einmal von sich Reden machte und begehrte Preise aus den USA holte. Doch nun wurde ein vollkommen neues Antriebssystem auf Grundlagen der Brennstoffzellentechnologie durch die Nationale Organisation

Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) gefördert und nach gemeinsamen Plänen umgesetzt. Die Hauptarbeit lag in der Anpassung der Zelle. Jetzt möchte man erst einmal Erfahrungen mit dem sehr viel größeren Flugzeug sammeln, nachdem schon 2009, die Antares DLR 2, ebenfalls unter der damaligen Leitung der DLR vom Lange Flugzeugbau realisiert wurde. „Mit der HY4 haben wir



H2FLY, Foto: H2Fly GmbH

nun eine optimale Plattform, um den Einsatz der Brennstoffzelle im Flugzeug weiterzuentwickeln“, sagt Prof. Josef Kallo, Leiter des Projektes HY4 im DLR und Professor an der Universität Ulm.

Hellmut Penner

ASG 32 EL mit elektrischer Heimkehrhilfe

Das doppelsitzige Segelflugzeug ASG 32 EL mit einer Spannweite von 20 Metern ist das erste Flugzeug der Alexander Schleicher GmbH, das mit einem Elektroantrieb ausgerüstet ist.

Für die Entwicklung bildete man unter der Federführung der Firma Schleicher ein Konsortium mit der Dualen Hochschule

Baden-Württemberg (DHBW) Mosbach, der Universität Kassel sowie mit Unternehmen, die sich auf anspruchsvolle Batterielösungen spezialisiert haben. Propeller und Bediengerät entstanden ebenfalls in Zusammenarbeit mit Spezialfirmen. Der Studiengang Mechatronik mit dem Schwerpunkt Elektromobilität der DHBW



Mosbach hatte das Innovationsprojekt bei Schleicher angestoßen und mitentwickelt.

Quelle: DHBW Mosbach,

Foto: Manfred Münch

TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

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

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

Flugzeugräder und Bremsen

Neue, leichte Radserien: Penta und Tria

Flugzeugreifen/-schläuche

Sicherheitskupplungen

Schleppseileinziehwinden

Start-/Schleppausrüstung



Geprüfte Lithium-Starterbatterien für Fluggeräte

Der Batteriehersteller Super B hat beim TÜV Rheinland zwei Starter- und Avionikbatterien erfolgreich prüfen lassen. Die Tests haben den in der EASA ETSO geforderten Nachweis der Sicherheit für die Benutzung in fliegenden Geräten erbracht. Die Zertifizierung auch für Luftfahrzeuge ab der Echo-Klasse ist für den Hersteller der nächste Schritt. Super B hofft, die EASA ETSO bis zur nächsten AERO erhalten zu haben. Die in den Niederlanden produzierten Starterbatterien für Flugzeuge werden unter Verwendung von Lithium-Eisenphosphatzellen (LiFePO₄) aufgebaut. Deren Zellchemie ist um vieles sicherer als herkömmliche Lipo-Zellen, weil eventuell austretende Gase keinen Sauerstoff enthalten und deshalb nicht brennen.

Die Super-B-Flugzeug-Starterbatterien werden in zwei Größen angeboten:

Typ	SB12V66Wh	SB12V132Wh
Nennspannung	13,2 Volt	13,2 Volt
Kapazität	66 Wh	132 Wh
Startleistung für 10 Sek.	240 A	480 A
Dauerleistung	140 A	280 A
Temperaturbereich	-30°C/+60°C	-30°C/+60°C
Gewicht	0,85 kg	1,7 kg
Maße H/B/T mm	84,5/114,5/62,5	124,5/120,5/82,5
Max. Ladespannung	20 A	40 A



Der Typ SB12V66Wh ist vorgesehen für den Start von Leichttriebwerken, als Backup bei Lichtmaschinenausfall moderner Flugmotoren und als Avionik- und Funkbatterie in Segelflugzeugen.

Der Typ SB12V66Wh ersetzt herkömmliche Bleibatterien für den Start von Flugmotoren und den Betrieb der Avionik.

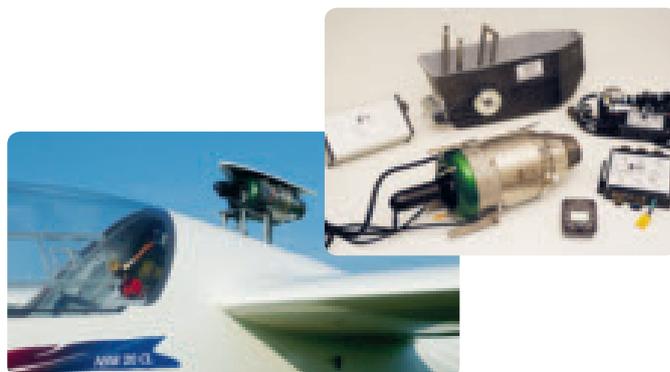
Gegenüber herkömmlichen Bleibatterien haben die Lithium-Batterien von Super B folgende Vorteile: sehr viel geringeres Gewicht, viel kleinerer Spannungsabfall bei längerem Starten, sehr niedrige Selbstentladung; Kapazität ist voll nutzbar, da die Spannung bei der Entladung im nutzbaren Bereich bleibt, auch bei niedrigen Temperaturen nutzbar, hohe Startleistung.

Die neuen Batterien werden von der ib-rec GmbH, Röntgentraße 24, 21493 Schwarzenbek vertrieben. Zu erreichen über www.ib-rec.de oder info@ib-rec.de

Ergänzende Musterzulassung für ASW 20 mit PSR-Jet-Triebwerk

Anfang September hat die Fa. Eichelsdörfer die ergänzende Musterzulassung für die ASW 20 zum Einbau des Draline-PSR-T01-Jet-Triebwerks von der EASA erhalten. Damit ist auch die Grundlage für alle nachfolgenden Muster geschaffen, da jetzt nur noch dieusterspezifischen Nachweise für die STC erbracht werden müssen. Die ASW 20, die jetzt mit dem PSR-T01-Triebwerk nachgerüstet werden, können damit die endgültige Verkehrszulassung bekommen. Für folgende Muster ist eine STC beantragt: LS 6 und ASW27. Die Fa. Eichelsdörfer betreut alle Schleicher-Muster, die LS 6 Günthert und Kohlmetz betreut die DG-Muster. Für die meisten Segelflugzeuge der 15- und 18-m-Klasse kann das Triebwerk nachgerüstet werden.

Klaus Meitzner



ASW 20 CL mit PSR-Jet-System

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

BOSE A20

RAM MOUNTS

Flugfunk 8,33 kHz

FRIEBE
FLUGBEDARF
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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

75. Deutscher Segelfliegertag in Berlin

Am 29. Oktober um 10 Uhr geht es los: mit einem überaus interessanten Vortragsprogramm, etwa 50 Ausstellern und einer Party zum Abschluss am Abend. Weitere Infos und Online-Tickets auf <http://sft.daec-berlin.de/>

Bundesjugendvergleichsfliegen 2016

Das diesjährige Bundesjugendvergleichsfliegen fand am letzten September-Wochenende bei bestem Flugwetter in Hellingst bei Bremen statt. Leider war dieses Heft zu dem Zeitpunkt schon in der Druckvorbereitung. Einen Bericht darüber bringen wir daher in der nächsten Ausgabe. *RMH*

Widerspruch gegen Beitragsbescheide nach TKG/EMVG

Die AOPA und DAeC empfehlen, gegen die Beitragsbescheide der Bundesnetzagentur nach TKG und EMVG für die Jahre 2012, 2013 und 2014 Widerspruch einzulegen. Eine Ruhensvereinbarung der Bundesnetzagentur liegt vor. Das Ruhen der Widerspruchsverfahren gilt so lange das laufende Verfahren für die Jahre 2003/2004 – welches am 24.06.2015 zur weiteren Sachaufklärung vom Bundesverwaltungsgericht an das OVG Münster zurückverwiesen wurde - nicht abgeschlossen ist.

Eine Vorlage für den Widerspruch gibt es zum Download sowohl auf der Website AOPA als auch beim DAeC.

www.aopa.de www.daec.de

Quelle: AOPA-Germany

Hexentreffen



Hexentreffen 2017 27. bis 29. Januar

Freitag 27.01.2017

- Anreise in die Rheinsteig-Jugendherberge Esch
- Weinprobe mit der Weingewerkschaft Borch

Samstag 28.01.2017

- Begrüßung durch die ausführende Loreley und Offizielle
- Vorträge „Rund um Fliegen, Frauen, Familie & Co.“
- Aktuelle Vortragsthemen folgen im Internet

Sonntag 29.01.2017

- Schiffsfahrt zum Loreleyfelsen auf dem Rhein
- Heimreise gegen 11:00 Uhr

Anmeldungen bis 31.12.2016 unter frauen@loralei.de

Sonderaktion: 8,33-kHz-Funkgeräte

Anlässlich des Deutschen Segelfliegertages und als Teil der Sonderaktion für DAeC-Mitglieder bietet „Ulis Segelflugbedarf“ Rabatte für den Kauf von Funkgeräten für das 8,33-kHz-Flugfunkband an. Vorübergehend ist es mit einer geringeren Anzahl von Bestellungen möglich, eine höhere Rabattstufe als bisher zu erreichen. Bitte beachten Sie, dass diese Aktion zeitlich bis zum 1. November begrenzt ist. *DAeC*

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



Farblich werkseitig endvergütet,
KEINE LACKIERUNG erforderlich!

für ORATEX® gibt es STC's von:



Find us on
Facebook

www.facebook.com/oratex.germany

WWW.LANITZ-AVIATION.COM

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



Neue TBO-Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge

Mit der Nachricht für Luftfahrer (NfL) 2-292-16 gibt das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) neue TBO-Bestimmungen bekannt

Konkret regelt das NfL (Amtsblatt „Nachrichten für Luftfahrer“) „den Weiterbetrieb von Geräten und Komponenten oberhalb der vom Hersteller empfohlenen Betriebszeiten“ in Luftfahrzeugen, die in „zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO)“ eingesetzt werden.

Demnach dürfen gemäß Teil-M die Geräte und Komponenten in nicht gewerblich betriebenen ELA-1-Luftfahrzeugen nach Ablauf der empfohlenen Time Between Overhaul (TBO) weiter betrieben werden, wenn dem keine verbindlichen Forderungen (Kennblatt, LTA, ergänzende Musterzulassung oder eine durch eine Behörde anders bestimmte Regelung) entgegenstehen. Die europäischen Bestimmungen sehen keine allgemeine Obergrenze vor.

In der NfL stellt das LBA noch einmal klar, dass diese Regelungen auch dann für ELA-1-Luftfahrzeuge gelten, wenn diese in nicht gewerblichen Flugschulen eingesetzt werden. Dazu gehören im Allgemeinen alle ATO, die von Vereinen oder Verbänden betrieben werden. Für solche Luftfahrzeuge können Instandhaltungsprogramme (IHP) auf Basis der „Selbsterklärung“ erstellt werden.

Aber Achtung:

Der Vorstand, Halter oder Verein sollte mit Augenmaß vorgehen, denn er bestätigt in seinem IHP auch, dass er die volle Verantwortung für die Abweichung von den Herstellerempfehlungen übernimmt. Jeder ist also gut beraten, Herstellerempfehlungen nicht ins Blaue hinein zu missachten. Beraten Sie sich am besten mit einem Prüfer Ihres Vertrauens. Als Orientierung hat der Bundesausschuss Technik eine Übersicht erstellt, in welchem Umfang er ein Überschreiten der TBO nach bestem Wissen für vertretbar hält.

Andere Regeln gelten für Luftfahrzeuge, die nicht unter ELA 1 fallen und nicht technisch kompliziert sind. Diese Luftfahrzeuge benötigen auch in ATOs von Vereinen und Verbänden wie bisher ein genehmigtes IHP (Behörde, CAMO, Instandhaltungsbetrieb oder CAMO indirekt). Auch hier kann von den TBO abgewichen werden. Allerdings ist Voraussetzung für die Genehmigung, dass die Abweichungen ausreichend begründet sind und gegebenenfalls alternative Instandhaltungsmaßnahmen festgelegt werden, die die genehmigende Stelle akzeptiert.

Gewerbliche ATOs benötigen für alle eingesetzten ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm (IHP).

Da gleichzeitig mit der Veröffentlichung der NfL die bisher gültigen NfL II-95/00 und 2-79-14 aufgehoben werden, ist es notwendig, alle bestehenden IHP auf ihre Gültigkeit zu überprüfen. Alle IHP mit Referenz auf die zurückgezogenen NfL müssen demzufolge korrigiert werden. Das LBA nimmt ab sofort keine IHP mit Bezug auf diese NfL zur Genehmigung entgegen.

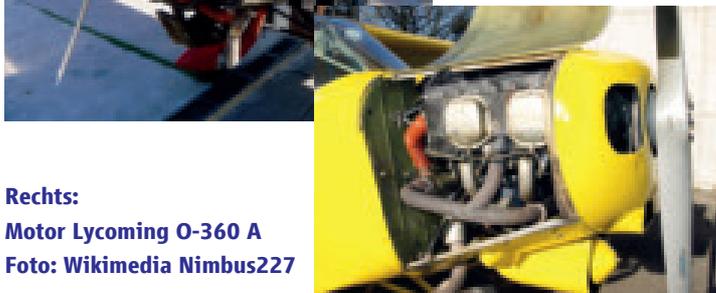
Als letzte Übergangsfrist für die Überarbeitung der IHP ist die nächste fällige Überprüfung des IHP (die nächste Lufttüchtigkeitsprüfung) angegeben.

Bis zu diesem Zeitpunkt können Luftfahrzeuge mit genehmigtem IHP unter den gegenwärtigen Regelungen weiter betrieben werden, wenn die NfL 2-296-16 als Ergänzung in das IHP auf-



Links:
Motor Continental O-300-A
in Cessna 170

Foto: Wikimedia: Piero71



Rechts:

Motor Lycoming O-360 A

Foto: Wikimedia Nimbus227

genommen wird. Haltern von ELA-1-Luftfahrzeugen, die nicht gewerblich zur Ausbildung in einer ATO eingesetzt werden, wird empfohlen, ein IHP per Selbsterklärung zu erstellen.

Das LBA verweist darauf, dass bei der Beantragung von Änderungen an genehmigten IHP durch die Anwendung der LuftKostV Kosten entstehen.

Ralf Keil, DAeC

 **MILVUS**
DESIGNED FOR FLYING

NEUHEIT!
SEGELFLUGJACKE
«DELTA»

Erste Softshelljacke die eigens für Segelfluggpiloten 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 bestellen!
www.milvus.aero/delta

Verlängerung der UL-Lizenzen

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) bittet die UL-Piloten, die Gültigkeit ihrer UL-Lizenzen zu prüfen. Im kommenden Jahr geht es um die 2017er-Ablaufdaten zur Verlängerung und Umstellung auf unbefristete Lizenzen. Dies ist mit dem einfachen Verlängerungsformular möglich. Bei bereits abgelaufenen Lizenzen sind bei Erneuerung zusätzlich die erforderlichen Flüge nachzuweisen. Bitte beachten: Auch bei den unbefristeten Lizenzen gehört zur Gültigkeit der Lizenz der alle zwei Jahre fällige Übungsflug. Der Nachweis darüber ist lediglich im Flugbuch zu führen.

Für UL-Fluglehrer und die, die es werden wollen

Fluglehrer überprüfen bitte zusätzlich das Ablaufdatum ihrer eingetragenen Berechtigung zur Ausbildung und verlängern diese vorzugsweise rechtzeitig. Voraussetzung ist eine entsprechende vom Ausbildungsleiter der Flugschule bestätigte Ausbildungstätigkeit oder eine Befähigungsüberprüfung und eine Fluglehrerfortbildung. Die Verlängerung steht trotz unbefristeter Lizenz weiterhin aller drei Jahre an.

Die Planungen der Lehrgänge 2017 für angehende Fluglehrer laufen bereits. UL-Piloten, die aufgrund ihrer fliegerischen und theoretischen Kenntnisse

die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen und vorhaben, sich für einen Lehrgang im kommenden Jahr anzumelden oder zu bewerben, können sich gern beim LSG-B unter der E-Mail-Adresse lehrgang@daec.de als Interessenten registrieren lassen. Der Abgleich der geplanten Lehrgänge mit den Prüfungsterminen des LSG-B wird spätestens Ende Januar 2017 abgeschlossen sein. Die ausgewählten und genehmigten Fluglehrerlehrgänge werden dann vollständig in den DAeC-Medien veröffentlicht. Registrierte Interessenten können zusätzlich vom LSG-B per E-Mail informiert werden.

Frank Einführer

Verkehrsministerium spricht DAeC Vertrauen aus

Luftsportgeräte-Büro soll weiterhin UL-Flugzeuge zulassen und Piloten-Lizenzen vergeben



Udo Beran, Generalsekretär des Deutschen Aero Clubs, unterschreibt den Vertrag mit der Bundesrepublik Deutschland, die durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vertreten wird

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) des Deutschen Aero Clubs ist in seiner Arbeit bestätigt worden: Am 8. September wurde es vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) beauftragt, auch in den kommenden fünf Jahren „hoheitliche Aufgaben“ zu übernehmen. Konkret heißt das: Die Mitarbeiter des LSG-B sollen weiterhin UL-Flugzeuge prüfen, zulassen und Sportpiloten-Lizenzen ausstellen. BMVI und LSG-B arbeiten schon seit 1993 ununterbrochen zusammen. „Dass wir erneut – als einer von nur fünf Verbänden – vom BMVI beauftragt wurden, zeigt deutlich, wie ordentlich wir arbeiten“, sagt Udo Be-

ran, Generalsekretär des Deutschen Aero Clubs. Die Zahlen sprechen für sich: Exakt 24.995 Lizenzen für Piloten von Ultraleichtflugzeugen wurden vom LSG-B in den vergangenen zwei Jahrzehnten ausgestellt, 150 neue Ultraleichtflugzeug- und sechs UL-Tragschraubertypen nach eingehender Prüfung für die Fliegerei zugelassen. Zu den selbteren Musterzulassungen kommen die fast alltäglichen UL-Verkehrszulassungen: Knapp 60 Prozent aller Ultraleichtflugzeuge in Deutschland wurden 2015 beim DAeC zugelassen. Damit die Flieger sicher in der Luft bleiben, überwachen 330 technische Prüfer im Auftrag des DAeC ihre Tauglichkeit. Rund 100 Flugprüfer testen Wissen und Können der angehenden Piloten auf ihrem Weg zur Fluglizenz. Zu den Aufgaben des DAeC-Luftsportgeräte-Büros gehört außerdem die

Zertifizierung und Überwachung von Flugschulen – bis dato 179. Das LSG-B beschränkt sich jedoch nicht auf die Ultraleicht-Fliegerei; es vergibt auch Lizenzen an Fallschirmspringer und betreut Piloten und Erbauer von Großflugmodellen – eine einzigartige Angebots-Vielfalt. Der Leiter des Luftsportgeräte-Büros, Frank Einführer, betont indes: „Kundenfreundlichkeit muss auch weiterhin ganz vorne stehen – deshalb bauen wir unseren Service immer weiter aus.“ Seit Frühjahr dieses Jahres können die Nummern für die Jahresnachprüfung von Ultraleichtflugzeugen rund um die Uhr online beantragt werden, selbst am Wochenende. Im Herbst 2016 soll es ein neues, günstiges Versicherungsangebot geben – exklusiv für die Luftsportler im DAeC und ihre Vereine.

Hagen Eichler
Referat PR des DAeC



2014 haben wir die Maschinen, das KnowHow und den Lagerbestand übernommen von: LTB Schlemann GmbH

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

ASF Safety Belts

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

www.asf-safetybelts.de

Besuchen Sie uns:
The Global Show for General Aviation
April 5 - 8, 2017

info@asf-safetybelts.de



Red Bull Air Race – WM-Titel für Matthias Dolderer

Indianapolis (USA) – Für den deutschen Piloten Matthias Dolderer ist ein Traum wahr geworden. Der 46-Jährige machte mit dem Sieg beim siebten Rennen der Red-Bull Air-Race-Weltmeisterschaft 2016 vor 62.000 Zuschauern auf dem Indianapolis Motor Speedway den WM-Titel vorzeitig perfekt. Es ist der erste Titel eines Deutschen überhaupt in der ultimativen Motorsportserie der Lüfte, die 2003 ins Leben gerufen wurde.

„Wahnsinn, ein Traum ist wahr geworden“, jubelte der Tannheimer nach seinem Coup. „Ich habe versucht, alles auszublenden, und habe mich nur von Lauf zu Lauf konzentriert – das ist alles einfach



noch unbegreiflich. Jetzt muss ich nachher noch den Yard of Bricks küssen.“ Der „Yard of Bricks“ erinnert an das frühere Oval des Indianapolis Motor Speedway, das aus 3,2 Millionen roten Backsteinen bestand. Der Kuss der Ziegelsteine hat eine große Tradition in „Indy“. „Das ist super emotional. Ich danke meiner Familie, meinen Freunden und dem besten Team der Welt.“ Dolderer setzte sich beim Debüt des Red Bull Air Race auf dem legendären Indianapolis Motor Speedway im Final 4 in 1:03.335 Minuten gegen den Briten Nigel Lamb (1:04.326) und Pete McLeod aus Kanada (1:05.398) durch. Vize-Weltmeister Matt Hall war der einzige Pilot, der dem Deutschen den WM-Titel überhaupt noch streitig machen konnte, musste im Final 4 volles Risiko gehen, traf einen Pylon und kassierte eine Drei-Sekunden-Strafe (1:06.623).

In der ersten K.-o.-Runde, der Round of 14, wartete mit Nicolas Ivanoff direkt ein harter Brocken auf Dolderer. In 1:05.026 Minuten legte der Franzose eine gute Zeit vor. Der Deutsche durfte sich keinen Fehler erlauben, musste einen sauberen und schnellen Lauf hinlegen. Und er behielt die Nerven, zog in 1:03.661 Minuten souverän

in die Round of 8 ein. Dort hieß der Gegner dann Yoshihide Muroya, der das Qualifying am Samstag souverän gewonnen hatte. Der Japaner überzeugte erneut und flog in 1:03.730 Minuten eine sehr gute Zeit. Dolderer war erneut unter Druck und zeigte einmal mehr seine Stärke. Unbeeindruckt von Muroyas Top-Zeit donnerte der 46-Jährige in 1:02.827 Minuten durch den Track. Der Einzug in das Final war unter Dach und Fach.

Das Saisonfinale der Red-Bull-Air Race-Weltmeisterschaft 2016 wird am 15./16. Oktober auf dem Las Vegas Motor Speedway ausgetragen. Weitere Informationen unter: www.rebullairrace.com

Oben:

Matthias Dolderer in seiner Zivko Edge 540V3; Foto: Joerg Mitter, Red Bull Content Pool

Unten links:

Matthias Dolderer beim Training am Lausitzring; Foto: Pedrag Vockovich, Red Bull Content Pool

Unten rechts:

Nach der Landung beim Finale am Lausitzring; Foto: Joerg Mitter, Red Bull Content Pool





Oben:
Matthias Dolderer
nach seinem Sieg in
Indianapolis; Foto:
Joerg Mitter, Red
Bull Content Pool

Ergebnisse Rennen Indianapolis:

1. Matthias Dolderer (GER),
2. Nigel Lamb (GBR),
3. Pete McLeod (GER),
4. Matt Hall (AUS), 5. Yoshihide Muroya (JPN), 6. Nicolas Ivanoff (FRA), 7. Martin Šonka (CZE), 8. Juan Velarde (ESP), 9. Petr Kopfstein (CZE), 10. Michael Goulian (USA), 11. Peter Podlunšek (SLO), 12. François Le Vot (FRA), 13. Cristian Bolton (CHI), 14. Kirby Chambliss (USA)

WM-Ranking:

1. Matthias Dolderer (GER) 80.25 Punkte, 2. Matt Hall (AUS) 55.75,
3. Hannes Arch (AUT) 41.00, 4. Nigel Lamb (GBR) 37.75, 5. Nicolas Ivanoff (FRA) 35.00, 6. Yoshihide Muroya (JPN) 31.50, 7. Martin Šonka (CZE) 31.00, 8. Pete McLeod (CAN) 30.50, 9. Kirby Chambliss (USA) 30.25, 10. Michael Goulian (USA) 19.75, 11. Juan Velarde (ESP) 14.25, 12. François Le Vot (FRA) 10.00, 13. Peter Podlunšek (SLO) 4.00, 14. Petr Kopfstein (CZE) 4.00, 15. Cristian Bolton (CHI) 0,00



Über das Red Bull Air Race:

Rechts:
Trainingsflug für
das 6. Rennen am
Lausitzring;
Foto: Andreas
Schaad, Red Bull
Content Pool

Gegründet 2003 und seit 2005 die offizielle Weltmeisterschaft des Air Racing, blickt das Red Bull Air Race auf über 65 Rennen zurück und wird weltweit von Millionen Fans verfolgt. In der Red-Bull-Air-Race-Weltmeisterschaft treffen die weltbesten Piloten in einem Motorsportwettkampf der Extraklasse, in der Geschwindigkeit, Präzision

und Geschick über Sieg und Niederlage entscheiden, aufeinander. Die Piloten navigieren ihre äußerst leichten und extrem manövrierfähigen Rennflugzeuge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 370 km/h und Fliehkräften von bis zu 10G nur wenige Meter über dem Boden durch einen Parcours, der aus 25 m hohen aufgeblasenen Pylonen be-

steht. Seit 2014 neu im Programm ist der Challenger Cup. Dieser ermöglicht aufstrebenden Talenten nicht nur den Einstieg in die Rennserie, sondern auch die Chance, in die Master Klasse der Red-Bull-Air-Race-Weltmeisterschaft, die ultimative Motorsportserie der Lüfte, aufzusteigen.

Quelle:

Matthias Dolderer Racing Team

Sicher ist sicher

BAVARIA

Versicherungen für
Yachten und Flugzeuge



www.sicheristsicher.de

Loopings am Blocksberg Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug

Der Harz gilt seit Mitte des 17. Jahrhunderts als Hauptversammlungsort der Hexen aus ganz Deutschland. Vom 17. bis zum 23. Juli flogen jedoch die deutschen Motorkunstflieger am Fuß des Brocken in Ballenstedt, um die diesjährigen deutschen Meister in den Kategorien Sportsman, Intermediate, Advanced und Unlimited zu küren

Da in diesem Jahr zum ersten Mal nach geänderten Regeln geflogen wurde, die statt 2 bekannter und 2 unbekannter Programme nun 1 bekanntes gefolgt von 3 unbekannteren Programmen vorsehen, erhöhte sich der Druck für die Organisation besonders in der Anfangsphase des Wettbewerbs.

