



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



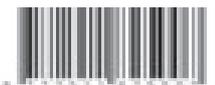
SEGELFLUG

Erstflug der Mü 31

BALLON

61. Gordon Bennett Cup
in Gruyères

SMARTFLYER CHALLENGE – Erstes Elektro-Fly-in



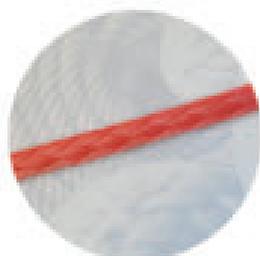
Dynatec Hoistline®



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 Quersweg mehr Sicherheit zu geben. Mit mehr Material bei nahezu gleichem Durchmesser, gewährt sie die dazu nötige Lebensdauer. Sie kann im Startseil auch problemlos mit der Hoistline „orange“ gemischt werden.

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



Hoistline „Groundline“

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

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

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

Vorseilsystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



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

Lippmann
German Roper

Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0

Fax: 040 - 797 005 - 25

Info@lippmann.de

SO VIEL DES GUTEN ...


**Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,
liebe Leserinnen und Leser,**

hinter uns liegen ereignisreiche Wochen und Monate. Gerade im August und September könnten wir an jedem Wochenende jeweils mehrere attraktive Ereignisse aller Luftsportarten besuchen und darüber berichten: mit schönen Bildern, erfolgreichen Sportlerinnen und Sportlern und glücklichen Menschen. Nur ist der Platz in unserem Heft leider begrenzt und es bleibt der Redaktion die Qual der Wahl: kürzen? Beiträge fallen lassen oder in die nächste Ausgabe schieben? Kürzen ist leider oft ein Muss, auch wenn wir sehr gerne ausführlicher berichten würden.

Ausgewählt haben wir diesmal gleich zwei Ereignisse aus der Schweiz. Zunächst ein Luftrennen, das bereits Anfang des letzten Jahrhunderts – erstmals im Jahr 1906 – die Massen begeisterte. Zum Start des Gordon Bennett Cups, gleichzeitig FAI-Weltmeisterschaft für Gasballone, kamen 15.000 Zuschauer nach Gruyères, um diese „tollkühnen“ Piloten mit tosendem Applaus in den Abendhimmel zu verabschieden. Mehr vom spannenden Verlauf des Rennens ab Seite 20.

Nur wenige Kilometer weiter nördlich, am Flugplatz Grenchen, trafen sich deutlich weniger Menschen zu einem nicht minder spannenden Ereignis: Zum ersten Fly-in für Elektroflugzeuge (s. Seite 16) waren Piloten, Entwickler, Hersteller und viele interessierte Gäste gekommen. Der Flugbetrieb dieser allesamt hocheffektiven, dabei extrem leisen Geräte, begeisterte das Publikum. Aussteller wie Referenten vermittelten eine Aufbruchstimmung, die für die Zukunft noch viele Überraschungen erwarten lässt.

Immer dann, wenn wir im Heft zu wenig Platz haben, um Informationen und Berichte ausführlich darzustellen, setzen wir seit einigen Ausgaben QR-Codes ein, die auf weitergehende Informationen im Internet verweisen. Werden diese digitalen Helfer genutzt? Gibt es Verbesserungsvorschläge, Anregungen oder Kritik? Redaktion und Herausgeber freuen sich über alle Zuschriften, gerne auch mittels der QR-Codes auf dieser Seite weiter unten.

Allen Leserinnen und Lesern wünschen wir einen schönen Saisonklang und ein erfolgreiches Winterhalbjahr!