Schon vor der Eröffnungsfeier am Sonntag mussten die Piloten das 1. unbekanntes Programm erstellen und das Contest Office, das wie immer souverän von Silvia Thöle gemanagt wurde, die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten für die Durchführung erledigen. Bei der Eröffnungsfeier freuten sich dann Flugplatzchef Uwe Gröschler, Wettbewerbsleiter Jürgen Leukefeld und alle Aktiven, Schiedsrichter und Helfer über das hervorragende Catering von Antje Schmidt und ihrem Team vom Flugplatz-Imbiss.

Montag, 10 Uhr, ging es dann los. Das Wetter meinte es in dieser Woche wieder gut mit den Motorkunstfliegern: immer fliegbare, Regen nur nach Ende des Wettbewerbstages und angenehme Temperaturen – was will man mehr! (Unvergessen die DM 2014 in Dinslaken, bei der nur am Montagnachmittag und Samstagvormittag geflogen werden konnte.) Sonnengebräunt kamen diesmal die Judges um Hauptschiedsrichter Gerd

Hellmann vom Harz zurück – nach täglich 8–10 Stunden Judging in der Sonne!

Donnerstagabend konnte so der offizielle Wertungsteil mit 120 Wertungsflügen abgeschlossen werden. Am Freitag flogen dann die Sportsman-, Intermediate- und Advanced-Piloten die 150 K Ice Cup Challenge die von den Unlimited-Piloten judged wurde. Siegerin Kathi Suthau erhielt als Preis einen Ice Cup für 2–3 Personen.

Die Ergebnisse in den einzelnen Kategorien:

In der Kategorie Sportsman siegte erstmals Oliver Bax, der seinen Vater Wolfgang auf Platz 2 verwies. Ein erfolgreicher Einstieg der Familie Bax in den Wettbewerbskunstflug. Auf Platz 3 landete Sven Calsbach, der sich ebenfalls seine erste Deutsche Meisterschaft erstritt.

Im Intermediate-Wettbewerb setzte sich mit Franz Eckerle ein erfahrener Wettbewerbspilot durch, der mit seiner Decathlon Christian Schulte und Maximilian Schauerte hinter sich ließ, die sich eine Cap 231 teilten.

In der Kategorie Advanced gewann ein alter Bekannter aus dem Segelkunstflug, Markus Feyerabend, der noch im letzten Jahr die Segelkunstflieger bei den World Air Games in Dubai vertrat. (Der Motor am Flugzeug hat ihn offensichtlich nicht gestört.) Kathi Suthau als Zweite, Holger Keil als Dritter hatten in der frühen Phase des Wettbewerbs mit einer „0“ die Siegchancen so gut wie verspielt, aber dann im weiteren Verlauf Markus Feyerabend nochmals unter Druck setzen können.

In der Königsklasse Unlimited zeigte sich ein sehr ausgeglichenes Teilnehmerfeld. In jedem Durchgang

wurde das Ranking durch individuelle Fehler bei einzelnen Figuren wieder durcheinandergewürfelt. Am Schluss zeigte Martin Albrecht die besten Nerven und schloss den Wettbewerb als Einziger ohne „0“ ab. Damit sicherte er sich seinen 5. Deutschen Meister und hat so auf nationaler Ebene mit seinem großen Vorbild Klaus Schrodt gleichziehen können. Auf den Plätzen 2 und 3 folgten Flo Berg er und Hein Sauels. Internationales Flair brachten drei ausländische Piloten und ein Judge nach Ballenstedt. Jan Maxen aus Dänemark verstärkte die Judgeline, Peter Etter aus der Schweiz flog in der Kategorie Sportsman. In den Kategorien Intermediate und Advanced konnten Nadezhda Yakhnich aus Russland und Bastien le Roux aus Frankreich sogar die jeweils höchste Punktzahl erzielen.

Das Final Freestyle am Samstag war das erwartete Zuschauerhighlight. Hier zeigten die Unlimited-Piloten mit Unterstützung ihrer Rauchanlagen, welche Überschläge und Purzelb ume mit modernen Kunstflugzeugen möglich sind.

Die Schiedsrichter werteten auch hier Martin Albrecht vor Berg er und Sauels.

Bei der Abschlussfeier waren sich Rookies und alte Hasen einig: ein gelungener Wettbewerb, bestens organisiert und unterstützt durch das Flugplatzteam Ballenstedt und dazu noch bestes Wetter – besser kann ein Wettbewerb kaum laufen.

Alle Ergebnisse unter:

dm2016.german-aerobatics.com

Weitere Informationen zum Motorkunstflug unter:

www.german-aerobatics.com

Heike Sauels, Foto: Kathi Suthau



Oben:

Die Sieger in der Klasse Unlimited: Martin Albrecht, Heinrich Sauels und Florian Berg er

„Steffen, du bist behind!“



Oben: Fluglehrer haben neben ihrer fachlichen Funktion auch eine wichtige psycho-soziale Rolle.

Die besondere Beziehung zwischen Flugschüler und Fluglehrer prägt den Schüler nachhaltig. Zu wissen, wie Menschen „ticken“ und wie sie lernen, kann bei der Pilotenausbildung vieles erleichtern.

Es war am Ende einer Flugstunde während meiner Ausbildung. Mein Fluglehrer und ich waren eben mit unserer PA28 in die Kontrollzone des Flughafens eingeflogen. Die Flugstunde war anstrengend und mein Kopf müde, aber ich spürte den Ehrgeiz, sie mit einer blitzsauberen Landung zu beenden. Im Funk war es recht still. Ich rechnete mit der Freigabe zu einem Direktanflug auf die Piste.

Routinemäßig brachte ich mein Flugzeug nach Checkliste in Landekonfiguration und flog die Landeinteilung, wie ich sie gelernt hatte. Im Geiste ging ich alle Punkte nochmals durch und war stolz, sie richtig abgerufen zu haben – so meinte ich. Ich war mir ganz sicher, dass ich nichts vergessen hatte. Brutal beendete die Stimme meines Fluglehrers meine trügerische Zufriedenheit: „Steffen! Du bist behind! Wenn du so weiterfliegst, bläst uns die 737 vom Himmel! Hast du den Lotsen nicht gehört? Du sollst in die Platzrunde fliegen und Gegenanflug verlängern!“ O je . . .

Ohne den Weckruf meines Lehrers wäre ich vermutlich dem gerade landenden Airliner direkt vor die Nase geflogen.

„Steffen, du bist behind!“ So drückte mein Fluglehrer Andreas (Name geändert) es aus, wenn ich in komplexen Situationen mental überlastet war und sozusagen hinter meinem Flugzeug her flog. Mein Fluglehrer verkörpert meinen Kindheitstraum: Smart, dynamisch und fliegt beruflich eine A320. Nur eines kann er nicht: sich vorstellen, wie destruktiv sich Reizüberflutung, kombiniert mit emotionaler Belastung und etwas persönlichem Stolz, im neuronalen Netz des menschlichen Gehirns auswirkt. Was meine ich damit?

Wie unser Gehirn „tickt“

Der heutige Entwicklungsstand unseres Gehirns ist das Ergebnis einer Evolutionsgeschichte. Seine Funktionen sind vorwiegend auf eines ausgerichtet: uns intuitiv zu Handlungen zu bewegen, die unser Überleben in einer gefährlichen Umwelt sichern. Diese Funktionen sind allerdings weniger auf das Beherrschen multikomplexer Systeme ausgelegt, wie wir sie in Flugzeugen finden.

Für unsere frühen Vorfahren hing ihr Überleben vom sofortigen Handeln ab. Erst nach einer rationalen Erklärung zu suchen, wenn es in einer Höhle knurrte, hätte tödlich enden können – davonzulaufen war lebensrettend. Wir Menschen besitzen darum ein natürliches, reflexhaftes Verhalten. Knallt es laut, ziehen wir schützend unsere Gliedmaßen zum Körper. Wird eine Situation unklar, verlangsamen wir den Gang. Diese automatisierten Reflexe sind im Überlebensprogramm des Gehirns als Routinen gespeichert. Größtenteils sind sie uns angeboren, teilweise haben sie sich früh in unserer Persönlichkeitsentwicklung gebildet. Allerdings können diese Fight-or-flight-Routinen, diese automatisierten Stressreaktionen, für Piloten eines Flugzeugs tödlich sein. Denn in komplexen fliegerischen Situationen ist schnelles Handeln lebenswichtig. Dies entspräche aber dem Gegenteil unserer „Programmierung“. Um dem zu begegnen, müssen Verhaltensmuster modifiziert oder durch andere ersetzt werden. Dies muss

durch Lernprozesse geschehen, die dem Gehirn, in richtige Portionen gegliedert, serviert werden. Aber wie lernen wir richtig?

Wie das Gehirn Wissen verarbeitet

Der Weg vom Fußgänger zum sicheren Piloten ist ein Beispiel für die Wirkungsweise hochkomplexer Lernprozesse. Diese Prozesse folgen Gesetzmäßigkeiten, die heutzutage gut erforscht sind. Man macht sie sich zunutze, indem man zu vermittelndes Wissen zu Verarbeitungseinheiten, sogenannten Chunks, verdichtet.

Zu Beginn meiner Ausbildung erschienen mir alle Tätigkeiten zum Bedienen des Flugzeugs als getrennt voneinander zu erbringende Leistungen. Mir waren zwar jeweils Sinn und Zweck von präziser Leistungseinstellung, Ruderbedienung und Trimmung klar, ich sah sie jedoch zunächst als für sich stehende Tätigkeiten, deren Parameter ich primär regelte und überwachte. Mittlerweile habe ich weit mehr als 100 Flugstunden absolviert und weiß, dass alle drei Komponenten für einen konstanten Horizontalflug aufeinander abgestimmt sein müssen. Mehr noch: Im Vergleich zu früher kann ich heute die Justierung mit einem Bruchteil kognitiver Ressourcen – sprich Kopfarbeit – vornehmen. Ich habe nun mentale Kapazitäten frei, um beispielsweise die Anweisungen von Fluglotsen zu registrieren, sie korrekt zu befolgen, die Übersicht zu behalten und schließlich meinen Flug auch noch zu genießen. Mein Gehirn hat gelernt, die einzelnen Prozesse miteinander zu verketteten. Es hat diese Abläufe als Denk- und Handlungsroutinen verdichtet und abgespeichert, ein Vorgang, den wir gemeinhin als Lernen bezeichnen. Verdichtung und Konsolidierung sind Leistungen des Geistes, die an zwei Dinge gebunden sind: an Zeit und an Zugänglichkeit. Was müssen wir uns darunter vorstellen?

Zeit benötigen wir zum Lernen, weil anatomische Veränderungen im Gehirn notwendig sind, um neues Wissen zu verfestigen. Unser Gehirn

verändert sich durch Lernen also langsam. Zugänglichkeit bedeutet, dass neue und komplexe Informationen logisch und systematisch untergliedert sein müssen. Nur so ist dauerhaft eine sinnvolle Anbindung an bereits bestehendes Wissen möglich. Einfacher ausgedrückt: Neuer Lernstoff sollte aufgebaut sein wie eine Tafel Schokolade, deren Hersteller mit dem Slogan „quadratisch, praktisch, gut“ wirbt. Das große Ganze ist hier unterteilt in mundgerechte Häppchen, die je nach individuellem Anspruch portioniert und konsumiert werden können.

Die Rolle des Fluglehrers

Flugschüler lernen während ihrer Ausbildung nicht nur fliegerische Grundlagen, sondern auch, ihre Schutzreflexe zu überwinden, in Stresssituationen handlungsfähig zu bleiben und unter Druck Entscheidungen zu treffen. Diese Lernprozesse setzen eine individuelle Menge an Zeit und eine entsprechende Portionierung der Inhalte voraus.

In meinem Fall kam noch erschwerend der Faktor Stolz hinzu. Um beruflich und persönlich der zu werden, der ich heute bin, musste ich viel Arbeit investieren. Heute bin ich stolz auf das, was ich mit Fleiß und Willenskraft erreicht habe. Dieses Selbstbild passt jedoch nicht zu dem des kläglichen Jungen, als der ich mich während meiner Flugausbildung oft fühlte. Ich befand mich oft in der demütigenden Rolle des Schülers, der einen Fehler nach dem anderen

macht und sich auf dem Nachhauseweg vom Flugplatz aus Gründen völliger kognitiver und emotionaler Überlastung hoffnungslos auf der Landstraße verfährt. Was hat das mit dem Flugunterricht zu tun?

Das Verhältnis von Fluglehrer und Schüler ist ein sehr spezielles, intensives und stark fokussiertes. Andreas schätzte mich sicherlich sehr. Er wusste aber über meine Lebensgeschichte und meine sonstigen Qualitäten nicht das Geringste. Ich saß einfach nur neben ihm, gab mein Bestes und wartete auf das nächste „Steffen, du bist behind!“. Diese gefühlte Reduzierung meiner Person auf einen blutigen Anfänger und das Gefühl großer Abhängigkeit bedeuteten für mich zusätzlichen emotionalen Stress. Aus Gesprächen mit anderen Flugschülern und -lehrern weiß ich, dass ich mit diesen Gefühlen nicht alleine war.

Ohne Fluglehrer hier in irgendeiner Weise in ihrer Pflichtauffassung kritisieren zu wollen, sei es mir doch erlaubt, auf diesen Umstand der Asymmetrie und ihre möglichen Konsequenzen in der Flugschüler-Fluglehrer-Beziehung hinzuweisen. Der Fluglehrer ist für den Schüler eine besondere Person und hat neben seiner fachlichen Funktion auch die wichtige psycho-soziale Rolle des Mentors und Vorbilds. Er ist der Lehrmeister, der das erfüllt, was vielleicht der Lebenstraum des Schülers ist: Er macht ihn zum Piloten. Sein Wort, seine Meinung und seine Kritik wiegen doppelt. Flugleh-

rer sollten dies niemals außer Acht lassen.

Fluglehrer prägen das Denken und Handeln von Flugschülern über die Ausbildung hinaus, darum sollten sie ihnen auch das charakterliche

Rüstzeug für ihre fliegerische Laufbahn mitgeben. In ihrer Schlüsselfunktion haben sie wesentlichen Einfluss auf Professionalität und Good Airmanship zukünftiger Piloten. Good Airmanship umfasst nicht nur das gesamte fliegerisch-technische Know-how, es meint auch hohe Werte wie Verantwortungsbewusstsein, gegenseitige Rücksichtnahme, proaktives Sicherheitsdenken und entsprechendes Handeln. Um das zu vermitteln, sollten Fluglehrer nicht nur wissen, wie sie den Lehrstoff in die richtigen „Häppchen“ zerlegen – sie sollten sich auch ihrer weitreichenden psychologischen Wirkung auf den Flugschüler bewusst sein.

Neulich flog ich abends unter dem Eindruck eines purpurfarbenen Himmels wieder die Piste meines Heimatflughafens an. Ich fühlte eine tiefe innere Zufriedenheit, als ich durch das Headset die Frage hörte: „Steffen, bist du behind?“ Meine Partnerin neben mir war sich sicher, dass es nun Zeit wäre, die Klappen zu setzen.



Oben:
Endlich geschafft!
Der Weg zum sicheren Piloten ist ein Beispiel für eine geglückte Lehrer-Schüler-Beziehung

Lehr-Lern-Settings – wie Wissen konsumierbar wird

Die Aufgabe des Lehrers besteht nach heutiger Auffassung weniger in der fortlaufenden Weitergabe neuer Informationen an die Schüler. Vielmehr sollten Lehrende ihren Unterricht als sogenannte Lehr-Lern-Settings gestalten. Das ist weniger kompliziert, als es klingt. Bei Lehr-Lern-Settings wird ein Wissenskomplex in mehrere Lerneinheiten zerlegt. Mit ihrer Hilfe kann sich der Schüler dem neuen Wissen in seinem eigenen Lerntempo und auf Basis seines

individuellen Vorwissens nähern. Eine Missachtung dieses Prinzips schließt zwar einen Lernerfolg nicht aus, erzeugt jedoch in vielen Fällen Stress und schafft Halbwissen – von dem Goethe sagte, dass es schlimmer als Nicht-Wissen sei. Außerdem können unkontrollierte, also „undidaktische“ Lehr-Lern-Settings demotivieren oder zu „trägen“, also passivem Wissen führen, das letztlich nicht anwendbar ist.

Dr. Steffen Wagner (49), stellv. Leiter des Zentrums für Schulpraktische Studien an der Pädagogischen Hochschule Karlsruhe. Seine PPL-(A)-Ausbildung war für ihn ein Selbstversuch in Sachen „Lebenslanges Lernen“.

Kontakt: sw-wagner@web.de oder www.didactic-solutions.de

Axel Fischer-Lange (48), Grafiker und Journalist, ist PPL-(A)-Inhaber, fliegt TMG und UL. Zur Zeit erwirbt er seine Instrumentenflugberechtigung und ist als BZF- und AZF-Trainer tätig. Kontakt: afl@axel-fischer-lange.de



Gordon-Bennett-Cup 2016

Gasballon-Weltmeisterschaften in Gladbeck – Team Schweiz 1 landet nach 1.800 Kilometern in Griechenland



Oben: Startvorbereitungen auf „Willis Wiese“ in Gladbeck

Unten links: Durch abwerfen von Sand – bis zu 650 kg davon sind an Bord – steuern die Teams die Höhe ihres Ballons.

Unten Mitte: Wilhelm Eimers bereitet den Ballon vor.

Unten rechts: Ein Wasserstoffanschluss ermöglicht das schnelle Befüllen der Ballone.

Eine Weltmeisterschaft nach Deutschland holen – das funktioniert im Ballonsport ganz anders als im Fußball. Wilhelm Eimers und Matthias Zenge siegten vor zwei Jahren mit einer Fahrt von Vichy in Frankreich quer über das Mittelmeer bis nach Sizilien. Traditionsgemäß geht die Ausrichtung des Rennens im übernächsten Jahr an das Heimatland des Siegerteams. Auf dem weltbesten und meistgenutzten Startplatz für Gasballone – „Willis Wiese“ genannt –, in Gladbeck, am Rande des Ruhrgebietes, fand vom 15. bis 24. September das große Ereignis statt. So viel vorab: Die Organisation klappte perfekt, 24 Teams aus 12 Ländern waren hochzufrieden, und auch das Wetter spielte mit einer kleinen Verzögerung am Anfang prima mit.

Nach der feierlichen Eröffnung – passender kann eine Location wohl kaum sein – im Gasometer in Oberhausen musste der Start des Rennens wetterbedingt zunächst auf Sonntagabend verlegt werden; einige verspätete Airliner am Flughafen Düsseldorf verzögerten den Start schließlich bis Mitternacht. Doch dann starteten die 24 Ballone unter dem Jubel der Zuschauer in ausgeloster Reihenfolge im Minutentakt in die Nacht, bei leichten nördlichen Winden und vollgepackt mit je etwa 650 kg Sand in Säcken.

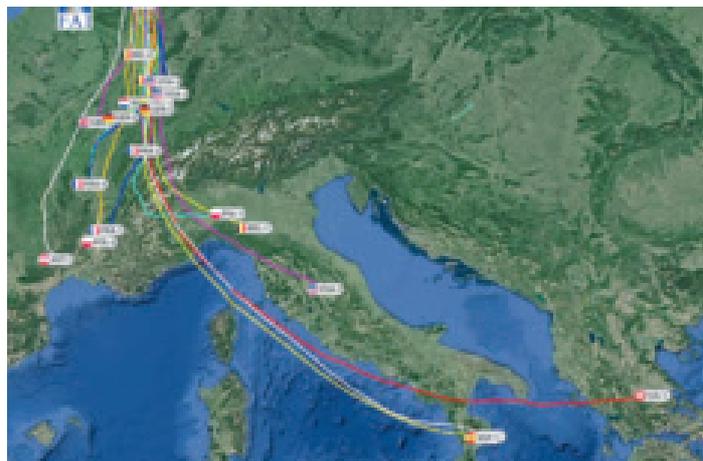
Die Wettbewerbsregeln sind einfach: Das Volumen der Ballone ist auf 1.000 cbm begrenzt. Das Wettbewerbsgebiet erstreckt sich über festgelegte Länder Europas. Es siegt das Team, das am Ende die weiteste

Strecke (Luftlinie) zurückgelegt hat. „Gesteuert“ werden die Ballone nur durch Fahren in unterschiedlichen Höhen und bei damit wechselnden Windrichtungen. Steigen erreicht man durch Abwerfen von Ballast (Sand), Sinken durch Ablassen des Traggases. Hinzu kommt, dass der Ballon ständig geringe Mengen Gas verliert, durch Abkühlung während der Nacht sinkt und bei Erwärmung tagsüber wieder steigt. Somit ist die Fahrtdauer technisch bedingt, das heißt durch Gas- und Ballastmenge beschränkt, kann aber durch Können und taktisches Geschick verlängert werden, wie Wilhelm Eimers und Bernd Landsmann mit ihrem Weltrekord von 92 Stunden und 11 Minuten beim Gordon-Bennett-Cup 1995 eindrucksvoll bewiesen haben.



Maßgeblichen Anteil am Erfolg ihrer Teamkollegen am Himmel haben die Teams am Boden mit ihren meteorologische Studien und ihren taktischen Empfehlungen. Dank Online-Tracking lässt sich der Rennverlauf auch am heimischen Computer jederzeit live mitverfolgen. Die Ballone senden regelmäßig Angaben zu Standort, Höhe, Kurs und Geschwindigkeit über Grund. Schon in der ersten Nacht und am darauffolgenden Tag ließen sich drei Taktiken erkennen: Eine Gruppe, zu der auch die späteren Sieger gehörten, stieg gleich in große Höhen, um die Alpen Richtung Italien zu überqueren. Eine zweite Gruppe setzte offensichtlich auf den im Rhônetal herrschenden Mistral und ließ es weiter westlich langsamer angehen, während eine dritte Gruppe noch weiter westlich blieb und auf den Sprung über die Pyrenäen zur Iberischen Halbinsel hoffte. Die erste Gruppe hatte, wie sich am Ende zeigte, die richtige Entscheidung getroffen, während der Plan

von Gruppe 2 durch aufkommende Gewitter über dem Mittelmeer zu unsicher machte und sie zur Landung in Frankreich zwang. In Italien trafen 5 Teams eine kräftige nord-östliche Strömung. Während Polen 1, Belgien 1 und USA1 im Norden Italiens landeten, fuhren Team Spanien, Schweiz 1 und Schweiz 2 flott am gesamten Stiefel entlang. In Kalabrien dann entschieden sich Team Schweiz 2 und Spanien zur Landung, während Schweiz 1 den Sprung übers Meer nach Griechenland wagte. Die Vorjahressieger Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger (Team Schweiz 1) schrieben Geschichte, als sie schließlich nahe Stavros als Sieger des Rennens und erstmals mit einem Gasballon auf griechischem Boden landeten. Wer die Fahrt des Siegerteams, aber auch des Verfolgerteams auf seiner langen Autofahrt nach Griechenland und zurück nachvollziehen möchte – ein sehenswerter Blog gewährt Einblicke in die Schönheit des Gasballonsports: <https://gordonbennetttrace.wordpress.com/> www.gordonbennett.org



Ganz oben: Team Schweiz 2 hoch über den Wolken
Oben: Die Routen und Landeorte der teilnehmenden Teams

KF, Fotos: FAI

Die Ergebnisse des 60. Gordon-Bennett-Cup

Rang	Land	Team	Piloten	Nächste Stadt, Land	Flugzeit	Distanz
1.	Schweiz	SUI 1	Kurt Frieden, Pascal Witprächtiger	Stavros, Griechenland	58:12	1.803,40 km
2.	Schweiz	SUI 2	Nicolas Tièche, Laurent Sciboz	Cortone, Italien	51:06	1.589,95 km
3.	Spanien	ESP 1	Anulfo Gonzalez, Angel Aguirre	Cortone, Italien	49:03	1.585,91 km
4.	USA	USA 1	Barbara Fricke, Peter Cuneo	Brufa, Italien	40:55	1.031,83 km
5.	Österreich	AUT 1	Gerald Stürzlinger, Wolfgang Spät	Campestre-et-Luc, Frankreich	42:40	887,13 km
6.	Polen	POL 2	Mateusz Rekas, Jacek Bogdanski	Valréas, Frankreich	42:24	810,78 km
7.	Belgien	BEL 1	Philippe De Cock, Geert Peirman	Lesignano De'Bagni, Italien	33:45	806,76 km
8.	Frankreich	FRA 1	Vincent Leys, Christophe Houver	Saillans, Frankreich	33:08	774,62 km
9.	Polen	POL 1	Krzystof Zapart, Bazyli Dawidziuk	Borgonova val Tidone, Italien	42:58	747,34 km
10.	Deutschland	GER 1	Wilhelm Eimers, Matthias Zenge	Savigny, Frankreich	41:44	663,65 km

Nie mehr ohne! pc_met Internet Service

Für VFR, IFR, Segelflug oder Ballonfahrt: Nur beim DWD erhalten Sie alle erforderlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Flugwetterinformationen und -vorhersagen. Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft.

Bestellung unter www.dwd-shop.de



www.flugwetter.de

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand

Gleich zwei Jubiläen für Daglef Schriever

Daglef Schriever braucht man wohl niemanden in unserem Landesverband mehr vorzustellen.



In diesem Jahr feiert Daglef ein Doppeljubiläum: 60 Jahre Flieger und 50 Jahre Fluglehrer. Die ganze Zeit übriges in einem und demselben Verein, dem Bremer Verein für Luftfahrt. Als Segelflieger und Fluglehrer schult er auf dem Segelfluggelände Osterholz-Scharmbeck, als Motorflieger in der Motorfluggruppe des BVL am Verkehrsflughafen Bremen. Auch beruflich war Daglef der Fliegerei immer verbunden. Bis zum Eintritt in seinem Ruhestand vor einigen Jahren war er unter anderem Fluglärmschutz-Beauftragter beim Senator für Verkehr. Neben seiner unvermindert aktiven Fliegerei führt Daglef heute Besuchergruppen über den Bremer Flughafen, ist Ausbildungsreferent im Landesverband Bremen und organisiert alljährlich die beinahe schon traditionell zu nennenden Fluglehrer-Weiterbildungswochenenden im November. So auch wieder in diesem Jahr, siehe Ankündigung auf Seite 19.

LuftSport hat Daglef in Osterholz getroffen und einige ganz persönliche Fragen gestellt.

Daglef, mal ganz ehrlich: Was macht Dir mehr Spaß, Segelflug oder Motorflug?

In den sechzig Jahren aktiver Fliegerei fand ich in den ersten dreißig Jahren Segelflug viel schöner als Motorflug. Aber auch der Motorflug, besonders die Schulung, macht mir sehr viel Spaß. Segelflug steht aber immer noch an erster Stelle.

Du hast auf Segel- und Motorflugzeugen insgesamt über 72.000 Flüge und mehr als 13.000 Stunden. Die meisten davon als Fluglehrer auf dem hinteren bzw. auf dem rechten Sitz. Hat man da nicht irgendwann die Nase voll von der Schulung?

Nein, ich habe nie die Nase voll gehabt.

In den letzten drei Jahren ist die Schulung allerdings stark zurück gegangen. War ich bis vor kurzem noch jedes Wochenende in Osterholz-Scharmbeck beim Segelfliegen, kann ich diesen Zeitaufwand heute nicht mehr aufbringen. Viel Zeit benötige ich jetzt für unser Haus und unseren Garten, nachdem meine Frau vor drei Jahren einen Unfall erlitten hat. Aber die Schülerzahlen sind ja auch stark zurück gegangen.

Du bist seit fünfzig Jahren Fluglehrer und hast verschiedene Generationen von Flugschülerinnen und Flugschülern erlebt: die „Revoluter“ der 68er-Generation, die „Blumenkinder“ der 70er, die Generation der Friedensbewegung und Umweltaktivisten in den 80ern, die Zeitzeugen der Wiedervereinigung und jetzt die von Smartphone, Facebook und Whats-app geprägte „Generation Y“. Gab oder gibt es eine Generation, mit der du nicht zurecht gekommen bist? Die lieber nicht fliegen sollte?

Nein, die gibt es wohl nicht. Mit der „Generation Y“ kann ich mich allerdings nur schwer anfreunden.

Ich hatte vor einiger Zeit eine junge Flugschülerin, die ihr Handy dabei hatte. Im Landeanflug, in ca. 50 m Höhe, klingelte plötzlich ihr Handy. Sie ließ alles los, kramte ihr Handy raus und fing an zu telefonieren. Wäre ich nicht dabei gewesen, wäre dieser Flug wohl mit einem Crash geendet.

Gab es Momente, die du kein zweites Mal erleben möchtest? Die berühmten Augenblicke, die einen nachts im Schlaf wieder einholen?

Ja, vor drei Jahren habe ich für ein Mitglied, der eine Ka 6 besaß, einen Abnahmeflug gemacht. Der Flug sollte von Karlshöfen im F-Schlepp nach Osterholz-Scharmbeck gehen. Während des Schlepps fiel der Funk aus. In 800 m über Worpswede wackelte der Schlepppilot als Zeichen zum Ausklinken mit den Flächen. Ich war wohl zu fest angeschnallt und kam nicht an die Ausklinkvorrichtung. Also schnallte ich mich ab und zog den Ausklinkknopf. Es tat sich aber nichts. Der Schlepppilot dachte wohl, dass ich noch höher weiter in Richtung Osterholz geschleppt werden wollte. Ich versuchte unterdessen, immer wieder weiter die Ausklinkvorrichtung zu betätigen, aber es tat sich

auch weiterhin nichts. Schließlich wackelte der Schlepppilot über Osterholz in ca. 1100 m mit sehr großen Schräglagen und dachte wohl, dass ich nun endlich ausgeklinkt hätte. Mit Überfahrt ging er in den Sturzflug. Die Fahrt ging auf über 200 km/h, und es knackte überall. Ich überlegte gerade, ob ich aussteigen sollte, da knallte es plötzlich, und das Schleppseil war gerissen. Mit der Überfahrt stieg ich wieder auf 600 m.

Der Schlepppilot erzählte mir nach der Landung, er habe geglaubt, ich wäre raus, und er konnte durch die hohe Geschwindigkeit nicht ausklinken. Am Boden haben wir dann festgestellt, dass die Ausklinkvorrichtung defekt war. Ich hatte aber vor dem Start in Karlshöfen eine Probe gemacht, die auch o.k. war. Wir haben in Osterholz danach dann öfters mal eine Landung des kompletten Schleppzuges geübt, also die Situation simuliert, dass beide nicht ausklinken können.

Fragen wir lieber umgekehrt: Was gehört zu den schönsten Erinnerungen aus 60 Jahren Fliegerei?

Meine bisher schönste Erinnerung ist mein Überlandflug mit unserer Pilatus B 4 in einem Sommerlager von Osterholz nach Reims über 516 km, der so gar nicht geplant war. Aber früher hieß es ja immer, so weit wie möglich zu fliegen. Dreiecke fliegen war damals nicht „in“. Es war ein Blauthermik-Tag mit 25 Knoten Rückenwind, und es ging bis auf 2.600 m. Ich werde nie vergessen, dass ich in der Ferne den Eiffelturm erkennen konnte. Selbst um Paris gab es damals lediglich eine relativ kleine Kontrollzone. Das kann sich heute kaum jemand vorstellen, aber sogar an verkehrsreichen Großflughäfen waren die Lufträume damals noch nicht so groß dimensioniert, wie es jetzt üblich geworden ist.

Es stehen auch sicher viele verschiedene Flugzeugtypen in deinen Flugbüchern. Wir machen uns hier mal frei vom Vorwurf der Schleichwerbung. Wenn du Lieblingsflugzeuge aus dem Segelflug und Motorflug nennen solltest, die es dir wirklich angetan haben, welche sind das?

Zu meinen Lieblingsflugzeugen gehören im Segelflug mein Baby II b, die Ka 6 und die Pilatus B 4 und im Motorflug die Focke Wulf Stieglitz und die Bucker Jungmann.



Eines von Daglefs Lieblingsflugzeugen:
Bücker-Jungmann ...



... und Pilatus B 4, hier mit finnischer
Zulassung

Bremen ist dein Lieblingsflugplatz?

Mit dem persönlichen fliegerischen Ursprung und der fliegerischen Heimat ist man natürlich immer auf ganz besondere Weise verbunden. An Bremen schätze ich, wie unkompliziert es dort für uns kleine Flieger ist, egal, ob sie Bremer sind oder von woanders kommen. Mein Favorit ist aber Helgoland. Einmal wegen des Fluges dorthin, aber auch des doch etwas anspruchsvollen Platzes wegen. Und schließlich auch, weil ich mich dort wohl fühle. Ich gönne mir jedes Jahr, ein paar Tage auf Helgoland zu sein.

Ultraleichtflug fehlt in deiner Fliegerei. Das ist erstaunlich, wo du doch sonst fast alles fliegst. Hast du Vorbehalte gegen die Ultraleichten?

Ich habe natürlich keine Vorbehalte gegen die UL-Fliegerei. Ich habe auch gleich am Anfang meine UL-Berechtigung erworben, sollte aber auch hier meinen Fluglehrer machen und aktiv schulen. Aber das hätte zeitlich gar nicht gepasst.

Wer bei der Luftwaffe oder einer Airline nicht schnell genug die geforderten Lernfortschritte macht, wird abgelöst. Im Luftsport entscheidet das jeder selbst. Was rätst du Flugschülern, die an einem bestimmten Ausbildungspunkt einfach verzweifeln und auf der Stelle treten?

Hier versuche ich immer, den Anfängern gut zuzusprechen, und ermuntere sie, auch bei einem zeitweiligen Durchhänger unverzagt weiter zu machen. Irgendwann platzt der Knoten. Wirklich hoffnungslose Fälle habe ich als Fluglehrer nur ganz, ganz selten erlebt.

Wer so lange fliegt wie du, erfährt auch immer wieder von Unfällen oder hat selbst Freunde, Vereinskameraden oder ehemalige Schüler durch Unfälle verloren. Gibt es Warnungen, die Du, auf den Punkt gebracht, den jungen Fliegern ans Herz legen kannst?

Den Motorfliegern: Habt Respekt vor dem Wetter und checkt vor dem Flug die Wettervorhersage auf der Strecke. Lasst den Flieger lieber stehen, wenn Sicht oder Wolkenuntergrenze grenzwertig werden. Zweitens: Bei Motorausfall im Start enden Umkehrkurven in der Regel tödlich. In solchen Fällen geradeaus notlanden. Drittens und grundsätzlich: Vor dem Flug das Flugzeug sorgfältig und penibel checken und die Handbuchsangaben beachten, auch Weight & Balance! Und den Segelfliegern: passt auf im Windenstart! Hängt Euch besonders am Anfang nicht zu steil ran. Und entscheidet euch auf Überlandflügen rechtzeitig genug zur Außenlandung, wenn es nicht mehr richtig läuft. Lieber eine sichere Außenlandung mit eventuell langer Rückhole als ein Bruch am Platzrand. Bei der Außenlandung dann Gegenanflug, Queranflug, Endanflug fliegen, wie an einem Flugplatz. Überhaupt: Bundesliga oder OLC-Punkte sind niemals Euer Leben oder eure Gesundheit wert. Und letztlich gilt, wie bei den Motorfliegern: Checkt euer Flugzeug gründlich und ohne Zeitdruck. Besonders, wenn Ihr es gerade aufgerüstet habt.

Die Schülerzahlen nehmen überall deutlich ab. Müssen wir alle uns den Vorwurf machen, veränderten Ansprüchen und Erwartungen der nächsten Generation nicht begegnet zu sein?

Der Segelflug wird, zumindest in der Ausbildungsphase, noch lange Zeit ein Gruppensport bleiben. Hier muss sich der oder die Einzelne in eine Gemeinschaft einfügen.

Und das fällt vielen jungen Leuten in einer zunehmend individualistisch geprägten Gesellschaft sehr schwer.

Wenn erst einmal die von den heutigen „Helikopter-Eltern“ stets behüteten Kids in die Vereine kommen, dürfte es richtig schwer werden. Hier habe ich kein Allheilmittel für den Segelflug. Irgendwann wird der Segelflug wahrscheinlich nur noch von Eigenstärtern beherrscht werden, konsequenterweise auch schon in der Anfängerschulung. Dann wird man sich in den Vereinen ganz neu aufstellen müssen. Man muss aber auch erwähnen, dass auch jetzt weiterhin Jugendliche zu uns kommen, die Spaß am Segelflug haben, so wie wir ihn kennen. Mit ihnen müssen wir die Zukunft aufbauen.

Im Motorflug sind die Kosten und die Umweltverträglichkeit das Problem. Das begründet ja gerade den Erfolg der Ultraleichten. Die umweltbewusste Generation wird sich mit Elektromotoren eher anfreunden können als mit unseren spritfressenden Lycomings, und mit geringeren Verbräuchen kommen auch die Flugstundenpreise wieder auf ein günstigeres Niveau zurück.

Neue Muster, Antriebe und Avionik sind die Innovationen, die den Motorflug langfristig wieder attraktiv machen könnten.

Wenn du an alle augenblicklichen Flugschülerinnen und Flugschüler ein Schlusswort richten könntest, welche Empfehlung würdest du ihnen mit auf den Weg in ihr zukünftiges Fliegerleben geben?

Immer am Ball bleiben und nicht nur die geforderten Stunden fliegen, sondern immer mehr, als der Gesetzgeber fordert. Damit ist die Fliegerei dann auch sicher und schön. Ich halte nichts davon, die fehlenden Stunden ersatzweise durch einen Flug mit einem Sachverständigen zu ersetzen.

Und du selbst? Des Fliegens noch nicht müde?

Ein klares Nein, wenn die Gesundheit weiterhin mitspielt.

Die Fragen stellte Ralf-M. Hubert

Fluglehrer-Weiterbildung in Bremen, 12. und 13. November

Daglef Schriever bietet am Wochenende 12./13. November wieder eine Fluglehrer-Weiterbildung auf dem Verkehrsflughafen Bremen an (Medienraum).

Für die Fachvorträge konnte er dazu Referenten von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Luftfahrtbundesamt, Lufthansa, der Deutschen Flugsicherung u.a. gewinnen.

Teilnahme nur nach Voranmeldung möglich bei:

Daglef Schriever, Tel. (0421) 510212, d.schriever@arcor.de

Wir gratulieren:



Felix Malyuga
zum LAPL(A)-TMG am 19.07.2016.
Auf dem Bild mit Prüfer Gerd König.
Bremer Verein für Luftfahrt



Ole Moskopp
zum ersten Alleinflug auf ASK 21 am
23.07.2016.
Bremer Verein für Luftfahrt



Julian Ernst
zur SPL-TMG Erweiterung am 30.08.2016.
Auf dem Bild mit Prüfer Gerd König.
Bremer Verein für Luftfahrt



Robert Anders und Sebastian Simon
zum SPL am 13.08.2016.
Auf dem Bild mit Prüfer Albert Wundram.
Segelfluggruppe Bremen



Julian Reinke und Marvin Pohl
zum SPL.
Airbus Weser-Fluggemeinschaft

Bremer Jugendvergleichsfliegen in Tarmstedt



Das diesjährige Jugendvergleichsfliegen des Landesverbandes Bremen fand auf dem Segelfluggelände Tarmstedt statt. Die elf Teilnehmer im Alter von 15 – 19 Jahren mussten bis 12 Uhr warten, dann erst war das Regengebiet mit tiefen Untergrenzen nach Osten abgezogen. Dank der professionellen Organisation der Wettbewerbsleitung unter Jörg Hafemann und Petra Rührenbeck war der erste von drei Durchgängen nach einer

Stunde absolviert. Vom gastgebenden Verein wurden reichlich Bockwürstchen spendiert, so dass jeder Helfer, Teilnehmer und Wertungsrichter nach der kurzen Pause gestärkt in die nächste Runde des Wettbewerbes einsteigen konnte. Bewertet wurden in drei Flügen der Start, die Landung, hochgezogene Fahrtkurve, Kreiswechselflug, eine Rollübung sowie der Slip mit anschließender Landung, die möglichst im ersten Feld nach dem Lande-T erfolgen sollte. Nach den Wertungsflügen, die um 17:15 beendet waren, erfolgte die Auswertung durch die Wettbewerbsleitung, und um 18:00 fand nach einer kurzen Ansprache des Vizepräsidenten des Landesverbandes Bremen, Detlev Thamm, die Preisverleihung statt. Der erste

und dritte Platz wurde durch Teilnehmer des gastgebenden Vereins, der Segelfluggruppe Bremen und der zweite Platz durch einen Teilnehmer des Gastvereins, der Airbus WFG Lemwerder, belegt. Mit einem Grillabend wurde der anstrengende, aber schöne Tag beendet.
Martin Zimmermann

Platz	Teilnehmer	Verein	Muster	Pkte
1	Simon, Sebastian	SFG	K-6E	8
2	Pohl, Marvin	WFG	Ka-6	10
3	Stichertnath, Leon	SFG	K-6E	15
4	Zimmermann, Moritz	SFG	Ka-6	19
5	Roeseler, Henrik	LVU	Ka-7	22
6	Reinke, Julian	WFG	Ka-6	23
7	Biendarra, Felix	SFG	Ka-8	28
8	Grislawski, Cedric	LVU	Ka-7	29
9	Brokmann, Dominik	LVU	Ka-7	30
10	Schumacher, Tobias	BVL	Ka-8	34
11	Paus, Hannes	WFG	Ka-6	41

Einladung zum Bremer Segelfliegertag

Die Bremer Segelflugreferentin Dr. Petra Rührenbeck lädt zum 36. Bremer Segelfliegertag ein:

Samstag, 19.11.2016 um 14:30 Uhr
im Haus Waidmannsruh
Landrat-Christian-Evers-Straße
27729 Holste (Hellingst)

Vorläufige Tagesordnung:

Berichte der Referenten Motorsegler, Ausbildung, Segelflug, Frauen, Kunstflug, Technik
Ehrungen der DMSt-Gewinner
Danach werden Thomas Seiler und Rolf Struckmeier über ihre beiden 1000-km-

Flüge in den Pyrenäen berichten und das Ehepaar Rührenbeck über ihren Flug von Tarmstedt nach Polen, Litauen und Estland mit dem Touring-Motorsegler Valentin Tai-fun.

Auf Wolke Sieben

Über einen Modellflug-Wettbewerb im Sommer 2016

Keiner sollte es merken – ich hatte Angst. Fast ein ganzes Jahr war ich nicht geflogen, weil mich meine Schreiarbeit*, schlechtes Wetter und meine Angst daran gehindert hatten. Und jetzt wollte ich gleich an einem Vereinswettbewerb teilnehmen. Es war kein Übermut. Ich musste ein Trauma überwinden. Im vergangenen Jahr war Einiges schief gelaufen. Um auf „Nummer Sicher“ zu gehen, hatte ich meinen alten „Mosquito“ flugfertig gemacht, einen der ersten Elektrosegler, mit dem ich immer Glück gehabt habe. Seine Papierbespannung hat im Laufe von vierzig Jahren zwar etwas gelitten und gegen stärkeren Wind hat er es wegen seines geringen Gewichtes ziemlich schwer. Dafür spricht er gut auf das Seitenruder und das Höhenruder an und kann gegen Modelle mit Querrudern ganz gut bestehen. Ein kurzer Probeflug kurz vor Beginn des Wettbewerbs machte mir Mut. Ich spürte die Blicke der Vereinsmitglieder hinter meinem Rücken. Ich flog schließlich nicht nur mit einem Antik-Modell, sondern war selbst eins. Zum Glück konnte ich als Zweiter starten, hatte das Wagnis also rasch hinter mir. Problemlos erreichte mein Flieger die notwendige Höhe. Ich schaltete den



Kurt Nelhiebel mit seinem „Mosquito“.

Links im Bild Zeitnehmer Heiner Völker

Motor aus und musste nun zusehen, den Segler über die vorgegebene Zeit von drei Minuten und 20 Sekunden in der Luft zu halten und dann möglichst sauber im Zielkreis zu landen. Mein Puls beruhigte sich erst, als der Flieger heil wieder am Boden war. Nach dem zweiten Durchgang war mir klar, dass ich nicht als Sieger vom Platz gehen würde. Aber das war mir egal. Ich schwebte auf Wolke Sieben. Dass ich am Wettbewerb teilgenommen und mei-

ne Angst überwunden hatte, wog alles andere auf. Den dritten Durchgang sagte ich leichten Herzens ab. Der Wind hatte inzwischen so zugenommen, dass ich mit meinem „Mosquito“ in der verwirbelten Luft keine Chance gehabt hätte. Als bei der Siegerehrung mein Name nicht als Erster aufgerufen wurde, machte mein Herz einen Freudensprung: Letzter konnte ich also nicht geworden sein. Am Ende belegte ich unter zehn Teilnehmern den fünften Platz. Entspannt setzte ich mich in meinen Klappstuhl, aß eine Bratwurst vom Vereinsgrill und nahm die Glückwünsche der Modellflugfreunde entgegen. Am späten Nachmittag zogen von Nordwesten her Federwolken auf, Vorboten einer Schlechtwetterfront. Sie erinnerten mich an einen Tag auf der Wasserkuppe, wo ich vor Jahren einen unvergesslichen Tag erlebt habe. Er fand seinen Niederschlag in einem Hörfunk-Essay, der von Radio Bremen 1978 ausgestrahlt wurde.

Kurt Nelhiebel

*Kurt Nelhiebel war Nachrichtenchef bei Radio Bremen und schrieb für renommierte Zeitschriften. Er ist auch heute weiterhin publizistisch tätig.

Nicht nur für Bremer:

Neue EU-Regeln zum Flugbetrieb in Kraft

Seit Ende August gilt auch in Deutschland eine neue EU-Verordnung zu Flugbetriebsregeln für den kommerziellen und nicht-kommerziellen Luftverkehr. Wir wollen an dieser Stelle darauf verzichten, die Grundlage dieses Regelwerks zu erläutern und die für den Luftsport irrelevanten Teile der Verordnung vorzustellen. Stattdessen wollen wir hier nur die wesentlichen Inhalte aufführen, die für nicht-kommerzielle Flüge mit den von uns allen überwiegend genutzten kleineren Fluggeräten bedeutend sind.

Was man wissen sollte:

- Die Bezeichnung der neuen Verordnung lautet EASA Air Operations.
- Für uns entscheidend ist die VO (EU) 800/2013, dort der Abschnitt „NCO“

„NCO“ regelt den Flugbetrieb mit „non-complex aircraft“, also den als nicht-komplex definierten Luftfahrzeugen. „Nicht komplex“ sind Luftfahrzeuge,

- unter 5700 kg MTOM
- die weniger als 19 Passagiere aufnehmen können,
- deren Betrieb nicht zwingend zwei Piloten erfordert
- und wenn das Flugzeug über kein Jet-Triebwerk verfügt.

Das sind also 99% der Luftfahrzeuge und Luftsportgeräte, die von uns betrieben werden.

Zur Beruhigung: es ändert sich nicht wirklich vieles.

Auf einfache Nenner gebracht, ist es Folgendes, was man zu den Regelungen im Part „NCO“ wissen sollte, nämlich:

Treibstoffreserven

- dass für VFR-Flüge in Sichtweite eines Flugplatzes eine Treibstoffreserve von min. 10 Minuten an Bord sein muss. (NCO.OP.125)
- dass auf VFR-Überlandflügen und generell außerhalb der Sichtweite eines Flugplatzes eine Treibstoffreserve von min. 30 Minuten verlangt wird. (NCO.OP.125)
- dass auf VFR-Nachtflügen eine Treibstoffreserve von min. 45 Minuten mitzuführen ist. (NCO.OP.125)

- dass auf IFR-Flügen bei Erreichen des Zielflughafens noch eine Treibstoffreserve für min. 45 Minuten an Bord sein muss, wenn kein Alternate verlangt ist. (NCO.OP.140)
- dass auf IFR-Flügen, bei denen ein Alternate verlangt ist, der Treibstoff bis zum ursprünglich geplanten Zielflughafen und einem anschließenden Flug zum Alternate und dort angekommen für min. weitere 45 Minuten reichen muss. (NCO.OP.210)

Flüge mit Fluggästen

- dass während des Tankvorgangs keine Fluggäste ein-oder aussteigen oder sich im Flugzeug aufhalten dürfen. (NCO.OP.145. Anm.: Gilt streng genommen nur für das Betanken mit AVGAS und so genannten „Wide Cut Fuels“. Man macht aber sicher nichts verkehrt, wenn man Fluggäste während des Tankvorgangs grundsätzlich vom Flugzeug wegschickt, egal, was man tankt)
- dass der Pilot/die Pilotin verpflichtet ist, seinen Fluggästen Notfallverfahren und Notfallausrüstung zu erklären und dafür zu sorgen, dass Fluggäste richtig angechnallt sind (NCO.OP. 130)
- dass mit Fluggästen an Bord keine simulierten Notfallverfahren oder simulierte Flüge unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen gemacht werden dürfen. (NCO.OP.180. Anm.: D.h. auf Ausbildungsflügen zu Notfallverfahren oder unter der Blindflughäube dürfen keine Gäste mitfliegen)

Flugvorbereitung

- dass der Pilot/die Pilotin bei der Flugvorbereitung die Navigationshilfen und Eignung des Zielflugplatzes zu prüfen hat. (NCO.OP. 135)
- dass der Pilot/die Pilotin bei der Flugvorbereitung einplanen muss, den Flug wetterbedingt anders als ursprünglich beabsichtigt durchzuführen oder woanders/ früher/ später zu beenden (NCO.OP. 135)
- dass der Pilot/die Pilotin einen VFR-Flug nur dann antreten oder fortführen darf, wenn nach den aktuell verfügbaren Flugwetterinformationen erwartet werden kann, dass sowohl unterwegs als auch am Zielort Sichtflugbedingungen anzutreffen sein werden. (NCO.OP. 160. Anm.: Hier wird sehr deutlich eine vorausschauende Berücksichtigung des Wetters auf Strecke/am Ziel verlangt)

- dass der Pilot/die Pilotin vor dem Flug die Lufttüchtigkeit sowie Vollständigkeit und Funktion der Ausstattung des Flugzeuges zu prüfen hat, die Betriebsgrenzen einzuhalten hat und eine Weight & Balance Rechnung vorzunehmen hat. (NCO.GEN.105. Anm.: Hier wird sehr deutlich auf Einhaltung der Betriebsgrenzen, z.B. MTOM, Weight & Balance, Vne bestanden)

Anmerkung: Mißachtung gegen die letzten beiden Punkte sind ideale Ansatzpunkte für Versicherungen, um bei Unfällen eine Versicherungsleistung zu verweigern.

Ausrüstung

- dass es dem Piloten/der Pilotin freigestellt ist, Papierkarten oder alternativ digitale Karten zu verwenden. Allerdings muss in beiden Fällen die jederzeitige Zugriffsmöglichkeit, Funktion, Ablesbarkeit – sprich uneingeschränkte Informationsentnahme aus jeder Art von verwendeter Karte – gewährleistet sein (NCO.GEN.135 und NCO.GEN.105)
- dass der Pilot/die Pilotin die gültige Lizenz, Tauglichkeitszeugnis und Ausweis mit Passfoto mitzuführen hat. Flugbücher müssen nicht an Bord mitgeführt werden, aber bei Kontrollen „ohne ungebührliche Verzögerung“ vorgelegt werden können. (NCO.GEN. 150. Anm.: D.h. in der Praxis: Auf Überlandflügen mitnehmen, sonst ist das Flugbuch nicht schnell verfügbar. Auf Platzflügen reicht es, wenn es schnell geholt und vorgelegt werden kann)
- dass ein Bordbuch zwar digital geführt werden darf, das persönliche Flugbuch jedoch weiterhin in Papierform geführt werden muss! (NCO.GEN.150)
- Neu: dass jetzt Informationen zur Entschlüsselung von Lichtsignalen bei Funkausfall, optischen Signale am Boden (z.B. im Signalgarten) und die Bedeutung von Gesten (z.B. durch abfahrende Luft-

fahrzeuge bei Grenz- u. Luftraumverletzungen) verpflichtend im Flugzeug vorhanden und jederzeit zugreifbar sein müssen (NCO.GEN.135)

- dass nicht mehr alle Ausrüstungsgegenstände im Flugzeug zugelassen sein müssen. Dies gilt z.B. für Taschenlampen, Überlebensausrüstung, Verbandskasten u.a.(NCO.IDE.A.100)
- dass Notsender nicht zwingend fest eingebaut sein müssen, sondern auch als tragbare Personal Locator Beacon zulässig sind, wenn ein solches Gerät von mindestens einer Person im Flugzeug getragen wird (NCO.IDA.A.170. Anm.: Getragen heißt „am Mann“, also um den Hals gehängt, in der Kleidung o.Ä., also im Ernstfall nicht unerreichbar im Gepäck, im Gepäckraum)
- dass in Flugzeugen ohne Druckkabine für jeden 30-Minuten-Zeitraum, in dem zwischen 10.000 ft. und 13.000 ft. Druckhöhe geflogen wird, ausreichend Sauerstoff für alle Besatzungsmitglieder und „10% der Fluggäste“ mitgeführt wird und für jeden Zeitraum, in dem über 13.000 ft. Druckhöhe geflogen wird, ausreichend Sauerstoff für alle Personen an Bord mitgeführt wird (NCO.IDA.A 155 – mit Druckkabine A 150)

Wir konnten hier nur die wesentlichen Inhalte auf den Punkt gebracht aufführen. Eine vollständige Wiedergabe der EU Air Operations Part NCO ist auf unserer Internetseite www.luftsportmagazin.de gleich auf der Startseite zu finden.