Klaus Fey



meinung@luftsportmagazin.de



<http://www.luftsportmagazin.de/index.php/leserbrief-einreichen>


Inhalt
NEWS

Neues aus Behörden, Verbänden
und der Industrie 4

ELEKTROFLUG

Elektroflug-News 8

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

Ultraleichtflug: Fluglehrerausbildung
braucht Verlässlichkeit 10

MOTORFLUG

Pilatus Porter PC-6
Eine Legende nimmt ihren Abschied
aus Schweizer Fertigungshallen 11

SEGELFLUG

Mü 31 – ihr erster Flug 14

ELEKTROFLUG

Smartflyer Challenge –
1. Fly-in für Elektroflugzeuge
in Grenchen/Schweiz 16

DRACHENFLUG

Team-Bronze bei der
Drachenflug-WM in Brasilien 18

BALLON

Gordon Bennett Cup und
FAI-Gasballon WM 2017 20

LANDESVERBÄNDE

Bremen 22
Hamburg 26
Niedersachsen 31
Rheinland-Pfalz 44

LESERBRIEFE 58

IMPRESSUM 58

Titelseite: e-Genius beim Smartflyer Challenge in Grenchen (CH)

Foto: Klaus Fey

Foto Editorial: Vincenzo Pedrielli

Trauer um Gerhard Allerdissen

Luftsport tut Deutschland gut – mit diesem Motto präsentierte Gerhard Allerdissen den DAeC in der Politik, in den Behörden, in der Öffentlichkeit, in der Wirtschaft und den Organisationen. In der Nacht auf den 13. September ist er im Alter von 76 Jahren gestorben.

Mit seinem Engagement und seiner Hartnäckigkeit überzeugte Allerdissen auch schwierige Partner. Als Präsident des DAeC wurde er nicht müde, die Anerkennung für die wertvolle Arbeit, die Luftsportvereine leisten, einzufordern. Er kämpfte für gute politische Rahmenbedingungen für die Vereine und Piloten, für materielle Unterstützung und für das gute Image des Luftsports als sinnvolle Freizeitgestaltung.

Seine sportliche Laufbahn begann Allerdissen bereits im Alter von zwölf Jahren mit dem Modellflug. Später erwarb er die Lizenzen für das Segel- und Motorsegelfliegen. In den 1990er Jahren gehörte zu den Initiatoren der Blauen Flagge, einer Umweltauszeichnung für vorbildliche Segelfluggelände. Sein Amt als DAeC-Präsident trat er im Jahr 2000 mit einem Zehn-Punkte-Plan an. Seine wichtigsten Anliegen waren die Geschlossenheit aller Luftsportler, der Ausbau der politischen Interessenvertretung, Zugang zum Luftraum, Umwelt- und Naturschutz und die Jugendarbeit. Mit der Parlamentsgruppe „Luft- und Raumfahrt“ des Deutschen Bundestages pflegte er engen Kontakt. Damit die Partner in der Politik verstehen, was Luftsport ist, organisierte er die parlamentarischen Tage des Luftsports in den Jahren 2002 und 2003.

Vor den Bundestagswahlen 2002 und 2005 wollte er es genau wissen. In seinen „Wahlprüfsteinen“ stellte er den Parteien Fragen zu den luftsportrelevanten, kritischen Themen. Die Antworten



wurden in allen DAeC-Medien veröffentlicht. Und nach der Wahl erinnerte er die Ansprechpartner an das ein oder andere Versprechen.

Einen wichtigen Erfolg verbuchte er 2003: Die geplante Frequenzuteilungsgebühr für Modellflieger kam vom Tisch.

2004 wurde er mit der beachtlichen Mehrheit von 94 Prozent wiedergewählt. Zum wichtigsten Thema seiner zweiten Amtszeit wurde das neue Luftsicherheitsgesetz. Es gelang Allerdissen nicht, diese Vorschrift abzuwenden. Aber eine Verlängerung des Überprüfungsintervalls von zwei auf fünf Jahre setzte er gegen größte Widerstände durch.

Für eine dritte Amtszeit kandidierte er nicht mehr. Dem Luftsport blieb er jedoch treu und setzte sich energisch für die Anerkennung von Flugzeugen als bewegliche technische Kulturdenkmäler ein. Mittlerweile gibt es in allen Bundesländern geschützte Flugzeuge. Auch für den Fortbestand der traditionsreichen Firma Scheibe Flugzeugbau hat er sich verdient gemacht. Hierzu schreibt Werner Hoffmann: „Er hat uns – die Firma Scheibe-Flugzeugbau in Dachau – in den schweren Jahren, nach dem Tod von Egon Scheibe, oft mit seinem Rat zur Seite gestanden. Es ist deshalb auch mit sein Verdienst, dass nach der Stilllegung der Firma im August 2006 alle Lizenzen weitergegeben werden konnten und damit das komplette Wissen erhalten blieb. So werden uns voraussichtlich auch nach unserem Tod Egon Flugzeuge, insbesondere die „Falken“ noch lange nachfliegen. Wir sind traurig und zugleich aber auch dankbar.“