Ralf-Michael Hubert



Beeindruckender Tanz von Wolkenketzen über Bremen im Juni 2016. Minuten nach dieser Aufnahme überrollte eine ausgesprochen starke Böenwalze vor einem Gewitter den Stadtteil. Wer vorgewarnt ist, meidet so etwas. Das will die EU-Verordnung mit ihrer Verpflichtung zum Wetterbriefing erreichen.

Rekordflüge von Hamburg-Boberg aus



Rekordwetter



Anflug LY

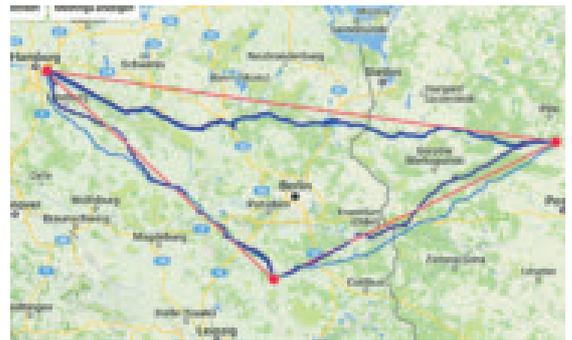
Am 11. Juni gelangen Jan Umlauf und Sebastian Huhmann von Boberg aus herausragende Flüge. In der letzten Ausgabe hatten wir darüber berichtet. Nun haben die beiden Piloten einen ausführlichen Bericht hierzu vorgelegt. Leider haben wir in hier nicht genug Platz, diesen abzdrukken. Er befindet sich deshalb online auf www.luftsportmagazin.de



Jan Umlauf (ES)



Sebastian Huhmann (LY)



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

Nicht 1000, nicht 500 – aber 300 km! Auch kleine Segler können weit fliegen

Seit Tagen zeigte TOPMETEO für Samstag, den 11. Juni, hervorragendes Streckenwetter an. Nicht nur für die Supersegler, auch für die „Kleinen“ sollte es gut werden. Freitagabend wies die Vorhersage zwar eine kleine Wetterverschlechterung aus, insgesamt war sie aber immer noch sehr gut. Aufgereichte Wolken entlang der Elbe bis zur polnischen Grenze, dazu kurzer Wolkenabstand mit guter Basis. Ideal auch für Flugzeuge mit geringerer Gleitzahl wie die ASK-13 (26) und meinen Piccolo (23). Sind 300 km drin?

Die Planung sah vor, von Boberg/Holtorfslöh zur Hansestadt Havelberg und zurück zu fliegen. Am Samstag bewahrheitete sich die Wettervorhersage, und entsprechendes Treiben unter den Überlandfliegern der Boberger Vereine zeigte an, dass etwas in der Luft lag.

Kurz nach 10.20 Uhr gingen die ersten Flugzeuge auf die ganz großen Strecken raus, 10.50 Uhr startete ich mit dem Piccolo Richtung Holtorfslöh und ging auf Strecke: entlang der Elbe, über Dannenberg bis kurz vor den Arendsee. Der Wind war nicht stark, aber der Piccolo mag keinen Gegenwind, und manch ein Mopedfahrer am

Boden schien sich schneller zu bewegen. Mir kamen erste Zweifel am Erfolg des Unternehmens: Ob das was wird mit dem geplanten Wendepunkt? Lieber rechtzeitig zurück und weiter nach Westen. Höpen und zurück nach Holtorfslöh. Keine 300 km?

Nach Osten sah das Wetter aber immer noch sehr gut aus. Also zurück über Holtorfslöh und Lüneburg noch mal nach Osten. Bei Kilometer 240 kam der erste große Absaufer. Mit dem Eigensinken des Flugzeuges und der Gleitzahl ist der Acker dann nicht weit. Schade ... 300 km ade!

Doch dann: die Erlösung. Erst ein leichtes Ruckeln und dann mit 1,5 bis 2m/s ging es wieder hinauf auf 2000 m. 15 km östlich von Lüneburg, es war bereits 18.40 Uhr, war klar, aus dem Zielrückflug war jetzt ein Ritsch-Ratsch geworden. Mehr ging nicht, also zurück. Der Anflug auf Holtorfslöh wurde noch mal sehr spannend. Um 19 Uhr liefen die Wolken auseinander und wollten den kleinen Flieger nicht mehr tragen, und 150 m



Nach 300-km-Flug glücklich zurück in Boberg

Sicherheit auf Holtorfslöh war mir dann doch zu wenig. Also Motor an und ab nach Hause.

Die Auswertung des Fluges ergab 311 km, 518 OLC-Punkte und 8 Stunden Flugzeit (was sich bei der Durchsicht der Bordbücher als längster Flug meines Piccolo erwies).

Fazit des Tages: Unsere ASK-13 und der Piccolo sind am 11. Juni jeweils über 300 km geflogen. Die Thermik war toll und gut vorhergesagt, der Tag war super, und wir „Kleinen“ hatten mindestens so viel Spaß wie all die anderen „Großstreckler“.

Text: Matthias Schmidt

Foto: E. Wießner

Landebericht Sierksdorf/Hof-Altona: Ein lohnenswertes Ausflugsziel an der Lübecker Bucht



Abstellfläche

Neulich stattete ich dem Platz Sierksdorf/Hof-Altona an der Lübecker Bucht meinen ersten Besuch ab. Der Platz liegt direkt an der Ostsee (900 m Fußweg zum Strand, Fahrradverleih gibt es auch). Der Gegenanflug führt über den Süseler See, im Queranflug fliegt man auf das Meer zu. Es gibt ein Flugplatzcafé mit Kaffee und Kuchen und der Möglichkeit, drinnen oder draußen zu sitzen. Die Bahnlänge ist mit



Flugleitung und Café

ca. 500 m nicht opulent, aber ähnlich wie Helgoland und ausreichend. Der Platz ist offiziell PPR, aber zum einen bricht man sich mit einem vorherigen Anruf keinen Zacken aus der Krone und zum anderen steht auf der Webpage www.flugplatz-sierksdorf.de, dass man am Wochenende im Sommer einfach so hinfliegen und reinfunkeln soll.

Auf der Webpage findet sich auch ein Link



Nach dem Start auf der 21

zu einem Youtube-Video, das den wunderschönen Anflug zeigt.

Text und Fotos: Alexander Junge

Segelflug-Bundesliga: Tabellenführung für den HAC Boberg und Wiederaufstieg in die 1. Bundesliga



Zusammen mit Sebastian auf Strecke

Nachdem schon seit geraumer Zeit feststand, dass der HAC Boberg den direkten Wiederaufstieg in die erste Bundesliga schaffen würde, gab Team-Captain Albin Walther als neues Ziel den ersten Platz in der zweiten Liga aus. In den letzten Wochen wurde mit wechselndem Erfolg daran gearbeitet, aber insbeson-

dere Gifhorn holte immer mehr auf. Spannender konnte das Finale kaum werden. Der Samstag war für fast alle nicht fliegar, sodass der letzte Sonntag (21.08.) der Bundesligasaison die Entscheidung bringen musste.

Lange wurde in Boberg beraten. Fliegen

wir an der Porta, oder liegt Hamburg als Startort gut genug im Wetter. Am Freitag dann die Entscheidung gegen eine 2 mal 3-stündige Anhängerrallye und Start von Boberg aus. Die Labilität würde schon nicht so groß sein wie vorhergesagt, und im Wind sollten sich doch Aufreihungen bilden. Der Start bei Cross-Wind etwas schwierig, dann aber gute Aufreihungen von den Schießgebieten in der Lüneburger Heide bis zur Insel Poel. Der Vereins-ARCUS (BE) wendet sogar über der Ostsee etwas nordwestlich von Poel. An einigen Schauern vorbei geht es teils ohne, teils mit Motorkraft zurück zum Platz. Die Flüge werden eingegeben und die anderen Ergebnisse mit Spannung erwartet.

Am Ende reicht es für Sebastian Huhmann (ASG 29) und die Doppelsitzerteams Harald Krischer/Helmut Matzath (ARCUS T) und Albin Walther/Rolf Hilgert (ARCUS M) zum dritten Rundenplatz. Damit verlieren wir nur einen Punkt auf Gifhorn und können den „Platz an der Sonne“ verteidigen.



Kurz vor Poel an der Ostsee

Noch drei weitere Piloten sind an diesem Tag zu Überlandflügen gestartet, schafften es aber diesmal nicht in die Wertung. Wie die Gifhorner gezeigt haben, wäre es auch an der Porta gegangen, aber von zu Hause aus ist es doch am einfachsten, umweltfreundlichsten und – bequemsten. Insgesamt hat der HAC Boberg den Wettbewerb in diesem Jahr mit einer geschlossenen Mannschaftsleistung kontinuierlich mit an der Spitze bestreiten können. Unse-

re Wettbewerber haben uns am Ende alles abverlangt und so immer wieder zu neuen interessanten Flügen bei manchmal prekären Bedingungen verholfen. Zumindest uns im Norden hat das Wetter in diesem Jahr keinen Strich durch die Rechnung gemacht. Das kann für die kommende Bundesligasaison gerne so bleiben. Nach dem Spiel ist vor dem Spiel: Wir freuen uns auf die nächste Saison.

Albin Walther, Fotos: Rolf Hilgert

Nachruf

Nachruf auf Dörte Fengler

Am 9. August starb völlig unerwartet und für uns alle immer noch unfassbar unsere Fliegerkameradin Dörte Fengler bei einem tragischen Flugunfall in Lüsse.

Dörte war seit 37 Jahren Mitglied unseres Vereins und hat den Hamburger Aero-Club Boberg wesentlich mitgeprägt; in den letzten 13 Jahren als dienstältestes Mitglied des Vorstandes als Schriftführerin.

Als Segelfliegerin war Dörte eine der Spitzen-Pilotinnen in Hamburg und auch bundesweit regelmäßig unter den Top 20 der Frauen anzutreffen. Sie war Hamburger Meisterin im Streckenflug der Frauen, nahm an zahlreichen Wettbewerben teil und qualifizierte sich für die Deutsche Meisterschaft.

Ihre Streckenflüge, zuletzt mit der ASG 29, die sie sich mit ihrem Mann teilte, sagen viel über ihre Persönlichkeit aus: Immer gut vorbereitet und angemeldet, immer mit klarem Ziel auf Kurs und immer ohne unnötige Umwege.

Segelfliegen war Dörtes Leidenschaft, die sie auch gerne und häufig mit anderen Menschen teilte. Kein Flugtag in Boberg, an dem sie nicht Gäste flog. Veranstaltungen und Präsentationen

für Gäste und Medien nutzte sie, um mit Begeisterung und Leidenschaft für unseren Sport zu werben, und war dadurch ein Rollen Vorbild gerade auch für unsere weiblichen Flugschüler und Piloten. Mit ihrer gerade auch den älteren Vereinsmitgliedern zugewandten Art war es ihr eine Herzensangelegenheit, sie nach wie vor am Vereinsleben teilhaben zu lassen. Sie organisierte regelmäßig im November das Seniorentreffen, bei dem sie neben Videos und Bildern, die von ihrem ausgeprägten Sinn für landschaftliche Schönheit zeugten, regelmäßig auch eine launige Geschichte präsentierte.

Mitglieder ohne E-Mail-Adresse bekamen von ihr Sitzungsprotokolle noch per Post zugeschickt – Protokollschreiben war für Dörte mehr als bloße Pflichtübung. Sie hatte den Anspruch, den Menschen, die nicht dabei sein konnten, dadurch alle wichtigen Informationen zu geben.

Dabei war Dörte kein Mensch der vielen Worte und schlaun Reden. Sie war ein Mensch der klaren Worte und der Tat, der, statt Dinge zu beklagen, lieber mit anpackte. Ob beim Aufräumen der Flugzeughalle oder als Startleiterin an Wochentagen, meist ohne ein-



Dörte Fengler

geteilten Dienst – Dörte war zur Stelle. Uns unser Vereinsleben ohne Dörte vorzustellen, fällt uns allen sehr schwer. Unser tiefes Mitgefühl gilt ihrer Familie, die stets Priorität in Dörtes Leben hatte. Mitglieder und Vorstand des Hamburger Aero-Clubs Boberg e.V. gedenken Dörtes mit großer Dankbarkeit und Trauer.

„Wie schön muss es erst im Himmel sein, wenn er von außen schon so schön aussieht“ - Astrid Lindgren.

*Dr. Hartwig Grothkopp
1. Vorsitzender
H.A.C. Boberg e.V.*

... zum ersten Alleinflug



Nils Michalke

HAC Boberg am 20.07.2016
bei Fluglehrer Heiner Preuße
in Boberg



Thomas Arndt

SFC Fischbek
am 30.07.2016
in Fischbek



Mani Blanck

HAC Boberg am 28.08.2016
bei Fluglehrer Olaf Rehme
in Boberg



Torsten Schönherr

HAC Boberg am 28.08.2016
bei Fluglehrer Olaf Rehme
in Boberg

... und zum SPL



Julius Vincent Kruse

HAC Boberg
am 03.09.2016
in Boberg

Termine

Termine 2016

15.10.2016	Thermikdankfest, Clubhaus HAC Boberg, 18:00 Uhr
27.10.2015	Abfliegen auf dem Segelfluggelände Fischbek
13.11.2016	Seniorenkaffee, Clubhaus HAC Boberg, 15:00 Uhr
20.11.2016	DMST-Siegerehrung und Krumsiek-Preisverleihung, 15:00 Uhr im HAC-Clubhaus
27.11.2016	Kranichtreffen ab 10:00 Uhr im Kranichhorst Fischbek, ab 13:00 Uhr Wildschweinessen im Gasthof Emmen

Es geht weiter ...

... die Arbeit an Erleichterungen im europäischen Regelungswesen für die allgemeine Luftfahrt und damit auch für den Luftsport hat eine weitere Stufe erreicht. Die im Bereich der Ausbildung nach Einführung der europäischen Regeln anzuwendenden Regeln haben für den Motorflug und Segelflug deutliche Mehrbelastungen gebracht. Die Vereine und betroffenen Verantwortlichen ächzen unter den Dokumentationspflichten und Standardisierungen, die ihnen den Spaß an ihrem Sport zu nehmen drohen. Dieser Problematik haben die Verantwortlichen in der europäischen Kommission und der EASA nach intensiver Diskussion mit den Vertretern der Verbände Rechnung getragen und neuerliche gesetzliche Regelungen mit dem Ziel der Erleichterung für die kleine Luftfahrt auf den Weg gebracht. Nun hat die EASA ihre Opinion 11/2016 mit der Beschreibung der Ausbildung außerhalb einer ATO am 7. September veröffentlicht. Hier schlägt sie die Möglichkeit einer Ausbildung für Motorflug, Segelflug und Ballon im Rahmen einer DTO (Declared Training Organisation) vor. Die vorgeschlagenen Regelungen würden im

Alltag für uns Luftsportler mit einer deutlichen Entlastung hinsichtlich Dokumentation einhergehen. Die zwingende Pflicht eines Handbuches würde entfallen und die Genehmigung der Ausbildungsstätten durch die zuständige Luftfahrtbehörde nicht mehr notwendig sein; sie würde durch eine Erklärung gegenüber der Behörde ersetzt. Zurzeit wird dieser Vorschlag der EASA im weiteren Gesetzgebungsverfahren diskutiert, und wir können alle nur wünschen, dass im jetzt durchzuführenden Komitologieprozess* diese „Opinion“ durchgesetzt werden kann. Leider ist ein Inkrafttreten erst ab 2018 zu erwarten, sodass bis dahin in Deutschland weiter unter den Bedingungen einer ATO ausgebildet werden muss, eine für uns Luftsportler nicht notwendige und wenig begründbare Härte. Festzustellen ist, dass die versprochenen Erleichterungen in ganz langsamen Schritten peu à peu auf den Weg gebracht werden und wir den auf der Seite der Verbände beteiligten Personen nur genug Zähigkeit und Durchhaltevermögen für die kommenden Zeiten wünschen können, um in den Diskussionen mit Gesetzgeber Europa



für die Mitglieder die höchst notwendigen Verbesserungen zu erreichen. Der Landesverband Niedersachsen ist hier im Sinne seiner Mitglieder intensiv tätig. Bis dahin, wie gesagt: Geduld und durchhalten!

*Euer Vorstand des
DAeC Landesverbandes Niedersachsen e.V.*

* System der Verwaltungs- und Expertenausschüsse innerhalb der Europäischen Union

Achtung – wichtiger Termin!

JUGENDAUSSCHUSS + LANDESJUGENDLEITER/IN gesucht

Nach unserem Aufruf im LUFTSPORT Aug./Sept. 2016 und Rundschreiben an die Vereine haben sich von 94 Vereinen nur nur 15 gemeldet und 9 zugesagt.

Wir richten noch einmal den dringenden Aufruf an alle Jugendlichen und Interessierten, sich der Aufgaben im Jugendausschuss des LVN anzunehmen. Der

Vorstand des LVN lädt alle gewählten Vereinsjugendleiter zu einem Treffen am 15. Oktober 2016 ein, auf dem Jugendausschuss und Landesjugendleiter/in ge-

wählt werden sollen. Ort und Zeit werden wir nach euren Rückmeldungen festlegen, dazu gibt es auf der Homepage des LVN eine „doodle“-Abfrage.

Anmeldung unter
<https://doodle.com/poll/dps2dk5ut2rwgw6t>

Motorflieger- und Segelfliegertagung in Verden

Traditionell ist das zweite Wochenende im November beim LVN für die Motor- und Segelfliegertagung reserviert.

Am Samstag, dem 12.11., ab 10 Uhr, sind alle Motorflugpiloten, die im LVN organisiert sind, aufgerufen, nach Verden zu kommen, um die abgelaufene Saison Revue passieren zu lassen und die Planung für das kommende Jahr anzugehen. In der Motorfliegertagung haben die Vertreter der Vereine für ihre Piloten sowie die Einzelmitglieder der Sparte „Motorflug“ Stimmrecht.

Ein Vertreter der Landesluftfahrtbehörde wird zu aktuellen Fragen der Lizenzierung u.a. informieren. Von der BFU wird

ein Referent zu flugsicherheitsrelevanten Themen vortragen.

Am Sonntag, dem 13.11., findet dann die Segelfliegertagung statt. Gemäß Geschäftsordnung sind die LVN-Präsidentin, die Vereinsausbildungsleiter der Vereine und die Mitglieder der Segelflugkommission stimmberechtigt. In diesem Jahr stehen Wahlen für den Vorstand der Segelflugkommission an.

Wie in jedem Jahr wird die Siegerehrung der DMSt-Wertung durchgeführt. Pablo Casas Eggert wird zu seinen Erfahrungen mit Discus „LVN“ im Streckenfluglehrgang in Celle berichten. Bisher haben sich LX und Vereinsflieger als Aussteller angekündigt.

Das Präsidium und die Kommissionen würden sich freuen, auf beiden Veranstaltungen viele interessierte Mitglieder begrüßen zu können.

Niedersächsische Segelflugmeisterschaften 21.07. – 31.07.2016 in Rotenburg

Auf dem Weg zur Deutschen Meisterschaft



Bereits zum neunten Mal seit 1985 war der Verein für Luftsport e. V. Rotenburg Ausrichter der zehntägigen offenen Niedersächsischen Segelflugmeisterschaften. Wettbewerbsleiter Rüdiger Werner und Sportleiter Christian Rinn hatten bereits im Vorfeld gemeinsam mit ihrer engagierten Mannschaft alle Vorbereitungen getroffen, um einen erfolgreichen und harmonischen Wettbewerbsablauf zu gewährleisten. Für die korrekte Auswertung aller Daten zeichnete zum wiederholten Mal Leon Braunschur verantwortlich. Diplommeteorologe Thomas Seiler von der Segelflugsportgruppe Bremen sorgte anschaulich für eine zuverlässige Wetterprognose. Der engagierte

Alle Teilnehmer der Meisterschaft

Segelflieger erstellte aus den unterschiedlichen Wetterberichten und Satellitenbildern, aus Radardaten und Analysekarten die wahrscheinlichste aller Vorhersagen für Rotenburg und die Flugrouten.

Die Niedersächsischen Segelflugmeisterschaften gehören zu gut einem Dutzend von Qualifikationswettbewerben für die Deutschen Meisterschaften 2017. Daher hatten zunächst mehr als 100 Piloten eine Meldung abgegeben. Letztendlich haben 89 Piloten teilgenommen. Während der Flugtage campierten die Teilnehmer mit ihren Teambegleitern, insgesamt fast 250

Personen, auf dem Areal direkt neben dem Vereinshangar. Gestartet wurde, wie immer in Rotenburg möglich, an der Winde. Üblicherweise werden die Segelflugzeuge bei Wettbewerben mit einem Schleppflugzeug in die Luft befördert.

Vier leistungsstarke Doppeltrommelwinden, zum Teil von benachbarten Vereinen, sowie eine einsatzbereite Reservewinde standen zur Verfügung. Die waren auch notwendig, da, abgesehen von der Clubklasse, reichlich Ballastwasser zugetankt wurde. Dank der zahlreichen und motivierten Starthelfer aus Rotenburg waren alle



Vier Winden und viele motivierten Helfern brachten 89 Flugzeuge in nur 90 Minuten in die Luft



Segelflugzeuge in nur 90 Minuten in der Luft.

Geflogen wurde in 3 Klassen: Clubklasse (mit 34 Teilnehmern am stärksten besetzt), Standardklasse und 15-m-Klasse. Eine beachtliche Anzahl Teilnehmer kam aus anderen Bundesländern. Neben Vertretern der örtlichen Presse berichtete auch „NDR 1 Radio Niedersachsen“ mehrmals über die Veranstaltung, und ein NDR-Fernsehteam begleitete den Rotenburger Teilnehmer Jan-Christoph Hirschert über den gesamten 1. Wertungstag. Ein kurzer, aber gut gemachter Film wurde dann zwei Tage später im regionalen Fernsehen präsentiert.

Ganz entscheidend für einen Segelflugwettbewerb sind natürlich die Wetterverhältnisse, und die waren leider nicht an allen Wettbewerbstagen optimal. Am ersten Wettbewerbstag herrschten schönsten Kaiserwetter und gute thermische Bedingungen. In allen Klassen wurde eine Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 90 und 112 km/h geflogen. Einige Piloten erreichten sogar Durchschnittswerte von mehr als 120 km/h. Leider änderten sich die Wetterverhältnisse in den darauffolgenden Tagen zu Ungunsten der Segelflieger, sodass von 10 möglichen Wertungstagen nur an 3 Tagen Wertungsflüge durchgeführt werden konnten – drei Wertungstage sind das absolute Minimum, um eine Qualifikation zur „Deutschen Segelflugmeisterschaft“ zu erlangen! Die Streckenlängen variierten zwischen 200 bis 360 Kilometer. Die ausgeschriebenen Aufgaben, Typ „Assigned Area Task (AAT) mit 3 Bereichen“ und Typ „Vieleck um drei Wegpunkte“, wurden von den meisten

Piloten erfolgreich gemeistert. Vereinzelt kamen jedoch auch Außenlandungen vor. Um eine Wertung zu bekommen, müssen alle Flugzeuge einer Klasse in der Luft sein. Zudem muss eine Streckenaufgabe von mindestens 100 Kilometern geflogen werden. Hierfür brauchte die Wettkampfleitung in Rotenburg ein sicheres, weit über den Rotenburger Luftraum hinausgehendes „Wetterfenster“, und das hat sich eben leider nur an drei Tagen so ergeben. Trotzdem war die Stimmung bei allen Teilnehmern sehr gut, denn in Rotenburg selbst herrschte oft gutes Flugwetter, und viele Teilnehmer nutzten so die Gelegenheit, außerhalb der Wertung einige entspannte Trainingsflüge über der Kreisstadt zu absolvieren. Wenn nicht geflogen werden konnte, gab's Ausflüge in die nähere Umgebung, und auch die Shoppingmeilen in Hamburg und Bremen, die Nordseeküste und der Heidepark waren favorisierte Anlaufpunkte – Langeweile kam jedenfalls nicht auf.

Die Siegerehrung am Samstagabend beendete schließlich die Niedersächsischen Segelflugmeisterschaften in Rotenburg. Bürgermeister Andreas Weber sowie die stellvertretende Landrätin Elke Twesten und Martin Kader von der Bundeskommission Segelflug überreichten nach einem gemeinsamen Abendessen die Urkunden. Auch die Rotenburger Teilnehmer am Wettbewerb waren mit ihren Leistungen mehr als zufrieden. In der Standardklasse kam Jan-Christoph Hirschert auf Platz 21 von 30 Teilnehmern. Eine noch bessere Platzierung erzielte Jonas Schwengler. Er landete bei insgesamt 34 Titelaspiranten in der Clubklasse auf einem sehr guten 14. Rang, wobei alle Platzierungen im ersten Drittel nur wenige Punkte auseinanderlagen. Die Konkurrenz war eben sehr stark und verfügte über weitaus mehr Wettkampferfahrung. Übrigens ist nach Aussagen vieler erfahrener Wettbewerbspiloten der große Flugplatz in Rotenburg durchaus auch für höhere Aufgaben geeignet.



Clubklasse:

1	BB	Werner Rodi	2.612 Punkte	LSV Burgdorf
2	CN	Marcel Reuber	2.608 Punkte	LSV Burgdorf
3	DF	Benedikt Schmit	2.436 Punkte	LSC Forchheim
3	G1	Lars Andree	2.436 Punkte	LSV Stade

Standardklasse:

1	TW	Oliver Knischewski	2.478 Punkte	LSC Erftland
2	28	Freddy Hein	2.470 Punkte	LSV Burgdorf
3	OK	Jan Knischewski	2.467 Punkte	LSC Erftland

FAI 15-Meter-Klasse:

1	77	Hans Martin Tronnier	2.558 Punkte	AC Braunschweig
2	S	Michael Pfennig	2.501 Punkte	LFV Greven
3	4Z	Stefan Lichtmanecker	2.487 Punkte	Landshuter FC

Weitere Ergebnisse und viele Fotos unter: www.vfl-rotenburg.de

*Text: Hans-Joachim Neupert
Fotos: Norbert Neupert*

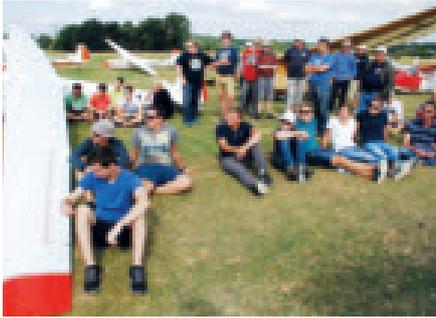
Landesjugendvergleichsfliegen in Bückeburg



Das diesjährige Landesjugendvergleichsfliegen fand vom 02. bis zum 04.09. statt und wurde am Flugplatz Bückeburg-Weinburg vom dort beheimateten LSV Bückeburg-Weinburg e.V. ausgetragen. Das Jugendvergleichsfliegen ist gedacht für Jungpiloten und Flugschüler unter 25 Jahren mit bestandener C-Prüfung, die vor einer Jury ihre fliegerischen Fähigkeiten unter Beweis stellen. Sie fliegen dabei in drei Wertungsflügen verschiedene Flugübungen (Rollübung, Kreiswechselflug, hochgezogene Fahrtkurve & Seitengleitflug im Landeanflug) und führen Ziel-landungen durch. Die Jury bewertet die einzelnen Flüge dann mit Fehlerpunkten. Sieger ist am Ende der Pilot mit der geringsten Fehlerpunktzahl. Dieses Jahr haben insgesamt 34 Flugschü-

ler und Jungpiloten aus 18 Vereinen teilgenommen. Ka6 und Ka8 waren natürlich reichlich vertreten; außerdem konnte man Flugzeuge der Typen ASK 13, ASK 21, ASK 23, Astir CS Jeans und sogar ein Grunau Baby IIb antreffen! Der Freitag diente als Anreisetag für die Piloten und Helfer mit ihren Flugzeugen. Zusätzlich wurden Einweisungsflüge auf Doppelsitzern durchgeführt, die für die Flugschüler Pflicht waren. So konnte man die schöne Landschaft um Bückeburg herum mit einer ASK 13, ASK 21 oder einem Duo Discus erkunden; manche hatten auch Gelegenheit, in etwas längeren Flügen am lokalen Hang entlangzufiegen. Abends wurden beim Eröffnungsbriefing Einzelheiten zum Wettbewerb und Besonderheiten des Fluggeländes geklärt. Danach wurde

die zehnköpfige Jury aus den angereisten Fluglehrern zusammengestellt. Nach dem Frühstück und Aufrüsten der Flugzeuge ging es am Samstag um 8.30 Uhr mit dem Briefing los. Das Wetter sah gut und fliegbar aus und, ganz wichtig: Einkreisen in Thermik verboten (so schwer es auch fällt), um einen reibungslosen Wettbewerbsablauf zu ermöglichen, und – natürlich – „Safety first!“. Pünktlich um 9 Uhr konnte danach der Wettbewerb beginnen. Die Starts wurden an einer Diesel- und einer Elektrowinde durchgeführt. Mit Ausklinkhöhen von über 500 m war es für alle Flugzeuge leicht möglich, die geforderten Übungen zu fliegen, auch wenn vor allem im ersten Wertungsdurchgang die Flüge durch den Südwestwind und damit auf der Leeseite des



Die Sieger

Wesergebirges etwas turbulenter waren. Außer der einen oder anderen Startunterbrechung verlief der gesamte Wettbewerb ohne bemerkenswerte Vorkommnisse, wodurch alle drei Wertungsdurchgänge in ca. 9 Stunden geflogen werden konnten – auch wenn im letzten Durchgang nur noch die Dieselwinde einsatzfähig war. Gegen 18 Uhr rüsteten alle ihre Flugzeuge wieder ab. Am Abend wurde gegrillt und ein schöner und erfolgreicher Tag gefeiert. Nach wohlverdientem Ausschlafen gab es am Sonntag ab 8 Uhr Frühstück,

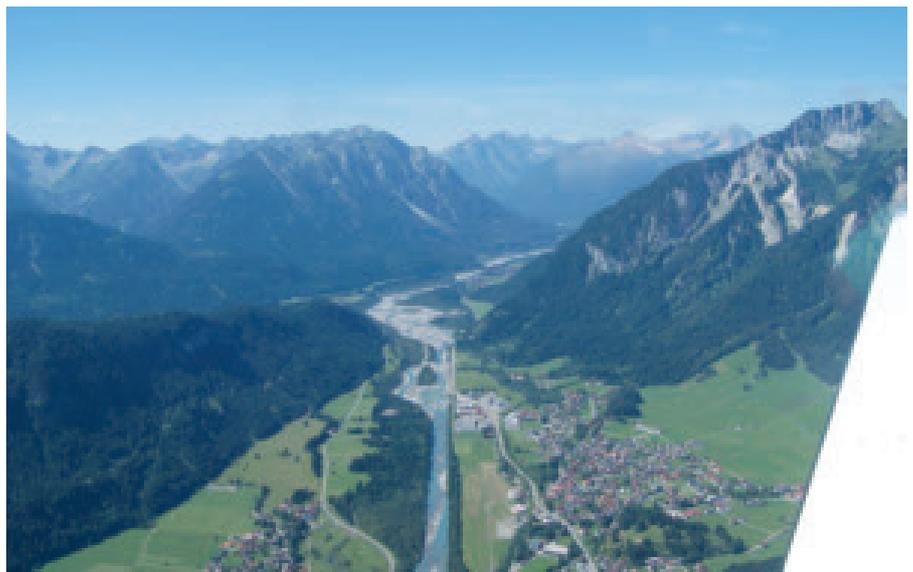
und alle hatten bis zur Siegerehrung um 11 Uhr genügend Zeit, ihre Zelte in Ruhe abzubauen und sich schon mal auf die Heimkehr vorzubereiten. Bei der Siegerehrung wurden alle 34 Teilnehmer nach vorne gerufen und erhielten einen Gutschein für eine ICAO-Karte 2017, die ersten drei Plätze zusätzlich einen Gutschein für einen Streckenfluglehrgang des LVN und viele weitere Gutscheine. In diesem Jahr betraf das Maik Rauser (3. Platz), Felix Vaske (2. Platz), beide vom LSV Cloppenburg, und Christopher Hanson

(1. Platz) von der Airbus HFB-Fluggemeinschaft. Sie qualifizierten sich damit fürs Bundesjugendvergleichsfliegen, das dieses Jahr vom 22. bis 25.09. am Flugplatz Hellingst vom Luftfahrtverein Unterweser e.V. ausgetragen wird, und vertreten dort dann das Land Niedersachsen. Dass dieser Wettbewerb so toll gelaufen ist, ist in erster Linie dem LSV Bückeburg-Weinberg mit all seinen Helfern und besonders Wettbewerbsleiter Tobias Werner und seinem Team zu verdanken.

Die Berge rufen – Auf in die Alpen!

Fliegen in den Alpen gehört ganz sicher zu den besonderen Highlights der fliegerischen Karriere eines Piloten der Allgemeinen Luftfahrt. „Drüber können alle, unten durch nur wenige“: Schon aus einem Airliner bieten die Alpen einen tollen Anblick – vorausgesetzt, man erwischt auf dem Flug in den Süden einen wolkenlosen Tag. Beim Flug durch ein enges Tal in den Hochalpen schlägt dann aber für den „Flachlandpiloten“ die Stunde der Wahrheit: Auf einmal ist das umliegende Gelände höher als man selbst, Funkfeuer helfen nicht bei der Navigation, auch ein direktes Heading auf dem iPad zwischen zwei entfernten Wegpunkten will nicht so recht zum verwinkelten oder geschwungenen Talverlauf passen. Damit in diesem Moment der Flug gesessen und sicher durchgeführt werden kann, ist Know-how und eine gewissenhafte Vorbereitung erforderlich.

Der DAeC-Landesverband Niedersachsen bietet sowohl seinen Mitgliedern als auch anderen interessierten Piloten eine



Alpeneinweisung an, um die Bergwelt der Alpen und damit hochalpines Gelände sicher und gut befliegen zu können. Bei der 2016er-Ausgabe, der insgesamt 16. Veranstaltung in Folge, hat Theodor Dornemann die Fäden fest in der Hand. Knapp 390 Piloten haben bei den bishe-

rigen Veranstaltungen ca. 3300 Flugstunden ohne jeden Zwischenfall geflogen. Bei der diesjährigen Ausgabe haben sich 42 Lehrgangsteilnehmer mit 23 Fluglehrern und 26 Flugzeugen am Flugplatz Bad Wörschhofen EDNH eingefunden, der zum zweiten Mal Ausgangspunkt für die zahlreichen



Alpenquerungen war. Mit von der Partie waren auch die DFS und Eisenschmidt mit gesponserten ICAO-Karten und Jeppesen Sanderson mit Trip-Kits aller relevanten Flugplätze in A, CH, I und F sowie Teststellungen des Jeppesen Mobile FliteDeck VFR. Zusätzlich sponserte das Fliegermagazin kostenlose Jahresabos.

Grundlage eines jeden Alpenflugs ist die gewissenhafte Wettervorbereitung. Mag im Flachland der Check von GAFOR, dem Regenwetterradar, und ggf. den METARS für die Flugvorbereitung ausreichend sein, stellt ein Alpenflug deutlich höhere Anforderungen. Wer möchte nach einer erfolgreichen Alpenquerung im Süden festsetzen, wenn labile Bedingungen oder eine schnell ziehende Front für Gewitter am Nachmittag sorgen und den Rückweg abschneiden? Significant Weather Chart (SWC) gibt eine Orientierung über das großräumige Wetter, der Satellitenfilm zeigt die Bewegung der Fronten auf. 40 kt Wind in Gipfelhöhe über dem Alpenhauptkamm? Unkalkulierbare Turbulenzen und Abwinde können die Folge bei der Passquerung sein; im Leebereich der Täler stehen mächtige Rotoren, deren Abwinde die Steigleistung der E-Klasse-Maschinen überschreiten – ein No-Go für einen Alpenflug. Schnelle Fronten sorgen für Labilisierung mit darauf folgenden Gewittern oder füllen Täler mit tiefem Stratus.

Ergibt die Wetterlage einen stabilen Ausblick, kann die Planung des Fluges beginnen. Klassiker wie die Brennerquerung oder ein Flug durchs Inntal bieten einen ersten Einstieg mit durchaus interessanten Flugzielen. Hier kann man die Basics üben, rechts im Tal fliegen, aber Kurven nicht zu eng anschneiden. Man möchte den Gegenverkehr nicht erst im letzten Moment sehen, wenn di-

rekt rechts der Hang steht und das Manöver des letzten Augenblicks ansteht. Bei der Flugplanung als auch bei der Flugdurchführung werden Erinnerungen an die Anfangselemente der PPL/UL-Ausbildung wach: Wir folgen dem Fluss und der Eisenbahn, die Passstraße zeigt uns den Weg ins richtige Tal, das „falsche“ Tal endet ggf. vor der Hauptgebirgskette oder wird nach hinten raus sehr eng, sodass nur noch eine optimal geflogene Umkehrkurve hilft. Kleinnavigation und fliegerische Grundmanöver in alpinem Maßstab. Druck und Dichtehöhen erreichen ganz neue Dimensionen.

Damit die fliegerische Vorbereitung und Durchführung für Alpennovizen sicher gelingt, ist bei der Alpeinweisung des DAeC jede Maschine mit 1–2 Piloten und einem alpenerfahrenen Fluglehrer besetzt.

Am ersten Tag der diesjährigen Einweisung standen Ziele wie z.B. St. Johann in Tirol auf dem Plan. Das Wetter spielte mit, ohne es den Piloten zu einfach zu machen. Unser „Wetterfrosch“ Wolfgang Berger brachte es lapidar auf den Punkt: „Wir werden Wetter haben.“ Der eine oder andere Schauer oder ein durchziehendes Regengebiet erforderte die volle Aufmerksamkeit im Flug bzw. vor dem Rückflug. Für einen ersten Tag ein optimales Umfeld. Durchfliegen wir den Schauer, oder warten wir noch ab, um bessere Bedingungen zu haben? Die begleitenden Fluglehrer und die vielfältigen elektronischen Hilfsmittel erleichterten die richtigen Entscheidungen. Zum Abend waren alle Maschinen nach Bad Wörishofen zurückgekehrt, um gleich nach der Ankunft bei gemeinsamem Grillen am Flugplatz mit sehr leckerem Essen in den gemütlichen Teil des Tages zu starten.

Der zweite Tag der Veranstaltung brachte noch bessere Wetterbedingungen, die ersten Querungen der hochgelegenen Pässe konnten angegangen werden. Nach Überflug von Samedan LSZS in 8500 ft und Querung des Bernina-Passes in ca. 9500 ft erfolgte ca. 20 NM später die Landung in Sondrio/Italien LILLO auf 901 ft. Die nächste Etappe führte die Crew in das Tal der Adige; ein Anflug auf Asiago LIDA wurde abgebrochen, Wolken hingen tief im Tal fest, als Alternative wurde Bozen LIPB angefliegen. Der Rückweg führte an Meran vorbei über den Reschenpass und Fernpass zurück nach Bad Wörishofen. Ein anderes Team hatte Frankreich als Ziel gewählt, um in Courchevel die Einweisung auf die außergewöhnliche Landebahn mit 18,6 % Steigung vorzunehmen.

Für Tag drei der Alpeinweisung war ebenfalls sehr gutes Wetter angekündigt: Wolken zunächst nur in den Gipfelhöhen, aber mit einem deutlichen Ausrufezeichen versehen. Der Satellitenfilm zeigte eine aktive Front in der Nähe von Paris mit direktem Zugweg in Richtung Schweiz. Dementsprechend brachen die Teams recht zügig zu den geplanten größeren Touren auf. Dabei wurde die gesamte Vielfalt des Alpenfluges erkundet: Samedan LSZS zum Beispiel ist nicht nur das Einfallstor der Schönen und Schnellen nach St. Moritz, sondern bietet als höchstgelegener Flugplatz in den Alpen mit einer Elevation von 5600 ft eine Menge fliegerischer Herausforderungen. Mit Anflug über den Albulapass mit ca. 9000 ft Überflughöhe führt ein ambitionierter Sinkflug mit scharfer Rechtskurve in das Haupttal und den Endanflug auf die Piste 03, wo einen aber immer noch 4 weiße Lichter des PAPI anschauen und zu weiterem Sinkflug mahnen. Der Anflug durchs Haupttal, vom Reschenpass kom-



mend, gestattet einen zivilisierteren Anflug ohne große Sinkraten, wobei man sich einen Anflug in einem A320-Business-Jet oder einer schnellen Gulfstream im Sichtflug im Winter spannend vorstellt. Ein IFR-Anflug soll ggf. 2017 installiert werden. Aufgrund der Besonderheiten von Samedan ist eine Einweisung bzw. ein einweisungsberechtigter Fluglehrer an Bord Voraussetzung zur Landung in LSZS. Beim Abflug aus Samedan spricht der Monitor im OPS-Büro eine deutliche Sprache: Damit sich keine Rechenfehler einschleichen, wird in großen Zahlen die aktuelle Dichtehöhe ausgewiesen: 7260 ft. Ein Blick ins Flughandbuch und später aufs Vario zeigen, dass von der durchaus vernünftigen Steig-

rate einer PA28-180 in MSL bei ISA von um die 1000 ft/min gerade noch 350 ft/min übrig bleiben. Die Kehre im Tal mit Übersteigen der Hochspannung am gegenüberliegenden Hang, klassischerweise die Wegmarke für den Gegenabflug, bringt dem Piloten schon einige zusätzliche Pulsschläge pro Minute ein.

Auf dem Rückflug in Richtung Niederbayern zeigten sich die Auswirkungen der anziehenden Front. Der Durchflug durch den Albulapass war von kurzen, aber schweren Turbulenzen geprägt, der Höhenwind in Gipfelhöhe hatte bereits deutlich aufgefrischt. Hier gehören beide Hände ans Steuerhorn, um Fahrt und Höhe zu stabilisieren – ein Kontrollverlust in Passhöhe ist jetzt nicht das, was man braucht. Nach Passquerung und späterem Einflug in das Oberrheintal bei Bad Ragaz LSZE standen die ersten Türme im Westen. Die Front von Paris wurde kräftig angehoben, kurze Zeit später waren ausgeprägte CB-Wolken mit Gewittern und massivem Niederschlag zu bewundern.

Aufgrund des aufkommenden Wetters flogen einige Teams direkt am Samstag zu den Heimatflugplätzen im Norden; der Großteil der Mannschaft verbrachte den Samstagabend beim After-Landing-Bier und einem gemütlichen Essen in Bad Wörishofen, um am Sonntag in die Heimat zu fliegen. Eine Erkenntnis haben sicher alle Teilnehmer mitgenommen: Flüge durch die Alpen sind fantastisch, bieten ganz neue Eindrücke und fliegerische Erfahrungen. Ohne Know-how und eine gewissenhafte Vorbereitung darf man allerdings nicht aufbrechen.

An alle Novizen und Alpenerfahrenen: Auch 2017 wird der DAeC-Landesverband Niedersachsen mit Theo Dornemann eine Alpen- und Gebirgsflugeinweisung durchführen. Der Termin steht fest: 26. bis 30. Juli 2017, und sollte vorgemerkt werden. Eine Teilnahme lohnt sich allemal!

Dirk Wittkamp

Teilnehmer 2016

P.S. Im 16. Lehrgang wurden von den Teilnehmern 307 Flugstunden absolviert. Das entspricht pro Flugzeuge & Crew ca. 12 Flugstunden. Ein super Ergebnis!

Thema Sicherheit:

Mir passiert schon nichts – oder doch???

Jeder von uns kennt sie und lässt sie halb widerwillig, halb gelangweilt zu Beginn der Flugsaison im Frühjahr über sich ergehen: die Sicherheitsbelehrungen in den Vereinen. Externe Referenten, die Vereinsfluglehrer oder das technische Personal erzählen uns etwas über mögliche Gefahrenquellen, die korrekten Reaktionen in Notsituationen, neue gesetzliche Rahmenbedingungen und so weiter und so fort ...

Inzwischen neigt sich die Flugsaison 2016 - wenn man von den Hang- und Wellenflügen absieht - dem Ende entgegen.

Höchste Zeit also, mal einen genaueren

Blick auf den Erfolg der diesjährigen Belehrungen zu werfen!

Geht in euch und versucht, euch an die Inhalte eures Treffens zu erinnern. Was war da noch mal das Thema? Sicherer Windenstart? Sicherer F-Schlepp? TMZs, RMZs, EDRs und Beschränkungsgebiete? Oder womöglich auch etwas ganz Banales wie das korrekte Verhalten auf dem Flugplatz und die SBO? Ich bin mir ziemlich sicher, dass sich einige nicht mehr so ganz erinnern können ...

Vermutlich denkt der ein oder andere jetzt auch: „Das ist doch jedes Jahr das Gleiche, Schnee von gestern eben. Wir passen doch alle auf und sind vorsichtig, da passiert schon nichts.“ Zugege-

ben: Es kann durchaus sein, dass sich die Themen bei diesen Treffen wiederholen. Aus meiner Erfahrung kann ich aber sagen, dass sie trotzdem noch nicht bei allen angekommen sind!

Die bundesweiten Unfallzahlen sprechen eine deutliche Sprache, und ich selbst weiß aus meinem näheren Umfeld in diesem Jahr von bereits mehreren teils schwer beschädigten Flugzeugen, deren Schäden sich auf unsachgemäßen Gebrauch, Leichtsinn oder Übermut zurückführen lassen. Grenzwertige Situationen, die mit einem sicheren und verantwortungsvollen Flug- und Schulbetrieb nicht viel zu tun hatten, habe ich an unterschiedlichen Flugplätzen

erleben müssen: Es wird nur halb gecheckt, kleinere Schäden werden unter den Teppich gekehrt, Sollbruchstellen werden überbrückt oder sogar ausgebaut, das Flarm wird aus Energiespargründen abgeklemmt, der Beladeplan wird bewusst ignoriert, Tankreserven werden nicht eingehalten und Tanks bis auf den nahezu letzten Tropfen leergeflogen, Überprüfungsstarts und Lizenz-erhaltungsminima werden nicht beachtet, Sicherheitsmindesthöhen teils drastisch unterschritten, Rechte ohne Lizenz ausgeübt, SBO-Inhalte als unsinnig abgelehnt und vieles mehr. Zur „Tätergruppe“ gehörten Schüler, Lizenzinhaber und Fluglehrer(!), die sich trotz ihrer Vorbildfunktion leider nicht

immer an die Regelwerke, Richtlinien und zu schulende Methodik halten. Bisher musste ich zum Glück noch keinen Personenschaden miterleben – und ich möchte auch, dass das so bleibt! Ich hatte bisher immer ein sicheres Gefühl in den Motormaschinen, ULs, Motorseglern und Segelflugzeugen, mit denen ich mich im Luftraum bewegte. Bei all dem, was um mich herum in diesem Jahr alles passiert ist, beschleichen mich aber doch Zweifel an der Sicherheit von Material und Personal. Meine eindringliche Bitte: Geht sorgfältig und verantwortungsbewusst mit den Flugzeugen um! Verschweigt nichts und meldet Schäden! Fliegt nicht außerhalb der Limits! Beachtet die Vorschriften,

Ordnungen und Richtlinien und probiert nichts unüberlegt aus! Jeder macht Fehler – Geht offen damit um, damit auch andere daraus lernen können. Macht euch klar, dass wir unseren Freizeitsport alle nur dann auf Dauer mit Freude und dem Gefühl von Sicherheit ausüben können, wenn wir uns an die Regeln halten. Ich hoffe, dass ihr euch diesen Artikel zu Herzen nehmt, und wünsche euch noch viele schöne und sichere Flüge!

(Der Autor des Textes hat ausdrücklich darum gebeten, nicht namentlich genannt zu werden, ist der Redaktion aber bekannt.)

Wir gratulieren:



Lena Deichmann A-Prüfung

Nur drei Tage nach ihrem 14. Geburtstag konnte Lena ihre A-Prüfung absolvieren. Ein Kind des Fluggeländes auf dem Steinberg (Bad Salzdetfurth) hat sich damit einen Traum erfüllt. Gastfluglehrer Günther Bertram und der für die Überprüfung der Alleinflugreife hinzugerufene Kai Gonet von der Peiner Glindbruchkippe überreichten den traditionell stacheligen „Blumenstrauß“, wie er nach amerikanischer Segelflugsitte dem/der frisch gekürten Alleinflieger/in zusteht.



„Drei auf einen Streich“ SPL-Prüfung

Am Samstag, dem 16. Juli 2016, haben (von links) Oliver Weiss, David Wübbe und Jürgen Klare (Foto mit Prüfer Tim Wührmann (ganz rechts)) von der Airbus HFB-Fluggemeinschaft e.V. erfolgreich ihre praktische SPL-Prüfung auf der vereinseigenen ASK 13 auf dem Segelfluggelände in Wenzendorf abgelegt.



Tim Prusseit Alleinflug

Unser Flugschüler Tim Prusseit nach seinem ersten Alleinflug am 09.09. für das LuftSport-Magazin.

Airbus HFB-Fluggemeinschaft e.V.



Amin Al-Saqaqy Alleinflug

Sonntag, den 07.08.2016, war es für Amin Al-Saqaqy endlich so weit!

Nach längerem Auslandsaufenthalt war Amin in dieser Saison wieder neu beim AeC Braunschweig Segelflug eingestiegen. Bei schönstem Sommerwetter startete der 16-Jährige zu seinen ersten Alleinflügen mit der ASK 13 des Vereins.

Wir gratulieren ihm ganz herzlich und wünschen ihm für die Zukunft viele schöne und erlebnisreiche Segelflüge.

Auffrischungsseminar Fluglehrer

19.11. + 20.11.2016	Vereinsgelände des LSV	Ausrichter LSV Kreis Springe
17.12. + 18.12.2016	Naturfreundehaus Lauenstein	Ausrichter LVN Geschäftsstelle

Motorflug

12.11.2016	Niedersächsischer Motorfliegetag	Verden, Haags Hotel Niedersachsenhof
02. – 04.09.2016	Landesjugendvergleichsfliegen	Luftsportverein Bückeburg-Weinberg e. V. Flugplatz Bückeburg-Weinberg
13.11.2016	Niedersächsischer Segelfliegetag	Verden, Haags Hotel Niedersachsenhof

Verband

11.03.2017	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Verden, Haags Hotel Niedersachsenhof
------------	---	--------------------------------------

Modellflug

22.10.2016 um 14.00 Uhr	66. Modellflugtagung des DAeC LV Niedersachsen e.V.	Vereinsheim des Hannoverschen Aero-Clubs e.V. Märkischer Weg 48, 30179 Hannover
-------------------------	---	--

Die Tagesordnung kann auf der Homepage des LVN unter www.daec-lvn.de/modellflug/termine.html eingesehen und abgerufen werden.

Nach Absprache

ICAO-Sprachprüfungen Erst- und Neubewertung Level 4 und 5

- Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de
- Hamburg lsp@carsten-brandt.de

Sportaudit Luftsport des Deutschen Aero Clubs e.V.

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

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

Technik

1. Grundmodul	08.10.2016	Mitglieder im DAeC	40,00 €
		Nichtmitglieder	80,00 €
2. Zellenwart 1+2 (Basisausbildung)	09. – 10.10.2016	Mitglieder im DAeC	100,00 €
		Nichtmitglieder	200,00 €
3. Zellenwart 1 (Fachausbildung)	11. – 12.10.2016	Mitglieder im DAeC	100,00 €
		Nichtmitglieder	200,00 €
4. Zellenwart 2 (Fachausbildung)	13. – 14.10.2016	Mitglieder im DAeC	100,00 €
		Nichtmitglieder	200,00 €
5. WL 1 (Pos. 1., 2. u. 3. sind Voraussetzung)	15. – 18.10.2016	Mitglieder im DAeC	240,00 €
		Nichtmitglieder	480,00 €
6. WL 2 (Pos. 1., 2. u. 4. sind Voraussetzung)	19. – 22.10.2016	Mitglieder im DAeC	240,00 €
		Nichtmitglieder	480,00 €
8. Fallschirmwart	14. – 18.11.2016	Mitglieder im DAeC	200,00 €
		Nichtmitglieder	400,00 €

Beispiel Kostenzusammensetzung:

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

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

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

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

Landesausbildungsleiter

Mit Karl Kipping hat der Luftsportverband Rheinland-Pfalz seit dem 1. Juli 2016 einen neuen Landesausbildungsleiter. Er übernimmt das Amt von seinem langjährigen Vorgänger Günter End. Karl Kipping bringt große Erfahrung als Motor-, TMG- und UL-Pilot, Fluglehrer und Ausbildungsleiter mit. „Die neue Aufgabe als Landesausbildungsleiter im Luftsportverband Rheinland-Pfalz“, sagte Karl Kipping beim Amtsantritt, „habe ich sehr gerne übernommen, wissend, dass Günter End in Aus- und Fortbildung unseres Verbandes beachtliche Maßstäbe gesetzt hat, die auch bundesweit große Anerkennung finden. Meine Absicht ist es, die bislang von Günter wahrgenom-

menen Aufgaben fortzuführen, die ausbildenden Vereine in unserem Luftsportverband in Fragen rund um die Motorflugausbildung zu unterstützen und schließlich dazu beizutragen, dass der Motorflugsport in unserem Verband auch zukünftig durch interessante Flugsicherheits- und Fortbildungsveranstaltungen an Attraktivität gewinnt. So ist u.a. beabsichtigt, die jährlichen Flugsicherheitsveranstaltungen in Gap-Tallard (französische Seelapen) und in Florida (USA) um weitere Veranstaltungen im In- und Ausland zu erweitern.“

KF



Karl Kipping, hier beim Flugsicherheitstrainings des LSVRP 2015, nach der Landung mit der Piper Arrow in Sedona (Arizona)

Kopp's über Treffen

Das internationale Treffen der Segelkunstflieger findet in diesem Jahr vom 21. bis 23. Oktober in Kell am See statt. Unter der bewährten Leitung von Steff Hau und sei-

nem Team erwartet die Teilnehmer ein vielseitiges, informatives und unterhaltsames Programm in reizvoller Umgebung. Alle Freunde des Segelkunstflugs sind herzlich willkommen.