Die Gemeinschaft der Luftsportler verliert mit Gerhard Allerdissen einen äußerst kompetenten Mitarbeiter und liebevollen Menschen. Der DAeC wird ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Quelle: DAeC

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



Flugfunk 8,33 kHz

FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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

Drohnen fliegen – Online zum Kenntnissnachweis

Zahlreiche Flugmodell-Steuerer müssen spätestens ab dem 1. Oktober ihre Kenntnisse nachweisen – es tritt die neue „Drohnenverordnung“ in Kraft. Der DAeC hat ein Online-Portal geschaffen, auf dem sich Interessierte informieren und prüfen lassen können. Nach bestandener Prüfung haben sie die Möglichkeit, den Kenntnissnachweis auszudrucken.

Auf www.kenntnissnachweis-modellflug.de gibt es alles, was Betroffene brauchen, um auch künftig ihrem Sport und Freizeitvergnügen nachgehen zu können. Unter dem Punkt „Wissensvermittlung“ finden sie Infos zu Anwendung und Navigation, Luftrecht und Luftraumordnung, Haftpflichtversicherung und Neuerungen. Wahl-

weise können sie sich direkt für den Kenntnissnachweis registrieren und anmelden; die Infos stehen – übersichtlich zusammengefasst – auch im Test. Wer alle Haken richtig gesetzt hat, gibt seine Daten für die Bezahlung ein, zahlt 26,75 Euro und druckt sich den Kenntnissnachweis aus: fertig.

Weitere Informationen unter:



www.kenntnissnachweis-modellflug.de

Erleichterung bei Funkgeräten

Für Flugfunkgeräte, die keine Flugsicherungsdienste leisten, also beispielsweise Funkgeräte für Info-Plätze, sowie Handfunkgeräte für Start, Rückholer, Verfolger und offene Luftsportgeräte, sind jetzt auch Geräte zugelassen, die nicht den komplexen Bestimmungen der Musterzulassung des Bundesamts für Flugsicherung (BAF) unterliegen.

Weitere Infos, auch zu den neuen Regelungen für Frequenzuteilungen im Flugfunk gibt es hier:



daec.de/news-details/item/flugfunk-833-endlich-der-durchbruch/

Foto: Evelyn Fey



Ausbildung zum Berufspiloten

Am 14. Oktober 2017 findet ein Thementag rund um die fliegerische Ausbildung und den Arbeitsmarkt für angehende Verkehrspiloten am Flughafen Frankfurt statt.

Abiturienten und Quereinsteiger, die sich für den Beruf des Verkehrspiloten interessieren, finden beim „Be a pilot Screening Day“ 2017 alle Informationen und können erste Kontakte knüpfen. Zahlreiche Flugschulen aus Deutschland und Österreich sind auf dem Thementag vertreten.

Angehende Flugschüler können auch ein computerbasiertes Screening von ATTC und Sky-Test absolvieren, das an die Einstellungstests bei Flugschulen und Airlines angelehnt ist.

<https://en.xing-events.com/EJWSXT.html>

Be a pilot
Screening Day 2017



Aero Beta Flight Training

**Für die Verstärkung unseres Teams suchen wir
Verwaltungsangestellte mit kaufmännischer Ausbildung**
Halbtags in Mannheim und Herzogenaurach
Vollzeit in Stuttgart

sowie

Theorielehrer für die ATPL Ausbildung
an unseren Standorten in Mannheim, Herzogenaurach und Stuttgart.