Weitere Informationen, Anmeldungen bei Steff Hau, Bahnhofstraße 26, 54427 Kell am See; Tel.: 017626235370
Mail: steff@kunstflieger.de und auf www.luftsportmagazin.de

Motor-, TMG- und UL-Fliegertag

UL-Flugreferent Guido Wagner und Motorflugreferent Manuel Höferlin laden auch in diesem Jahr alle Piloten nach Bad Sobern-

heim ein. Am 19. November 2016 startet um 10 Uhr im Verbandszentrum auf dem Domberg ein vielseitiges Vortrags- und Dis-

kussionsprogramm. Alle Programmpunkte gibt es in Kürze auf www.lsvrp.de

Workshop „Bespannen mit Oratex“

An Modellflieger und Piloten manntragender Flugzeuge gleichermaßen richtet sich dieser Workshop. Mitarbeiter des Herstellers Lanitz Preena aus Leipzig vermitteln das Bespannen von Flugzeugen mit dem hochmodernen

Bespanngewebe Oratex. Der Workshop findet vom 4. bis 6. November im Verbandszentrum auf dem Domberg statt. Es gibt noch freie Plätze. Weitere Informationen in der Geschäftsstelle.



Bespannen des Seitenruders eines Grunau Babys

Technische Lehrgänge jetzt buchen!

Hand aufs Herz! Gibt es in eurem Verein genug Nachwuchs im technischen Bereich? Flugzeugwarte, Werkstattleiter, Fallschirm-packer, Windenwarte? Das Winterhalbjahr

ist optimal geeignet, dem fliegerischen Nachwuchs die Technik und den verantwortungsvollen Umgang damit näherzubringen. In den Lehrgängen des LSVRP

(siehe Seite 44 in dieser Ausgabe) gibt es noch freie Plätze. Weitere Informationen auf der Homepage www.lsvrp.de oder in der Geschäftsstelle.

31. Dannstadter Vergleichsfliegen im Streckensegelflug Dannstadter Piloten erfolgreich



Zum traditionsreichen Wettbewerb, den die beiden Dannstadter Segelflugvereine zum 31. Mal ausrichteten, begrüßte Wettbewerbsleiter Sebastian Ilg 40 Teams mit 62 Piloten aus 15 Vereinen.

Neben dem bewährten Sportleiter Peter Franke kümmerten sich Wetterfee Rosi Ulrich (und in Vertretung freundlicherweise Alfred Perlach), Auswerter Dominik Lott, Administrator Dieter Klingenschmidt und Grid Manager Constantin Abendroth um den problemfreien und sicheren Ablauf des Wettbewerbs.

Am langen Wochenende an Christi Himmelfahrt konnte dank guter Wetterlage an allen vier Tagen eine Wertung erfolgen werden. Basis hierfür war ein Hoch über Dänemark, das sich nur langsam Richtung Baltikum bewegte. Dies bescherte konstantes Wetter und ein komfortables Segelflieger-Leben am Boden. Das Feld startete auf Piste 05, d. h., die Flieger konnten bereits am Abend für den Folgetag in Hangar-Nähe aufgebaut und betankt werden. Aufgrund der morgens meist noch unsicheren Wetteraussichten und des hinsichtlich Teilnehmererfahrung und Flugzeugtypen breit gefächerten Feldes entschied sich die Sportleitung meist für eine AAT in Richtung Odenwald und Kraichgau.

Tagessieger in der Gemischten Klasse waren Johannes Dibbern vom SSV Ludwigshafen und zwei Mal Henrik Bieler vom Aero Club Landau. Am vierten Wertungstag lag Bernd Hubka vom FSV Elz in einem insgesamt schnellen Feld mit einem Schnitt von 110 km/h an vorderster Stelle. In der Clubklasse mischten das Team Boml/Westkamp aus Bensheim mit seiner Ka 6 das Feld auf, am 3. Wertungstag schaffte es sogar den Tagessieg. Ansonsten stand Jan Hertrich von der

Oben links: Teilnehmer und Helfer

Oben rechts: Startaufstellung

Rechts: Siegerehrung Clubklasse

Rechts unten: Siegerehrung Gemischte Klasse

SFG Giuliani zwei Mal ganz vorn; am vierten Wertungstag konnte sich Stephan Schnell aus Hassloch an erster Stelle platzieren.

Leider hielt das gute Wetter nicht bis Pfingsten an, das Rhein-Neckar-Delta lag nun unter polarer Kaltluft, und der Hochdruck kam nur langsam voran. So gab es nur am Pfingstsonntag eine Wertung in den beiden Wettbewerbsklassen.

Bei heftigem Westwind und Start von Piste 23 gab es für beide Klassen eine ungewöhnliche AAT mit Hangkomponente an der Bergstraße, interessanterweise teils mit guten Steigwerten im Regen. In der Gemischten Klasse feierte Johannes Dibbern seinen zweiten Tagessieg. In der Clubklasse schaffte das Ka-6-Team nach Wiederstart noch sensationelle 111 km und Platz drei, Tagessieger wurde Karsten Piepenburg aus Bensheim.

Nach somit fünf Wertungstagen und insgesamt rund 35.000 geflogenen Kilometern war in der Clubklasse Jan Hertrich von der SFG Giuliani ganz vorne, gefolgt von Felix Maier aus Bensheim sowie Frank Donnermeyer aus Konz.

In der Gemischten Klasse lagen die drei Erstplatzierten eng beieinander. Es siegte der Pfälzer Henrik Bieler aus Landau vor Marc Schick aus Neustadt a.d.W. und Vorjahressieger Uwe Wahlig aus Bensheim. Die Abschlussfeier mit Siegerehrung fand am Folgewochenende im Hangar der Dannstadter Segelflieger in Anwesenheit des Präsidenten des Luftsportverbandes

Rheinland-Pfalz Ernst Eymann statt. Den Pokal der Verbandsgemeinde Dannstadt-Schauernheim für den besten Jugendlichen überreichte Ortsbürgermeister Bernd Fey an Johannes Dibbern vom SSV Ludwigshafen.

„Wir freuen uns über einen erfolgreichen, un-fallfreien Wettbewerb“, erklärte Michael Hettenbach, 1. Vorsitzender der SFG Giuliani. „Die Anmeldeliste war im Januar bereits nach wenigen Stunden voll. Das spiegelt den Reiz eines zentralen Wettbewerbes und sicherlich auch das Ansehen der Dannstadter Segelflieger in Rheinland-Pfalz und in der Kurpfalz wider“, ergänzte Reinhardt Hähndel, 1. Vorsitzender des SSV Ludwigshafen.

Das Dannstadter Vergleichsfliegen ist ein Wettbewerb im Streckensegelflug für Einsteiger und Fortgeschrittene. Viele der heute erfolgreichen und überregional bekannten Piloten haben bei diesem Wettbewerb in Dannstadt ihre ersten Streckensegelflug-Erfahrungen gesammelt. Er findet traditionell an den beiden langen Wochenenden an Christi Himmelfahrt und Pfingsten statt. Die 32. Auflage startet am 25. Mai 2017, die Wettbewerbsseite wird im Januar 2017 freigeschaltet. Es empfiehlt sich wieder eine rasche Anmeldung, denn die Anzahl der Startplätze ist begrenzt. Weitere Infos unter: www.vergleichsfliegen.de

Lutz Hildebrandt

Kontrastprogramm – Flugsicherheitstrainings des LSVRP im Frühjahr und Spätsommer

Zweimal jährlich bietet der LSVRP Motor-, UL- und TMG-Piloten ein anspruchsvolles wie lehrreiches Flugsicherheitstraining in den französischen Alpen an. Die Wetter-

bedingungen der beiden diesjährigen Ausflüge konnten unterschiedlicher nicht sein. Während die erste Gruppe im Mai schon auf dem Hinweg mit äußerst schwierigem

Wetter zu kämpfen hatte, erwartete die Teilnehmer des Septemberausflugs hervorragendes Flugwetter. Sebastian Himpel und Axel Fabian berichten.

Flugsicherheitstraining Gap-Tallard, Mai 2016

Am Sonntag, dem 28.05., startete das vom Luftsportverband Rheinland-Pfalz bereits im 13. Jahr angebotene, organisierte und durchgeführte Flugsicherheitstraining in den französischen Seealpen.

Aufgrund der schlechten Wetterprognose hatten sich einige Piloten bereits am vorausgegangenen Freitag entschlossen, selbstorganisiert nach Gap zu fliegen. Eine weitere Gruppe aus drei Flugzeugen fand sich dann am Sonntagmorgen in Bremgarten ein. Die Organisatoren hatten am Morgen bereits entschieden, den Start auf den Nachmittag zu verschieben. Da sich das Wetter an diesem Tag jedoch noch weiter verschlechterte, wurde der Start Richtung Bourg auf Montagmittag verschoben, was für einige der Teilnehmer die erste ungeplante Übernachtung im nahe gelegenen Staufen nach sich zog.

Leider hatte sich montags das Wetter kaum gebessert, und die Basis im Rheintal war tendenziell gesunken. Ein Teil der Gruppe überlegte bereits, die Reise abzubrechen und das Rheintal in Richtung Norden zurückzufliegen. Doch gegen Mittag meldeten die Organisatoren, dass sie von Grünstadt, Worms und Speyer aus gestartet und auf dem Weg nach Bremgarten waren. So wurde ein Flugplan mit dem Ziel Gap-Tallard aufgegeben. Gegen 13 Uhr landeten die drei Maschinen dann in Bremgarten und wurden aufgetankt, weil man aufgrund der Wetterverhältnisse versuchen wollte, direkt nach Gap durchzufliegen, über den Rhein und Montbéliard hinweg in Richtung Rhôneal. Die Basis lag sehr tief, und die Höhe der Berge nahm Richtung Besançon langsam zu. Günter End flog voraus und meldete



Das Tal nördlich von Grenoble liegt im Regen

in regelmäßigen Abständen Position und Basis. Kurz vor Besançon, mit 30 kt Gegenwind und nach einer Stunde Flug, der von Ernst als „ziemlich bumpy“ beschrieben wurde, lagen die Wolken auf den Bergen auf, und während der Regen auf die Scheiben prasselte, hieß es im Funk: „Wir landen in Besançon-La Vèze.“ Innerhalb weniger Minuten rollten bei strömendem Regen 6 Flugzeuge auf die Parkfläche des kleinen Flugplatzes. Schnell war klar, dass sich das Wetter an diesem Tag nicht bessern würde – wir waren zum zweiten Mal gestrandet. Der Flugleiter verzichtete aufgrund unserer Situation auf ein Lande- oder Parkentgelt, und im Clubheim des Aeroclubs zauberte man uns wie aus dem Nichts Kaffee, während die Flugzeuge verzurrt und wetterfest gemacht wurden. Mir nichts, dir nichts wurden in Besançon Hotelzimmer reserviert und Taxis in die Stadt bestellt.

Zwei Stunden später stießen wir im Hotelrestaurant auf den spontanen Stop an und genossen die französische Küche. Der Dienstag startete wieder verregnet und mit tiefer Basis. Nach dem Frühstück wurde die schmucke Altstadt besichtigt und gegen Mittag von allen Seiten das Wetter

geprüft, analysiert und interpretiert. Ein Spread von 0° und teilweise starke Regenfälle im Rhôneal vor Grenoble waren wenig aussichtsreich. Die Gruppe stimmte ab und beschloss, den Weiterflug noch einen Tag aufzuschieben – was uns erlaubte, einige Cafés der Altstadt kennenzulernen, einfach zu entspannen und das Essen zu genießen.

Bereits beim Frühstück war die Spannung in der Gruppe deutlich zu spüren: Jetzt wollten alle wieder fliegen. Die Homepage des DWD war mittlerweile die meistbesuchte Seite, und schon beim Frühstück gab es kaum andere Themen. Gegen Mittag waren die Prognosen im Vergleich zu den vorherigen Tagen etwas positiver. So wurde ausgecheckt, und 11:30 Uhr befanden sich alle wieder auf dem Flugplatz und machten ihre Flugzeuge startklar. Endlich ging es weiter, den Doubs entlang ins Rhôneal, dann wie geplant über Bourg und östlich an Lyon vorbei. Von Grenoble sah man allerdings lediglich einen weißen Schleier, der das ganze Tal ausfüllte. Es regnete, und da die Basis hier nur bei 3000 ft lag, konnte die Route nicht über Grenoble geflogen werden, sondern folgte weiter dem Rhôneal

in Richtung Montélimar. Ernst Eymann übernahm die Führung der Formation, da er diese Region der Alpen in unzähligen Segelflügen kennengelernt hatte und genau wusste, wo die tiefsten Pässe lagen. Wir folgten dem Drôme-Tal über Aubenas und überflogen den Pass bei ausreichender Basis von mittlerweile 5000 ft. Endlich: Gap-Tallard erschien im Tal vor uns. Die Landung erfolgte gegen 15 Uhr, und dann fiel die Spannung der letzten Tage langsam von uns ab – das Ziel war erreicht, wenn auch drei Tage später.

Auch die Gruppe, die bereits am vorausgegangenen Freitag bzw. Samstag geflogen war, hatte mit dem schlechten Wetter in Gap zu kämpfen gehabt. Da sich aber die Tiefdruckzelle über Nordfrankreich befand, zeigte sich das Wetter im Süden meistens freundlicher, und so hatte die Gruppe bereits einige Flüge Richtung Mittelmeer unternommen und u.a. Fayence erkundet. Der Donnerstag begann mit Sonnenschein. Die Wettervorhersage „versprach“ jedoch immer dichter werdende Bewölkung mit Regenfällen und Gewitter am Nachmittag. Da die Tendenz für den Süden wieder besser war, teilten sich drei Gruppen auf, um nach Cannes und Le Castellet zu fliegen, wo wir nach etwa einstündigem Flug über eine Transitstrecke durch eine ED-R in Le Castellet landeten, einem sehr eleganten Flugplatz direkt an der Rennstrecke „Paul Ricard“. Zu Fuß erreichten wir die Zuschauertribüne und konnten dort bei einem kleinen Snack und in der Sonne der Côte d’Azur die Aussicht auf die

Rennstrecke und den Flugplatz genießen. Der Rückflug führte uns auf einer atemberaubenden Route bei Toulon aufs Meer hinaus, die Küste entlang über Hyères, Saint-Tropez und Fréjus. Ab dort ging es wieder landeinwärts über Fayence und die Verdonschlucht, an Sisteron vorbei zurück nach Gap.

Abends gab es den traditionellen Empfang im Hotel, um den letzten gemeinsamen Abend in Frankreich gemütlich ausklingen zu lassen.

Natürlich war die Stimmung am Freitag wieder angespannt, denn man wollte – diesmal ohne Zwischenübernachtung – zurück nach Deutschland kommen. Das Wetter in Gap war wie am Vortag gut, doch die kritischen Abschnitte der Strecke waren die gleichen wie auf dem Hinflug: das Tal bis Grenoble und die Burgundische Pforte hinter Bourg-en-Bresse. Da das Wetter nördlich von Gap nicht sehr vielversprechend aussah, entschieden wir uns, nicht das Tal in Richtung Norden, sondern die Schlechtwetterroute des Hinfluges zu nehmen mit Zwischenlandung in Bourg-en-Bresse, um vor Ort das Wetter zu prüfen und dann die weitere Route zu planen.

Nach dem Abflug ging es nach Süden bzw. Westen zurück ins Rhône-Tal. Die Basis in den Alpen war dieses Mal gute 1000 ft höher als beim Hinflug, was den Flug bis in die CTR Grenoble entspannt gestaltete. Da nördlich von Grenoble ein Schauer niederging, erfragten wir eine Genehmigung zum Durchflug

des Lyoner Luftraumes, was dank der sehr freundlichen französischen Fluglotsen kein Problem war. Direkt über den Flughafen von Lyon ging’s Richtung Bourg, wo wir nach anderthalb Stunden landeten. Nach einem kleinem Snack im sehr gastfreundlichen Restaurant am Platz und einem ausführlichen Wetterbriefing war klar: Die einzige Chance, zurück in Richtung Rheintal zu kommen, war über das Doubstal. So flogen wir den östlichen Rand des Rhône-Tals entlang nordwärts, die Berge permanent in Wolken gehüllt. Erst das Doubstal war frei und ermöglichte den Flug Richtung Osten. Wir folgten dem Tal und dem genauen Flusslauf über Besançon, und als die Formation das Peugeot-Werk in Montbéliard überflog, war klar, dass der Heimflug gesichert war. Nun war das Rheintal in Sicht, die Basis hob sich, und die bisher geschlossene Wolkendecke brach immer öfter auf. Über Bremgarten entschieden wir dann, direkt weiter zur Endlandung zu fliegen, da alle noch genügend Treibstoff hatten. Hinter Karlsruhe löste sich die Formation schließlich auf, um zu den jeweiligen Heimatflugplätzen zurückzukehren. So bot das Alpenflugtraining nach Gap im Mai dieses Jahres leider nicht viele Gelegenheiten, das Fliegen in den Alpen zu trainieren, war jedoch nicht weniger lehrreich als im Vorjahr, im Gegenteil: Wetter und Route so intensiv vorbereiten zu müssen, das Fliegen bei schwierigem Wetter über längere Strecken und sogar über die Alpen sind Erfahrungen, die unbezahlbar sind.

Sebastian Himpel

Flugsicherheitstraining Gap-Tallard

August/September 2016

Insgesamt hatten sich zwanzig Teilnehmer für diesen Lehrgang angemeldet: fünf Echo-Maschinen, vier Ultraleicht und ein Motorsegler. Vier Wochen zuvor traf man sich in Bad Sobernheim zur ersten Einweisung für das Fliegen in Frankreich und im hochalpinen Gebirge.

Ausgangs- und Endpunkt der Reise zum Flugsicherheitstraining war Bremgarten. Hier wurde die endgültige Flugroute nach

Gap vorbereitet und die Flugpläne für den Einflug nach Frankreich aufgegeben. Die Flugroute führte über die sogenannte Schlechtwetterroute, „das Burgund’sche Tor“, vorbei an Mulhouse, Montbéliard, Besançon nach Bourg-en-Bresse, und von dort über Grenoble nach Gap-Tallard. Hinein in ein beeindruckendes Alpenpanorama, das die Teilnehmer die nächsten fünf Tage begleitete.



Alpe d’Huez

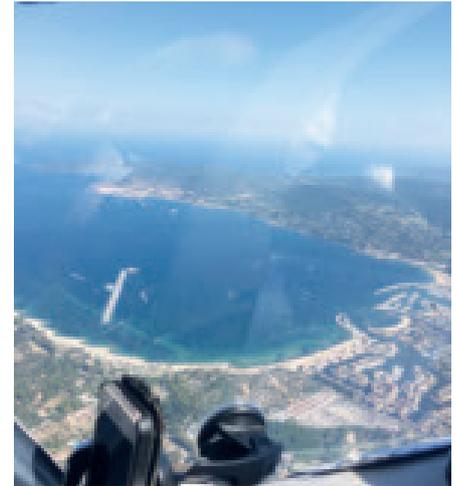


Montblanc

Gap-Tallard „LFNA“ ist ein unkontrollierter Flugplatz der besonderen Art. So mancher „Wochenend-Flugleiter“ in deutschen Vereinen würde hier die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, aber der Flugleiter in Gap-Tallard bleibt völlig entspannt, gibt Informationen über Funk, wenn gleichzeitig ein Segelflugzeug und ein Motorflugzeug auf Piste 20 auf Gras und Asphalt nebeneinander landen, zeitgleich eine Porter PC-6 auf der mittleren Piste 02 in Gegenrichtung, während sich ein Dutzend Fallschirmspringer in der Luft Richtung Landepunkt stürzen. . . Chapeau!

Nur fünf Minuten Fußweg von der Parkposition der Flieger entfernt befindet sich die Unterkunft, das Interhotel „Le Cap“. Alle Zimmer mit Ausblick auf Berge und Pool. Highlights der Tour: die Landung auf dem

Altiport Alpe d' Huez, der Flug über die Schlucht der Ardèche und der Flug nach Saint-Tropez und Cannes. Nicht minder faszinierend der Flug über den größten Stausee Europas, den Lac de Serre-Ponçon nach Barcelonnette, für viele Teilnehmer der erste Einflug in die Alpen mit Landung auf einem Altiport und Flugfunk in französischer Sprache. Von hier aus ging's weiter durch eine beeindruckende Bergwelt über den Col de Vars nach Mont Dauphin. Die Zeit verging viel zu schnell, und der Rückflug am fünften Tag kam viel zu früh. Die am Vorabend der Abreise vorgeschlagene Route – vorbei an Alpe d'Huez, über Meribelle, Albertville, Megève in Richtung Genf – führte imposant den Mont Blanc vor Augen und bei wolkenlosem Himmel in turbulenzfreier



Saint-Tropez

Luft durch die herrliche Schweizer Bergwelt. Während einige Teilnehmer in Genf-Annemasse landeten, flogen manche weiter über Montreux, Bern, Basel und Rheinfelden, nonstop zurück nach Bremgarten oder Friedrichshafen.

Resümee: Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz bietet mit seinem „Flugsicherheitstraining GAP“ zweimal jährlich ein sehr zu empfehlendes, überaus lehr- und erlebnisreiches Training an. Es steigerte die Flugsicherheit, nimmt die Scheu vor dem Fliegen im Gebirge und in Frankreich – der „Schnittmusterbogen“ der französischen Luftfahrtkarte verliert seine Schrecken ... Kurzum: ein Erlebnis- und Lernevent par excellence!

Daumen hoch für den LSVRP

Axel Fabian, September 2016

Streckenfluglehrgang des LSVRP am Flugplatz Aalen-Heidesheim, 16. bis 23. Juli 2016

Fast 30 Teilnehmer fanden sich teils schon am Vortag des 16. Juli zum Streckenfluglehrgang des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz am Flugplatz Aalen-Heidesheim ein. Auf der Alb, in einer Höhe von über 580 Metern, versprach eine gute Wetterprognose viel Spaß und die Aussicht auf lange Flüge und große Strecken.

Als frischer Scheininhaber kam auch ich schon am Freitag an und konnte so bereits Samstag vor dem am Abend stattfindenden Auftaktbriefing meinen ersten Flug in einem Duo Discus XLT machen. Ich kann

euch sagen: Die Aufregung war enorm. Nach der Einweisung in das Fluggerät ging es zum F-Schlepp-Start, an dem aufgrund des guten Wetters bereits über 20 Flugzeuge standen. Das habe ich so noch nicht erlebt.

Der F-Schlepp brachte uns auf 600 Meter über den Platz. Ausklinken und erst einmal an den Flieger gewöhnen. Alles ging doch deutlich besser als erwartet. Der erste Streckenflug mit meinem Trainer im Rücken führte die Alb in südwestlicher Richtung hinab bis nach Albstadt und wieder zurück

zum Platz Aalen-Heidesheim. Fast dreieinhalb Stunden und 250 Kilometer waren wir unterwegs, und es gelang auch noch eine wunderbare lange Landung. Mein erster wirklicher Streckenflug – eine Erfahrung, die ich in Worten kaum beschreiben kann. Die aber ganz eindeutig große Lust auf mehr gemacht hat. Die mentale Anstrengung war beim abendlichen Briefing deutlich zu spüren, und ich ging an diesem Abend früh zu Bett.

Der erste offizielle Lehrgangstag startete nach dem reichlichen Frühstück mit Wet-



terbriefing und Einteilung in Teams, die gemeinsam zunächst einmal die Flugplätze in der näheren Umgebung erkunden und natürlich auch Teamfliegen üben sollten. So wunderte es nicht, dass der Startflugplatz schön in der Mitte des an diesem Tag von uns zu fliegenden Dreiecks lag. Da habe ich auch erfahren dürfen, wie es sich anfühlt, wenn man sich weit ab eines Landplatzes in 300 Meter über Grund wieder „ausgraben“ muss. Da wird es schon einmal sehr still im Cockpit, und es gilt, sauber und sehr konzentriert zu fliegen.

Auf dem Rückweg zum Platz haben wir dann schöne tragende Linien, die uns immer wieder gut die Höhe halten lassen, und ich bin total begeistert, wie weit man doch geradeaus fliegen kann, ohne auch nur einen einzigen Kreis drehen zu müssen. Total „angefixt“ von dieser Art der Fliegerei finde ich es einerseits schade, dass wir landen, merke aber auch andererseits, dass ich nach gut 4 Stunden Flug physisch und psychisch an meine Grenzen komme. Der folgende Tag verläuft ganz ähnlich, mit einem wunderschönen Flug in die Ostalb über Eichstätt hinaus, und Flugtag 4 bringt dann für mich den Höhepunkt des Lehrgangs.

Im 3er-Team geht es mit einer ASW 17 und einer DG 800S früh an den Start. Das Wetter verspricht für diesen Tag lange Flüge. Wir haben uns viel vorgenommen und steuern nach Nordosten den ersten Wendepunkt Beilngries an. Es macht riesig Spaß, mit den beiden anderen quasi in Formation den tragenden Linien nachzufliegen. Bin gespannt, zu sehen, wie der Teamkollege vor mir in Steigen hineinfliegt und Höhe gewinnt. Ich selbst weiß und bin auch darauf vorbereitet, den vor mir liegenden Aufwind im Geradeausflug in Höhe umzusetzen. Oder auch unter ei-

ner Wolke davon zu profitieren, dass eines der anderen Flugzeuge besseres Steigen gefunden hat, wir dann gemeinsam in der Thermik kreisend Höhe gewinnen und ebenso einträchtig in Richtung des nächsten Wendepunktes weiterfliegen.

Das ist es!, denke ich. Das ist genau das, was du schon immer wolltest. Und hier, auf diesem Lehrgang, sind Menschen, die sich selbst zurücknehmen, um mit einem Frischling wie mir die ersten Schritte im Streckensegelflug anzugehen. Den zweiten Wendepunkt bei Kitzingen müssen wir auslassen, weil wir uns „verbastelt“ haben und erstmal wieder „ausgraben“ müssen. Die ASW 17 und die DS 800S nehmen die geplante Wende, und als sie wieder bei uns sind, geht es über Rothenburg ob der Tauber Richtung Ellwangen und wieder auf die Alb und – nach über 6 Stunden für mich sensationell aufregendem Flug (integriertes Steigen von über 3m/s) – mit schmerzdem Rücken zur Landung an den Platz zurück. Ich bin ein 360-km-Dreieck geflogen! Klar – mit viel Unterstützung meines Trainers und der beiden deutlichen erfahreneren Teamkollegen. Und wir sind alle drei wieder wohlbehalten an unseren Startort zurückgekehrt. (Teilweise wurden an diesem Tag von anderen Teilnehmern, die eine gute Stunde länger unterwegs waren als wir, über 700 Kilometer geflogen.)

Auch am folgenden Tag kann geflogen werden, sodass die erste Pause erst am Donnerstag stattfindet. Sie kommt allen Teilnehmern willkommen, waren die letzten Tage doch physisch und auch psychisch sehr anstrengend. Aber: Es ist bewölkt und regnet immer wieder. Die fleißigen Lehrgangsorganisatoren haben Hanno Obermeyer (ehemaliger Europameister in der Rennklasse und Miter-



finder der „Zeiss Skylet“-Gläser) zu einem Vortrag über das Streckenfliegen und die Flugregion Baden-Württemberg verpflichten können. Hanno ist eine sehr beeindruckende Person, der man jedes Wort über das Fliegen glaubt. Was wir hier hören, steht so nicht in Lehrbüchern. Der Nachmittag ist mit einem kleinen Workshop und zwei Vorträgen rund um das Strecken- und vor allem das Teamfliegen gefüllt, und wir nehmen auch dabei viel für unsere künftigen Flüge mit.

Der letzte Flugtag bringt dann für mich den Umstieg in meinen Discus. Ab heute fliege ich ohne Trainer. Ein – wie ich zugeben muss – erst mal mulmiges Gefühl. Aber mein Trainer und die anderen Teamkollegen geben mir die Sicherheit, gut aufgehoben zu sein. Die Wetterprognose ist gut, aber die Basis nicht sehr hoch. Nach dem Zu-

sammenfinden fliegen wir in Richtung A7 ab. Zwei Flieger links vor mir, einer rechts geben wir ein gutes Gefühl, auch komme ich mit dem Discus gut hinterher. An der Autobahn angekommen, kreist unser Trainer ein. Ich bekomme den Bart nicht gut zentriert, verliere, wie die DG 800S auch, Höhe, und wir finden uns tief wieder. Wir beschließen deshalb, zum Platz zurückzukehren, und verlassen die Gruppe – auch das eine lehrreiche Erfahrung, die mich weiterbringt und meine künftigen Flüge besser machen wird. Beim abendlichen letzten Briefing dankt unsere Gruppe Trainern und Organisatoren, die hier wirklich beeindruckende und tolle Arbeit geleistet haben. Alle haben vor, wenn möglich, auch auch im nächsten Jahr wieder am Lehrgang teilzunehmen.

Bei flotter Live-Musik klingt der Abend in der Flugplatzgaststätte fröhlich aus. auch im nächsten Jahr wieder an dem Lehrgang teilnehmen zu wollen. Der Abend klingt ausgelassen bei Live-Musik in der Flugplatzgaststätte aus.

Persönliches Fazit: Genau dieses Lehrgangsangebot für den Schein-Frischling und Streckenflug-Neuling habe ich gebraucht, gesucht und gefunden. Und auch der bereits erfahrene Streckenflieger kann hier in leistungsstärkeren Teams fliegen und sich in puncto Taktik, Flugplanung, Wetterkenntnis und auch rein fliegerischen Fähigkeiten weiterentwickeln. Und auch der bereits erfahrene Streckenflieger kann hier in leistungsstärkeren Teams fliegen und sich in puncto Taktik, Flugplanung, Wetter und auch den reinen fliegerischen

Fähigkeiten weiterentwickeln. Zu lernen gibt es auf jeder Leistungsstufe etwas, und das Miteinander der Teilnehmer war derart herzlich und kameradschaftlich, dass sich schon deshalb – zusammensitzen, erzählen und Fliegerlatein verbreiten – eine Teilnahme lohnt. Auf nächstes Jahr!

(Noch ein Wort zum Förderverein Streckenflug im Landesverband Rheinland-Pfalz, der die finanzielle Abwicklung des Lehrgangs übernommen und sich zum Ziel gesetzt hat, den Nachwuchs im Streckensegelflug nach besten Kräften zu unterstützen. Danke, dass ihr solche Lehrgänge ermöglicht, mit eurem Engagement den Nachwuchs fördert und so die Zukunft dieses wunderbaren Sports sichert.)

Jürgen Sottung

Jugendvergleichsfliegen 2016 in Worms



Gruppenbild



Gerd-Jürgen Vogt, Sportreferent der Stadt Worms, gratuliert den Siegern der Mannschaftswertung.



Sieger Einzelwertung

Das rheinland-pfälzische Jugendvergleichsfliegen fand in diesem Jahr vom 9. bis zum 11. September beim LSV Osthofen in Worms statt. Dank der frühen Anreise der Teams konnten die meisten Einweisungsstarts am Freitagnachmittag durchgeführt werden, und nur wenige Teilnehmer mussten am Samstagmorgen noch ran.

Das Wetter war sehr gut, wenn auch etwas warm am Nachmittag, wodurch der Wasserverbrauch in die Höhe schoss. Durch gut organisierte Helferteams und mithilfe der Piloten konnte das Wettbewerbsfeld mit 47 Teilnehmern problemlos durchgeführt werden, und der Wettbewerb war schon um 17 Uhr zu Ende. Ein großes Dankeschön geht dabei an die vielen Helfer des LSV Osthofen, die für einen reibungslosen und flüssigen Flugbetrieb sorgten. Dabei schafften es (fast) alle Pi-

loten, sich an die von Wettbewerbsleiter Volker Schliephake ausgegebenen Ziele (1. Sicherheit, 2. Spaß, 3. Wettbewerb) zu halten und der zehnköpfigen Jury gute Flüge und Übungen zu präsentieren, wenn auch zwischendurch ein lautes „Klappen rein!“ im Funk erschallte.

Passend zur Abschlussparty wurde es auch endlich etwas kühler, sodass dem Feiern in und um die Halle nichts im Wege stand und auch die Nacht im Zelt erholsam war. Bis spät in die Nacht ist ausgelassen gefeiert worden – es wurden sogar Pläne für eine Ka6M geschmiedet (DZ-Productions)! Die Siegerehrung wurde am Sonntagmor-

gen von Landesverbandspräsident Ernst Eyermann, der stellvertretenden Landesjugendleiterin Doro Riewe, dem Wettbewerbsleiter Volker Schliephake sowie Phillip Tecklenburg als Vertreter des Ausrichters vorgenommen.

In der Teamwertung belegte der SFV Vulkaneifel den ersten Platz, die Paradiesvögel aus Dannstadt den zweiten und der AC Nastätten den dritten Platz.

In der Einzelwertung konnten Georg Lenz, Paul May und Tom Everin punkten.

Vielen Dank und ein großes Lob an die Ausrichter aus Worms – es war super bei euch!!!
Konstantin Dibbern

Ergebnisse Jugendvergleichsfliegen 2016

Mannschaft

Rang	LV
1	SFV Vulkaneifel e.V.
2	Paradiesvögel Dannstadt
3	AC Nastätten e.V.

Einzelwertung

Rang	Name
1	Georg Lenz
2	Paul May
3	Tom Everin

Wir gratulieren:

SFG Wershofen



Am 11. Juni ist Henning Urack von der SFG Wershofen alleine geflogen
Fluglehrer Christoph Marjan, Alleinflieger Henning Urack, Fluglehrer Martin van der Mühlen

SFG Wershofen



Alles an einem Tag: **Sonnenaufgangsfliegen** – 4 Alleinflieger, 93 Starts, 32 Gastflüge



Nach vielen Jahren erneut freigeflogen: André Tillmann
– Schläge gab's trotzdem wieder ...



Florian Müller, gerade 14 Jahre, mit seinen Fluglehrern Bernd van der Mühlen und Jan Bodenheim (mit den Töchtern Sophia und Hannah)



Leon Habermeier wird von André Tillmann vor dem 3. Alleinflug eingeklinkt



Gerd Krautwig lässt **Leonard Grimus** allein fliegen



Die Mitglieder, insbesondere die Flugschüler des AeroClubs Wissembourg-Schweihofen-e.V., gratulieren unserer Fluglehrerin **Katharina Baatz** zum bestandenen TMG-Classrating.

Katharina ist leider unser einziger weiblicher Fluglehrer und wird nun auf all unseren Flugzeugmustern ausbilden.

Wir wünschen ihr viel Spaß dabei.

Nachruf



Der Flugsportverein erhielt die traurige Nachricht über den Tod seines Ehrenmitgliedes Fritz Kasten. Wir trauern um unseren Fliegerkameraden, der sich während seiner 61-jährigen Mitgliedschaft im Flugsportverein viele Verdienste und hohe Anerkennung erworben hat.

Für seinen ehrenvollen Einsatz wurde Fritz die „Goldene Dädalus-Medaille“, die höchste Auszeichnung des Deutschen Aero Clubs, verliehen.

Wir verneigen uns vor unserem lieben Fritz, dessen menschliche Qualitäten uns allen Vorbild waren.

Vorstand und Mitglieder des Flugsportvereins Hoppstädten-Weiersbach e.V.

Schule der Flieger 2016

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz



Aus- und Fortbildung			
Rubrik	Seminar	Inhalte	Termin
Fluglehrerlehrgänge/ -fortbildungen	Fortbildung	Fluglehrerfortbildung	14.01. – 15.01.2017
	Fortbildung	Fluglehrerfortbildung	18.02. – 19.02.2017
	Ausbildung	Fluglehrerausbildung Segelflug	17.04. – 28.04.2017
	Ausbildung	Fluglehrerausbildung UL, CRI, TMG	07.05. – 12.05.2017
Fliegerische Praxis	Alpineinweisung	Flugsicherheitstraining	28.05. – 02.06.2017
Theorie	pc-met	Vermittlung von Kenntnissen zum Selbstbriefing	11.03.2017
	Flugleiter	Rechte und Pflichten des Flugleiters auf Verkehrslandeplätzen, Segelfluggelände und UL-Plätzen	04.03.2017
	Theorie, 1. Teil	Lehrgang fürPPL(A), LAPL(A), LAPL(S) Navigation	01.04. – 02.04.2017
	Theorie, 2. Teil	Lehrgang fürPPL(A), LAPL(A), LAPL(S) mit Prüfung	07.04. – 13.04.2017
	BZF I und II	Funksprechzeugnis mit Prüfung	07.04. – 13.04.2017
Technik	Zellenwart FVK	Wartungs- und Reparaturarbeiten Kunststoffbauweise	24.11. – 27.11.2016
	Grundmodul Technik	Voraussetzung für die Ausstellung des Technischen Ausweises	29.10.2016
	Fallschirmpacker	Ausbildung zum Fallschirmwart mit Abschlussprüfung	03.11. – 06.11.2016
	Workshop „Bespannen“	Bespannen mit Oratex	04.11. – 06.11.2016
	Fortbildung technisches Personal	Aktuelles von EASA und LBA: die technische L-Lizenz Part-M-Light	12.11.2016
	Windenwart	Ausbildung zum Windenwart + Info Elektrowinde	26.11. – 27.11.2016
	Grundmodul Technik	Voraussetzung für die Ausstellung des Techn. Ausweises	21.01.2017
Zellenwart Holz/Gemischt	Wartungs- und Reparaturarbeiten Gemischtbauweise	10.02. – 12.02.2017	
Motorenwart	Ausb. Gemäß DAeC: Module FM, M1, M2 – bei Bedarf AM	16.03. – 19.03.2017	

Weitere Termine 2016

Datum	Veranstaltung	Ort
13. November 2016	Standardisierung ATO	Bad Sobernheim
19. November 2016	UL- und Motorfliegetag	Bad Sobernheim
2. – 4. Dezember 2016	Jugendleitertagung	Bad Sobernheim
4. Februar 2017	Segelfliegetag 2017	Nürnberg



International Air Cadet Exchange

Mein Austausch mit dem International Air Cadet Exchange nach Holland startete am Morgen des 19. Juli dieses Jahres von Deutschlands größtem Flughafen Frankfurt aus. Ich checkte ein, und schon ging es los! Mit einem Airbus A321 von Lufthansa landete ich in Amsterdam. Dort wurde ich direkt bei meiner Ankunft von meinen „Escorts“ willkommen geheißen und zu einem Bus geführt, der uns zu unserer Unterkunft für die nächsten 16 Tage brachte.

In der Woensdrecht Air Base angekommen, lernte ich die ersten anderen Teilnehmer kennen und konnte mein Englisch ausprobieren.

Die nächsten 16 Tage begannen sehr früh und endeten sehr spät.



Das Programm fand zur Hälfte in einigen Stützpunkten der Königlich Niederländischen Luftwaffe statt, die übrigen Programmteile spielten sich im zivilen Raum ab.

Einer der ersten Höhepunkte für mich war der Frühsport, der auch zur Gruppenbildung beitragen sollte. Hierzu bekamen alle Teilnehmer einen militärischen Overall. Militärisch gewandt trafen wir uns auf dem Sportplatz, wo uns ein Commander 45 Minuten lang über das Gras robben ließ. Danach machten wir Kräftigungsübungen und bekamen gruppenweise einen Baumstamm zugewiesen, an dem wir unsere Fähigkeit zur Teamarbeit testen sollten.

Das Erlebnis überhaupt war am 4. Tag die Luftbetankung in einer KDC-10. Wir flogen mit dem Tanker ca. 30 Minuten, bis wir über der Nordsee in dem Übungsgelände der Luftwaffe waren. Dort trafen wir dann auf 2 Gruppen, die aus je sechs F-16-Kampffjets bestanden, die nach und nach an unserem Tanker aufgetankt wurden. Unglaublich, diese Flugzeuge im Flug und dann auch noch nur wenige Meter entfernt von einem selbst zu sehen! Weitere Programmpunkte waren der Be-

such des Rijksmuseums und der Stadt Amsterdam. Auch eine Führung durch das Hafengelände von Rotterdam gehörte dazu und – noch ein Highlight – der Besuch der „Vliegbasis“ Volkel, auf der fast alle F-16-Kampffjets stationiert sind.

Dort bekamen wir zuerst eine Einweisung in das Fluggelände und in die Technik des F-16. Im Anschluss waren wir beim Anlassvorgang des Jets dabei und konnten sogar den Start aus 20 Meter Entfernung sehen und spüren.

Insgesamt muss ich sagen: Diese zwei Wochen Austausch waren die interessanteste Zeit in meinem bisherigen Leben, und ich kann jedem Jugendlichen, der sich für die Luftfahrt interessiert, nur empfehlen, an einem solchen Austausch teilzunehmen!

Oben:

Eine F-16 kurz nach der Luftbetankung aus dem Tanker heraus fotografiert.

Der Pilot winkt dem Fotografen.

Foto: Nils Brand

Links:

Frühsport in der Air Base Woensdrecht

Links unten:

Das IACE-Netherlands-Team mit Betreuern bei der Flughafen Feuerwehr in Woensdrecht

Studium inkl. ATPL

Die Aero-Beta Verkehrsfliegerschule bietet Ihnen in Zusammenarbeit mit der Hochschule Karlsruhe und der Hochschule Worms die Möglichkeit Ihren ATPL inkl. eines Bachelorabschlusses zu erwerben.

Technisches Studium



Bachelor of Engineering (B.Eng.)

Studienschwerpunkt
Aeronautical Engineering
mit der Spezialisierung
- Flugversuchingenieur/in
- Technische/r Pilot/in
in den Bachelorstudiengängen
Maschinenbau und Mechatronik



EIAB
EUROPEAN INSTITUTE
OF AVIATION AND BUSINESS

www.aero-beta.de

Betriebswirtschaftliches Studium



Bachelor of Science in Aviation Management & Pilotung

- Betriebswirtschaftlicher Bereich
- Ingenieurwissenschaftlicher/Aviatischer Bereich
- Flugpraktische Ausbildung

AERO-BETA VERKEHRSLIEGERSCHULE

Stuttgart, Nürnberg-Herzogenaurach, Mannheim-Worms, Erfurt-Sömmerda

Rechts:
Das IACE-Netherlands-Team mit Betreuern vor der KDC 10, dem Tanker der niederländischen Luftwaffe.



Ganz rechts:
Rechts: Erklärung des Waffensystems einer F-16 an der Airbase Volkel



IACE – Was ist das?

Der „International Air Cadet Exchange“, kurz IACE, ist ein zweiwöchiger internationaler Austausch für Luftfahrtbegeisterte im Alter von 18 bis 20 Jahren.

Auf der rheinland-pfälzischen Jugendleitertagung Ende November stellte Philipp Martin seine Erfahrungen mit dem IACE 2015 vor. In einem anschließenden Gespräch erklärte mir der Bundes-Luftsportjugend-Koordinator für den IACE Jan Bischoff noch Einzelheiten und legte mir nahe, „es einfach zu probieren“. Denn: „Eine Bewerbung lohnt sich!“

Kurz darauf erkundigte ich mich auf der Internetseite des IACE Germany und las noch einiges über den Austausch und über die vielen verschiedenen Möglichkeiten, die angeboten werden. Außerdem erfuhr ich,

dass ich mich mit einem offiziellen Anschreiben bewerben müsste.

Nachdem ich meine Bewerbung abgeschickt hatte, wurde ich über den Vorgang ständig auf dem Laufenden gehalten. Das gab mir den Eindruck, etwas Besonders zu sein. Vier Wochen danach kam die ersehnte Antwort: Ich war für den IACE 2016 angenommen.

Vom 19. Juli an bekam ich die Möglichkeit, 16 Tage lang am Austausch in den Niederlanden teilzunehmen. Ich hoffte natürlich, fliegerisch einiges mitnehmen und dabei auch meine Englischkenntnisse verbessern zu können und – natürlich – dabei auch viel Spaß zu haben.

Am 18. Juni machte ich mich auf den Weg zur Auftaktveranstaltung nach Köln-Wahn.

Hier wurde uns die Geschichte des

IACE und der IACE in Deutschland mit dem Programm für 2016 vorgestellt. Außerdem bekamen wir Einblick in die IACE-Aufenthalte von Isa Held, Jan Bischoff und Volker Winstroth. Nach einer Stärkung in der Luftwaffenkantine nahmen wir an einer Führung durch die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung teil. Ein (obligatorisches) Gruppenfoto bot sich bei der Besichtigung eines Tankflugzeugs an.

Anschließend bekamen wir wichtige Informationen zu unserem Austausch, z. B. zu Verhaltensregeln, die Flugtickets, Poloshirts und Krawatten (Dresscode!) wurden ausgehändigt und die Gastgeschenke besprochen.

Noch offene Fragen konnten zum Schluss geklärt werden.

Nils Brand; Fotos: Olivier Sandrijn van der Heijden und Nils Brand

LTB-Follmann

... der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlem

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

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

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



3. OLC Glider Race auf der Wasserkuppe

Segelfliegen und Wasserkuppe gehören untrennbar zusammen, und so war ich gerne als Rückholer für Christof Geißler beim 3. OLC Glider Race vom 9. bis 16. Juli auf Hessens höchstem Berg dabei.

Die 16 Teilnehmer wurden heuer vom Wetter nicht verwöhnt. Immer wieder sorgte feuchte Luft für Ausbreitungen, und starker Wind bremste die Piloten ab und an aus. Flugtag eins am 9.7. entwickelte sich auf der Wasserkuppe zum reinsten Wetterkrimi: Nachdem anfangs immer wieder Wolkenfelder über die Rhön gezogen und starker Wind die Thermik verwirbelt hatte, machte das Wetterfenster am Nachmittag doch noch auf, und Sportleiter Reiner Rose konnte nach mehrmals verschobener Startbereitschaft bei auflebender Thermik um 15.00 Uhr mit dem Schleppbetrieb beginnen. Vorgegeben waren 174,3 km

mit den Wendeln Philippsthal – Kaltennordheim – Wasserkuppe – Kühndorf-Dolmar – Hohe Hölle und zurück zur Wasserkuppe. Bei guter Wolkenoptik gab Rose die Startlinie um 16.00 Uhr frei. Mit einem imposanten Rallyestart, gut sichtbar für die zahlreichen Zuschauer, machte sich das Feld auf den Weg. Bis zu den ersten zwei Wendeln lief es bei einer Wolkenbasis von bis zu 1.500 Meter NN ganz ordentlich. Danach bremste Warmluft den Schnitt etwas aus. Tagessieger Benjamin Schüch (LS 8/AC Pirna) überflog um 18.16 Uhr die Finish-Linie der Wasserkuppe mit 76,62 km/h. Auf Platz 2 folgte Björn Gintzel (LS 8/AC Bonn- Hangelar) mit 76,32 km/h vor Max Schäfer (Discus 2/VFL Mönchengladbach), der auf 74,36 km/h kam. Pech für Vorjahressieger Simon Schröder (Discus 2a/SFV Bad Wörishofen), der, lange in Führung liegend, nach der Wende

Hohe Hölle die Höhe für die Wasserkuppe nicht mehr schaffte und auf dem Huhnrain landete. Von den 16 abgeflogenen Piloten bewältigten neun die Aufgabe. Einen weiteren Wertungsflug gab es am 12. Juli. Sportleiter Rose setzte eine 160,17-km-Dreiecksflugaufgabe an. Nach mehrmaliger Startverschiebung bei teils geschlossener Wolkendecke konnte gegen 14.30 Uhr gestartet und schließlich um 15.20 Uhr mit nahezu geschlossenem Feld abgeflogen werden. In Richtung erster Wende Philippsthal verbesserten sich die Flugbedingungen. Richtig gut war das Wetter auf dem zweiten Kurschenkel zur Wende Alsfeld. Von dort sollte es vorbei an der Wasserkuppe zur Schlusswende Hohe Hölle gehen. Ab Fulda herrschte mehr und mehr eine geschlossene Wolkendecke vor. Bei äußerst launischem Wetter und wechselnden Flugbedingungen schafften

Oben:
Förderflugzeug
NW 2

Unten links:
OLC Discus mit
Matthias Arnold

Unten rechts:
Start auf der Was-
serkuppe





Oben links:
Die drei Sportsol-
daten

Oben Mitte:
Simon Schröder
beim Wiegen

Oben rechts:
Chris Jörges von
Rhönflug Gersfeld
flog mit ASW 27

schlussendlich nur drei Piloten die Aufgabe mit einer Zeitwertung. Alles richtig gemacht hatte Matthias Arnold mit dem OLC Discus 2T, als er nach 1:47,89 mit 89,7 km/h die Ziellinie der Wasserkuppe querte. Nahezu 26 Minuten musste er warten, bis Dirk Gintzel (LS 8) mit 72,06 km/h vor Sohn Björn (LS 8) 71,92 km/h (beide AC Bonn-Hangelar) auf der Wasserkuppe einschwebte. Simon Schröder (Bad Wörishofen) und Christof Geißler (Freudenstadt) wendeten noch an der Hohen Hölle. Geißler versuchte zwar, im Hangflug wieder an Höhe zu gewinnen und die Wasserkuppe zu übersteigen – für die Zuschauer durchaus spannend anzusehen –, doch half alles nichts. Vorbei am

Pferdkopf steuerte der Discus-Pilot aus Freudenstadt den Werksflughafen Schleicher an, wo aus Richtung Fulda außer ihm und Schröder weitere Teilnehmer gelandet waren.

Zum besten Tag des diesjährigen OLC Glider Race entwickelte sich der 15. Juli. Hier machte Benjamin Schüch (LS 8) gemeinsam mit Simon Schröder (Discus 2a) mit 93,71 km/h und 11 Tagespunkten das Rennen über die 160,17-km-Flugaufgabe. Selbst der achtplatzierte David Barth (Discus 2T) war mit ansehnlichen 93,46 km/h noch eng dabei. Besonders eindrucksvoll eine 8er-Gruppe, die, von der Hohen Hölle kommend, zusammen die Ziellinie überflog.

Das Feld wurde an weiteren drei Tagen gestartet, aber Ausbreitungen und starker Wind verhinderten den Abflug.

Dass die Wasserkuppe wieder eine Reise wert ist, beweisen die zahlreichen begeisterten Besucher des OLC Glider Race, und mit jährlich über 800.000 Tagestouristen ist sie sicherlich eines der attraktivsten Fluggelände in Deutschland.

Gesamtwertung OLC Glider Race nach drei Flugtagen:

1. Benjamin Schüch, LS 8 AC Pirna, 22 Punkte;
2. Björn Gintzel, LS 8 AC Bonn-Hangelar, 18 Punkte;
3. Max Schäfer, Discus 2 VfL Mönchengladbach, 15 Punkte.

Lothar Schwark

JUNKERS

Profly

8,33 KHZ

Jetzt umrüsten und Angebot sichern!



f.u.n.k.e. AVIONICS Flugfunkgerät ATR 833 2K LCD **1.200 Euro**

f.u.n.k.e. AVIONICS Flugfunkgerät ATR 833 2K OLED **1.299 Euro**

www.junkers-profily.de | Hotline: +49 (0) 9221 879 312



Glasflügel-Fly-in Bad Saulgau

Vom 12.–14.08. fand auf dem Flugplatz in Bad Saulgau das diesjährige Glasflügel-Fly-in statt. Mit 85 teilnehmenden Flugzeugen und mehr als 200 Teilnehmern war es wohl das mit Abstand größte Fly-in für Flugzeuge eines Herstellers überhaupt. Einige Teilnehmer reisten um die halbe Welt, um hierher zu kommen. So das Ehepaar Justin und Gillian Wills, das aus Neuseeland angereist war. Wills' Vater war damals zuständig dafür, dass der Segelflug in Deutschland nach dem Krieg von den Alliierten wieder freigegeben wurde.

Bei bestem Wetter konnten sich die Teilnehmer voll und ganz dem Erlebnis „Glasflügel“ zuwenden. Neben drei Glasflügel 604 standen unzählige Libellen und Kestrel auf dem Vorfeld, zwei BS1 und verschiedene Prototypen und Einzelstücke. Die staunenden Besucher konnten eine Libelle mit Doppel-Reifen im Hauptfahrwerk

bewundern oder die erste jemals gebaute Libelle.

Fünf Schleppmaschinen brachten in kürzester Zeit alle flugwilligen Glasflügel-Piloten an den blau-weißen Himmel, und bei mäßiger Thermik konnten die Gäste den Anblick von Glasflügel-Fluggeräten in allen Himmelsrichtungen genießen.

Pünktlich um 19 Uhr startete das Abendprogramm: Nach schwäbischer Kost wartete auf die Teilnehmer zunächst ein Vortrag von Peter Selinger über den Anfang des Verbundfaserbaus von Segelflugzeugen. Danach ging es weiter: mit technischen Berichten ehemaliger Glasflügel-Mitarbeiter, mit Anekdoten und allerlei Geschichten rund um das Thema „Glasflügel“.

Der Sonntag begann wieder bei bestem Wetter mit einer Formation aus den drei BL-PA18, die jeweils eine 604 schleppten. Ein wirklich eindrucksvolles Bild: drei kleine gelbe Hummeln vor drei riesigen Segelflugzeugen. Mit einem Abschlussbriefing endete der „offizielle“ Teil des Fly-in. Dieses Glasflügeltreffen war in jeder Hinsicht einzigartig: die schiere Menge an Flugzeugen und Piloten, die vielen großen und kleinen Glasflügel-Geschichten, die perfekte Organisation. Herzlichen Dank an all die vielen helfenden Hände, die dazu beigetragen haben.

Torsten Beyer

Glasflügel

Eugen Hänle, den meisten Segelfliegern bestenfalls ein nur noch vom Namen her bekannter Konstrukteur und Flugzeugbauer, hat mit seiner Firma Glasflügel in Schlattstall viele wegweisende Entwicklungen für den Segelflug auf den Weg gebracht. Heute von allen Flugzeugbauern verwendet und von der Segelfliegergemeinde als Selbstverständlichkeit empfunden, stehen die Glasflügel-Flugzeuge, inzwischen bald 50 Jahre alt, in puncto Technik den modernen Segelflugzeugen kaum nach. Vor 40 Jahren, am 21. September 1975, ist Eugen Hänle bei einem Flugzeugabsturz ums Leben gekommen.

Aus diesem Anlass fand zu Ehren Eugen Hänles in diesem Jahr ein GLASFLÜGE-Fly-in am Flugplatz Bad Saulgau statt. Hier war die Endmontage-Halle der Firma Glasflügel. Natürlich werden dort heutzutage keine Flugzeuge mehr gebaut, sondern sie wird als Flugzeughalle genutzt. Aber es gibt doch einen Eindruck davon, wo Libelle, Hornet, Kestrel & Co in den 1970er-Jahren entstanden sind. Neben ca. 200 Teilnehmern waren auch einige der ehemaligen Mitarbeiter der Firma Glasflügel da, die einige Geschichten und Anekdoten zu erzählen und über technische Details zu berichten hatten.

Oben:

Drei Piper PA 18 der BL-Staffel schleppen drei Glasflügel 604;

Foto:

Peter F. Selinger



Links:

Die erste Libelle und Modell im Maßstab 1:2.

Foto:

Jan Max Meyer

AKTION

FUNKGERÄTE 8,33 kHz

Jetzt umsteigen!

Der 31.12.2017 kommt näher!

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Faire Preise. Echter Service.

www.segelflugbedarf24.de



Matthias Sturm im Schlusspurt zum Sieg FAI Grand Prix Germany in Musbach

Oben links: Musbach von oben: die Hallen und Startrichtung 17

Oben rechts: Mario Kießling mit dem neuen Ventus 3T bei den Startvorbereitungen

Als durchweg gelungenes Ereignis verbuchte die ausrichtende Fliegergruppe Freudenstadt den vom 6.–13. August ausgetragenen FAI Grand Prix Germany. 19 Piloten aus Frankreich, den Niederlanden, Tschechien, Polen, Schweden, Südafrika und Deutschland nahmen daran teil und sorgten für internationales Flair.

Endergebnis: 1. Matthias Sturm, ASG 29 18 m, LSV Schwarzwald, 50 Punkte. 2. Holger Karow, JS-1 18 m, FG Wolf Hirth, 49 Punkte. 3. Mario Kießling, Ventus 3T, FG Wolf Hirth, 39 Punkte.

Die Ergebnisse im Einzelnen: Nach sechs spannenden Wertungsflügen durfte sich Matthias Sturm (ASG 29 18 m) vom LSV Schwarzwald als Champion feiern lassen. **Matthias Sturm und Holger Karow** qualifizierten sich zu guter Letzt für das Finale in Potchefstroom/Südafrika, das vom 5.–12. November 2016 ausgeflogen wird. Vor Musbach wurde die SGP-Serie 7 für 2016 (Sailplane Grand Prix) in Chile, Spanien, Russland, Italien, Frankreich, Österreich, Großbritannien

und den USA ausgetragen. Der insgesamt eher launische Sommer erfreute die Piloten mit „passgenauem“ Flugwetter über dem Schwarzwald.

Matthias Sturm (ASG 29/18 m) vom LSV Schwarzwald flog sich mit 50 Gesamtpunkten an die Spitze. Holger Karow (JS-1 18 m) von der Fliegergruppe Wolf Hirth brachten 49 Punkte Gesamtplatz 2 ein, gefolgt von Mario Kießling (FG Wolf Hirth), der mit dem neuen Ventus 3T 39 Punkte und damit Gesamtplatz 3 erflieg. Eine bessere Platzierung vergab Kießling beim dritten Wertungsflug, als er mit einer Außenlandung in Mühlacker null Punkte verzeichnete. Neben seinem ausgezeichneten Tagessieg am Schlußtag stellte Mario die Leistungsfähigkeit des ganz kurz zuvor übernommenen neuen Flaggschiff von Schempp-Hirth – noch ohne Hilfsmotor unter Beweis. Nur eine Woche vor Musbach hatte Kießling das Flugzeug übernommen und flog sich mit dem fabrikneuen 18-Meter-Renner mehr und mehr ein. Bei früheren Meisterschaften in Musbach konnte

Sturm nicht immer seinen Heimvorteil ausfliegen. Heuer belegte er beeindruckend mit zwei Tagesiegen, drei zweiten Plätzen und Tagesplatz vier seine Sprintqualitäten. Während Sturm die ersten beiden Flüge als Tagessieger absolvierte, flog Karow nach Tagesplatz vier und zwei darauf folgend drei Tagessiege ein, um am fünften Flugtag an Sturm vorbeizuziehen. Tagesplatz 2 (108,1 km/h) reichte Sturm am Schlußtag, um wiederum Karow hinter sich zu lassen.

Die längste Flugstrecke schrieb Sportleiter Axel Reich am ersten Wertungsflug mit 334,62 km aus. Die kürzeste und auch spannendste Wertung wurde am 3. Wertungstag mit 144,58 km ausgeflogen. Der von den meisten Piloten gewählte Flug durchs wilde Murgtal flöbte sicherlich trotz Sicherheitshöhe schon etwas Respekt ein. Strahlender Sieger der 6. Wertung wurde Kießling mit „Debütant“ Ventus 3T, der mit 108,2 km/h die 271,74-km-Flugaufgabe um Bad Teinach-Bonndorf/Schwarzwald-Sigmaringen-Glaten absolvierte. Damit erzielte er mit dem Brand-

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

irlshop

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

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



neuen Ventus 3T den ersten Tages-sieg bei dessen Wettbewerbsdebüt in Deutschland. Den schnellsten Schnitt erlangte Sturm am 2. Wertungstag mit 122,3 km/h über 255,2 km. An allen Flugtagen bewältigte der mehrheitliche Teil der Teilnehmer die Flugaufgaben. Die Heimkehrer-Quote betrug an drei Tagen 100 Prozent. 17 Piloten verbuchten zum Ende zumindest zwei Zähler auf ihrem Punktekonto. Freddy Barthelemy, bereits für Südafrika qualifiziert, flog zum Training den Grand Prix mit einer ASW 27 mit. Die Aufgaben führten über den Schwarzwald und die Schwäbische Alb, und einmal ging es rund um Stuttgart. Herrschte beim offiziellen Training brütende Hitze, floss nach und nach kalte und labile Luft ein, die teilweise gute Aufwinde hervorbrachte. Einzig am 12. August ließ eine durchziehende Warmfront keinen Flug zu.

„Ein cooler Wettbewerb“, befand Langstreckenspezialist Michael Schlaich vom LSV Schwarzwald. Sein erster Grand Prix habe viel Spaß gemacht und er habe manches dazugelernt. Wohl der erfahrenste Pilot war Laurens Goudriaan aus Südafrika, für den der

Schwarzwald fliegerisch absolut Neuland war. Er fliegt in Benalla/ Australien (Januar 2017) seine 17. Segelflug-WM mit. Wie Karow und der Pole Tomasz Chudoment flog Goudriaan (einmal Tagesplatz 3 und Sieger am offiziellen Trainingstag mit 122,5 km/h über 288 km) eine JS-1 18 m. Das Hauptfeld war mit neun ASG 29 vertreten. Zwei ASH-31 Mi nebst zwei Ventus 2cT ergänzten neben dem Ventus 3T und einer Antares 18T das Feld. Das beste IGC-Ranking von 14 hatte der Tscheche Roman Mracek (ASG 29 E) zu bieten. Wie sein Landsmann Petr Svoboda (ASG 29) landete er je zwei Mal auf Platz 3 der Tagesplatzierungen. Dass der Grand Prix ohne Hektik und so glatt über die Bühne ging, war nicht zuletzt Verdienst des Meteorologen Walter Hermann mit seinen zuverlässigen Voraussagen. Dass der FAI Grand Prix sportlich einiges zu bieten hatte, entging der Öffentlichkeit nicht: Nahezu täglich berichtete die regionale Presse, und Radio SWR 4 aus Tübingen ließ es sich nicht nehmen, immerhin 3,30 Minuten live vom Flugfeld zu berichten. Immer wieder wurde man in und um Freudenstadt auf das Event angesprochen, und selbst die

Politik, vertreten durch den Landtagsabgeordneten und sportpolitischen Sprecher der CDU Norbert Beck, kam nach Musbach.

Freudenstadts Oberbürgermeister Julian Osswald überbrachte beste Grüße und betonte, wie wichtig es sei, dass nicht nur ein interessiertes Fachpublikum, sondern auch die Allgemeinheit von solchen Sportereignissen erfahre. Denn nur so ließen sich Nachwuchs und neue Talente gewinnen.

IGC-Vizepräsident Christof Geißler (Mitglied der FG Freudenstadt) bedankte sich bei allen Teilnehmern für ihr Kommen und die guten Leistungen. Last not least freuten sich die Musbacher Bürger – ein dickes Lob vom ausrichtenden Verein ging an alle Helfer – über ihre Besucher und wünschten sich wieder einmal so ein Event, das – am Rande vermerkt – ganz offensichtlich bezeugt: Auch der Flugsport braucht immer wieder eine Bühne zur Darstellung seiner Möglichkeiten und der Berechtigung seiner Ansprüche – eine Botschaft, die durchaus positiv angekommen ist, wie der FAI Grand Prix im Schwarzwald jetzt gezeigt hat.

Lothar Schwark

Oben links:
Gruppenbild der Teilnehmer vor dem Start

Oben Mitte:
Matthias Sturm

Oben rechts:
Die Sieger des Grand Prix: Holger Karow, Matthias Sturm, Mario Kießling



Anschau Komet Segelflughänger

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

Unser Preishit: Anschau Komet Eco

Preis ab **7.250 EURO**

zzgl. 19% MwSt. = 8.627,50 EURO



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





Stade vor China

Norddeutsches Studenten-Team gewinnt die „Payload Challenge“

Oben links: Startlinie in York. 10 britische Hochschulen hatten gemeldet.

Oben Mitte: Hydra-Flügel von unten. Die roten Elemente zur Befestigung von Fahrwerk und Leitwerksträger stammen aus dem 3D-Drucker. Motor und Batterie sind an drei CFK-Röhren befestigt, die im Profil stecken. Servos sind mit lackierten Kupferdrähten angeschlossen.

Oben rechts: So sah Hydra mit 3,2 kg Wasser aus, vor dem entscheidenden Start. Die Wasserflaschen hängen im Carbon-Bügel des Fahrwerks.

Flugmodelle für große Gewichte oder große Volumina sind eine beliebte Wettbewerbs-Aufgabe für Ingenieur-Studenten in angelsächsischen Ländern. Schon einige Male nahm die Private Hochschule Hansecampus Stade am Wettbewerb des britischen Modellflugverbandes BMFA teil. Nun, am 11./12. Juni, behauptete sich schon zum dritten Mal ein Hansecampus-Team auf einem Flugplatz im englischen York gegen Konkurrenz aus Großbritannien und China in der Gewichtskategorie.

Der Vorsprung war groß: Insgesamt 627,08 Punkte sammelte das deutsche Team; die schärfste Konkurrenz, die chinesischen Beihang University, kam nur auf 397. Ihr Team, unterstützt von zahlreichen chinesischen Schlachtenbummlern, musste entsetzt mit ansehen, wie ihre superleichte Konstruktion mit 4 kg Wasser zwar abhob, dann aber in der ersten Kurve abschmierte und auf der Asphaltpiste zerschellte. Das brachte für die Runde 3 „Zero“.

„Wir wussten zwar, dass wir vier Kilo schaffen, konnten jetzt aber auch mit 3,2 kg gewinnen. Darum haben wir taktisch entschieden und sind auf Nummer sicher gegangen.“ So Alexander Keck, Sprecher des 14-köpfigen Teams aus Stade über die entscheidende Runde 3. Alle britischen Teams waren schon in Runde 2 an 2 kg Zuladung gescheitert – die Modelle selbst waren teilweise zu schwer, um mit dem vorgeschriebenen elektrischen Antrieb auch noch Zusatzgewichte zu stemmen. – Zum Ablauf des Wettbewerbs später. Zunächst das Projekt.

Die Hydra

Die Ausschreibungen der Education Working Group des BMFA wechseln Jahr für Jahr, um immer neue Lösungen zu erzielen. Für 2016 waren wieder drei Klassen ausgeschrieben – Distanz, Volumen- und Gewichtstransport. Die Modelle der Klasse 3 „Weight“ mussten als neue Rahmenbedingung einen Ball von 150 mm Durchmesser in den Rumpf integrieren, der – selbst ohne relevantes Gewicht – zugänglich bleiben sollte, als ob in ihm ein elektronisches Sensorsystem untergebracht wäre – also quasi eine Drohnenkamera mit 60° freiem Sichtfeld nach unten und mit bestimmten Abständen von fiktiven Rotoren entfernt. Zugelassen waren aber nur Flächenmodelle!

Einzig möglicher Antrieb war der E-flight-Power10-Motor von 122 g Gewicht, kombiniert mit einem E-flight-40A-Regler und einem 3S-LiPo-Akku von bis zu 2200 mAh. Entscheidend, so die Ausschreibung unter <https://bmfa.org/Contests-Events/BMFA-Events/BMFA-Payload-Challenges>, soll das Verhältnis zwischen Modellgewicht zur Wassermenge sein, die in Tanks unterzubringen war.

Das Stader-Team konnte Erfahrungen mit einem Flügel nutzen, wie ihn schon das 2015er-Helios-Team erfolgreich eingesetzt hatte. Im Windkanal war das Verhalten von Schalen, D-Box und geodätischer Rippenbauweise getestet worden. Der Flügel wurde jetzt mit 1800 mm Spannweite aber größer als bisher, weil sich die Regel geändert hatte, und auch das Profil wurde angepasst. Ein erneuter Test im Bremer Airbus-Windkanal bestätigte die

Flügelgeometrie in Verbindung mit dem Wortmann FX-74-CL5-Profil; es ergaben sich enorme Auftriebsbeiwerte bei allen nutzbaren Anstellwinkeln. Für die Berechnungen nutzte das Team die Software XFLR. Balsarippen wurden mit einem Laser selbst geschnitten. Sie stehen im rechteckigen Mittelstück geodätisch, weil dieser Flügelteil bei der Verteilung der Lasten im Modell eine tragende Funktion hat und besonders steif sein muss.

Für D-Box und Holm kam hochwertiges Kohlegewebe mit einem Flächengewicht von unter 80 g/m² zum Einsatz – schließlich verfügt die Privatuni Stade über ein in Deutschland einmaliges CFK-Zentrum, das angehende Flugzeugingenieure mit dem immer wichtiger werdenden Werkstoff vertraut macht.

D-Box und Holm bilden eine geschlossene Torsionsbox mit 45° Faserrichtung und bestehen aus Gewichtsgründen aus nur einer einzigen, nasslaminierten Gewebelage, die nach mehreren Versuchen auf einen Faservolumengehalt von 65% gebracht wurde. Die Rippen sind an den senkrecht stehenden Holm geklebt und mit Kohlefaser Capstrips verstärkt. – Seit dem dritten Prototyp ist der Holm durch zusätzliche UHM (Ultrahochmodul)-Fasern oben und unten verstärkt – ohne diesen knickt die Tragfläche im Flugtest.

Im Windkanal wurden auch verschiedene Leitwerksformen getestet. Das Team entschied sich gegen das T-Leitwerk, das 2015 den Helios zum Sieg gesteuert hatte: Neben technischem Aufwand ließ sich mit einem V-Leitwerk auch Gewicht sparen. Beim Rumpf wurde ebenfalls die

Stader Tradition einprägsamer Eleganz verlassen. Die geforderte 15-cm-Kugel hätte einen enormen Dickrumpf verlangt; dieser Lösung war das chinesische Team gefolgt. „Wir wollten es einfach und leicht“, sagt Alexander Keck. Die Kugel wurde offen vor dem Leitwerk zwischen zwei zusammenlaufende Karbonröhren gehängt.

Blieben die Wassertanks. Die flügel-förmigen Helios-Tanks des Vorjahres aus Karbon waren sehr aufwendig; einfacher, entschied das Team, sind zwei Wasserflaschen unter dem Rumpf, integriert in die Halbschale des Fahrwerks. Jetzt hatte das Modell drei Köpfe – ansatzweise wie das sagenhafte Ungeheuer Hydra der griechischen Mythologie. Weitere Details siehe <http://hydrapl16.jimdo.com/>

Der Wettbewerb

Britische Payload-Challenges sind nicht einfach Modellflugwettbewerbe. Vor den kritischen Augen fachkundigen Juroren aus der Flugzeugindustrie stellen alle Teams zunächst ihre Projekte vor – mit Zeichnungen, Berechnungen der zu erwartenden Leistungen und einer 5-Minuten-Präsentation des gesamten Vorhabens. Dabei kann man kostbare Punkte sammeln – mit 110,2 landeten die Stader hier bereits vorne! 42 von 50 möglichen Punkten für die Dokumentation, 45 von 50 Punkten für die Zeichnungen und 23,2 Punkte von 30 für die Präsentation – doch gerade die Konkurrenz aus China kam mit 108 Punkten schon ganz nahe.

Beim Processing der angemeldeten Modelle wurde nicht nur geprüft, ob

die Bestimmungen eingehalten waren und ob Vortrag und Wirklichkeit zusammenpassten. Entscheidend für die Weight Challenge war das Verhältnis von Flugzelle zur Nutzlast. Lange Gesichter des deutschen Teams: Die Chinesen hatten einen Flieger von nur 650 g Leergewicht mitgebracht, Hydra war 234 g schwerer! Bei gleicher Nutzlast würde die Beihang-Universität sicher gewinnen. Deutlich mehr Masse brachte die britische Konkurrenz auf die Waage; nur Team 3 der Loughborough-Universität kam mit einem Modell von 1150 g für die Konkurrenz noch infrage.

Jetzt waren drei Flüge zu absolvieren, mit dem RC-Piloten Christoph Pfaff für Stade an den Knüppeln. Zunächst ein Leerflug – da ist Hydra kunstflugfähig und schießt nach 2 m Rollstrecke senkrecht in den Himmel. Fünf der britischen Teams jedoch hatten hier bereits Schwierigkeiten und stiegen aus der weiteren Konkurrenz aus. Ihre Modelle bauten offenbar nicht auf dem Wissen auf, das im Modellflug Allgemeingut ist.

Flugrunde 2 war mit rund 2 kg Nutzlast zu bewältigen; das Verhältnis von genau ermitteltem Ballast zu Leergewicht ergibt die Punktzahl. Hier lag China vorn: 2107 g Wasser hoben in ihrer 650-g-Zelle sicher zur Platzrunde ab, machte 259,32 Punkte. Das Verhältnis von Hydra war nicht so günstig – 2127 g zu 884 g Modell brachte „nur“ 192,49 Punkte.

Ohne erfolgreiche Flugrunde 3 wäre das Stader Team lediglich zweiter Sieger. Bis zu 4 Kilo konnte man hier zuladen, und das chinesische



Team – es flog als führendes zuerst – setzte alles auf diese Karte. Doch das schöne Modell stürzte in der ersten Kurve ab – unklar, ob das britische Wetter, der hohe Schwerpunkt der Konstruktion oder ein Pilotenfehler die Ursache war. Nach kurzer Teamberatung reduzierten die Stader jetzt auf 3 kg – genug, um sicher zu gewinnen. Auch vier britische Teams flogen noch in Runde 3, mit bis zu 1,5 kg Nutzlast aber keine echte Konkurrenz mehr.

Der Wettbewerb war gewonnen. Und doch konnte das deutsche Team es nicht lassen, die überlegene Leistung von Hydra zu demonstrieren. Schließlich war jedes einzelne Teil des Modells auf 4 Kilo Traglast ausgelegt. Die Zuschauer hielten den Atem an, als Christoph Pfaff das Modell nach endloser Rollstrecke endlich abhob, eine Platzrunde flog und sicher landete.

Rund 1000 Britische Pfund betrug das Preisgeld, hochwillkommen von der Team-Kasse. Zum Preisgeld trug auch der Innovationspreis bei, den die Royal Aeronautical Society (also der britische Aeroclub) dem Hydra-Team zusätzlich verlieh. – Ein neues Team steht in den Startlöchern; es sucht für 2017 nach einer Herausforderung.

Gerhard Wöbbecking

Ein strahlendes Hydra-Team nach dem Sieg in York. Von links: Svea Nitsche, Mareike Schuster, Viola Jordan, Jérôme Kayser-Gärtner, Lennart Finger, Alexander Keck, Micaela Niermann, Matthias Meyer, Christoph Paff und Tobias Kuhrt. Es fehlt Denis Höper



Links: Ingenieurskunst aus Deutschland. W.11 war die Startnummer

Rechts: Der Beitrag aus China hat Wölbklappen statt Hochauftriebsprofil; die Nutzlast liegt gefährlich hoch

Unser Magazin Magazin LuftSport „lebt“ von den Beiträgen und Rückmeldungen unsere Leserinnen und Leser. Landesverbände, Redaktion und Verlag bedanken sich ganz herzlich bei allen ehrenamtlichen Redakteuren und Fotografen. In der aktuellen Ausgabe konnten wir saisonbedingt nicht alle Beiträge unterbringen oder mussten diese kürzen. Wir bitten hierfür um Verständnis.

Für die Zukunft folgende Hinweise: Beiträge für die Regionalteile bitte immer an die Landesverbände (siehe Impressum) schicken. Texte und Fotos müssen vor dem 10. der geraden Monate (Februar, April, etc.) vorliegen. Fotos in guter Auflösung separat schicken und nicht in Word-Dokumente einbinden. Bildunterschriften und Fotografen unter dem Text vermerken.

Beiträge für die überregionalen Seiten können nach Absprache mit der Redaktion redaktion@luftsportmagazin.de per e-mail eingereicht oder auf den Server des Verlags hochgeladen werden. Auch hier gelten die vorgenannten Termine.

Für alle Rückfragen stehen die Landesverbände, deren Pressereferenten und der Verlag gerne zur Verfügung.

Die Redaktion

KLEINANZEIGEN

Garmin GPS MAP 196 Pilot's Guide & Ref. VP 220,- €
Headset Light Speed SXL 120,- €
 Telefon 06854 92027 E-mail: r-gref@gmx.de

Zubehör für Streckenflug abzugeben

- Schleppstange und Flächenrad (passend f. Ventus c u. dgl.)
- 4 saubere Wasserkanister (20 l) für Wasserballast
- PDA HP iPAQ hx 4700 mit MS Windows Mobile, SeeYou, XC-Soar, mit extrastarker Zusatzbatterie (Li-Ion 3.600 mAh), Saugnapf-Halterung für Cockpithaube und Anschluss über FLARM-Kabel mit Weiche
 Preis VHS. - Alles nur persönlich abzuholen. -
 Kontakt: 0170 - 5177 829

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

MODELLBAUFLOHMARKT

Der Flohmarkt der Modellfluggruppe Erbach findet am Sonntag, den 23.10.2016

in der Zeit von 09:00 Uhr bis ca. 15.00 Uhr statt.

Austragungsort ist wie immer das Sportzentrum in Homburg-Erbach, Steinbachstraße 111, 66424 Homburg-Erbach

Aufbauzeiten für Aussteller:

Samstag, den 22.10.2016 von 14:00 Uhr bis 21:00 Uhr

Sonntag, den 23.10.2016 von 07:00 Uhr bis 09:00 Uhr

Einlass für Besucher:

Sonntag, den 23.10.2016 um 09:00 Uhr.

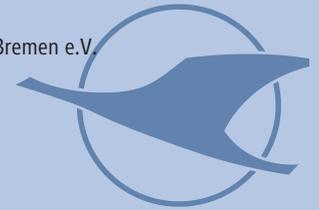
Tischreservierungen

unter: pschackmar@t-online.de oder 06841/982233 od. 0160/8097097

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

LuftSport Oktober/November 2016

Herausgeber: DAeC-Landesverband Bremen e.V.
 Harzburger Str. 1, 28205 Bremen
 Tel.: 0421-4985825
 Mail: wolfgang.lintl@t-online.de,
www.daec-bremen.de
 Verantwortlicher Redakteur:
 Ralf-Michael Hubert (RMH)



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

DAeC Landesverband Niedersachsen e. V.
 Märkischer Weg 48, 30179 Hannover
 Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
 E-Mail: guenter.bertram@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de
 Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

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

Kooperationspartner: LuftSportverband Schleswig-Holstein e.V.
 Flugplatz Schachtholm, 24797 Hörsten
 tel: +49 172 6194212, fax: +49 3212 5838776
 Verantwortlicher Redakteur: Birger Bahlo
 Mail: info@luftsport-sh.de

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Torsten Beyer, Holger Bochholt, Nils Brand, Konstantin Dibbern, Hagen Eichler, Axel Fabian, Axel-Fischer-Lange, Dr. Hartwig Grothkopp, Rolf Hilgert, Alexander Junge, Karl Kipping, Klaus Meitzner, Jan Max Meyer, Manfred Münch, Olivier Sandrijn van der Heijden, Lutz Hildebrandt, Sebastian Himpel, Klaus Meitzner, Kurt Nelhiebel, Hans-Joachim Neupert, Norbert Neupert, Mathias Schmidt, Jürgen Sottung, Sabine Theis, Dr. Steffen Wagner, Albin Walther, Dirk Wittkamp, Carl Otto Weßel, E. Wießner, 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. 14 vom November 2015;

Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 29. November 2016, Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 8. November 2016.

25th
SHOW

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 05 - 08, 2017

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
4 x ASK 21 – kunstflugtauglich
1 x ASK 21 Mi – eigenstartfähig
1 x ASG 29 E – mit Heimkehrhilfe
1 x ASW 28-18 E – mit Heimkehrhilfe
1 x ASW 28
1 x Ka 6 E
1 x Robin DR 400 Regent
2 x Robin DR 400/180
1 x Katana DA 20
1 x HK 36 Super Dimona
1 x Pelican (UL)



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



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

Fliegerschule Wasserkuppe