Weitere Informationen zur Flugschule und zur Bewerbung finden sie auf www.aero-beta.de

DFS Deutsche Flugsicherung



DFS-Pilotentag für VFR-Flieger

Unter dem Motto „kennnenlernen - austauschen – informieren“ findet am 18. November 2017 von 10 bis 16 Uhr der DFS Pilotentag statt. Wichtig: Es werden nur Einzelanmeldungen akzeptiert. Gruppenanmeldungen sind weder über das Anmeldetool unten noch über E-Mail möglich. Bitte achten Sie auf die korrekte Schreibweise Ihrer E-Mail-

Adresse. Dies erleichtert es uns, Ihnen so rasch wie möglich eine Rückmeldung zukommen zu lassen. Falls Sie Fragen zum Pilotentag haben sollten, stellen Sie diese bitte an **Pilotentag@dfs.de**. Zur Online-Anmeldung geht es hier! www.dfs.de



DWD Deutscher Wetterdienst



DWD-Flugwetterseminare

Der Deutsche Wetterdienst bietet im Winterhalbjahr wieder Flugwetterseminare an verschiedenen Standorten an. Alle Seminare verfolgen das Ziel, die meteorologische Flugvorbereitung mit Hilfe des pc_met@-Internetservice zu optimieren. Neben dem formalen Umgang mit den Produkten und Anwendungen innerhalb des pc_met@-Internetservice steht die Interpretation und Bewertung der

meteorologischen Inhalte bezüglich des gewählten Flugvorhabens im Vordergrund. Einige Seminare sind als Fluglehrerfortbildungsveranstaltung im Sinne des § 96 Abs. 4 Nr. 2 LuftPersV bzw. JAR.FCL 1.355 (a) (2) anerkannt. www.dwd.de



LUFTSPORTJUGEND



Bundesjugendvergleichsfliegen 2017

Das diesjährige Bundesjugendvergleichsfliegen fand vom 22.–24. September beim Aero-Club Oppenheim-Guntersblum e.V. statt. Die Gewinner der Einzelwertung sind:

1. Platz: Tobias Rittich (Rheinland-Pfalz)
2. Platz: Jan Schäfer (Hessen)
3. Platz: Carolin Delius (Bremen)

Die offiziellen Ergebnisse können hier nachgelesen werden:

www.luftsportjugend.com

Gesamtwertung:
Gesamtwertung BJVF 2017



Länderwertung:
Länderwertung BJVF 2017



TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

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



Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

Wartung und Reparatur

- ◆ Kupplungen
- ◆ Schleppeileinziehwinden
- ◆ Räder und Bremsen

Ersatzteile ab Lager erhältlich

- ◆ Steuerseile und Seilverbindungen
- ◆ Werkzeuge zur Seilbearbeitung
- ◆ Reifen und Schläuche
- ◆ Räder, Achsgarnituren
- ◆ Mechanische/hydraulische Bremssysteme

SONSTIGES

SG 38 Sonderausstellung

Das Deutsche Segelflugmuseum präsentiert in seiner Sonderausstellung einen liebevoll restaurierten Schulgleiter SG-38. Schautafeln zeigen den Besuchern, wie die Piloten mit dem Schulgleiter das Fliegen lernten. Noch heute sind zwei Schulgleiter des Oldtimer-Segelflugclub-Wasserkuppe e.V. auf der Wasserkuppe im Flugbetrieb. Mutige Piloten heben von Ende August bis Ende Oktober an den Wochenenden mit der historischen Startart am Gummiseil, gezogen von 14 starken Männern und Frauen, mit dem SG-38 ab.

17 Jahre lang – von 1938 bis 1955 – war der SG-38 der Top-Ausbildungsflieger in Deutschland und in Europa. Allein von 1940 bis 1944 wurden über 9.000 Stück in den Werkstätten produziert.

Auch in der DDR, in England und der Tschechoslowakei kam der Flieger zum Einsatz. In zahlreichen weiteren Ländern entstanden Lizenz-Nachbauten des berühmten Gleiters.



Das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe hat täglich geöffnet. Weitere Informationen unter Tel. 06654 7737, www.segelflugmuseum.de

Weltrekordhöhe für Perlan II

Am Sonntag, dem 3. September 2017 erflogen Jim Payne und Morgan Sanderock mit dem Airbus-Perlan-II-Segelflugzeug einen neuen Höhenflugrekord. Vom El Calafate Airport in Tierra del Fuego, nahe der Südspitze Lateinamerikas, erreichten sie 52.172 ft (15.902 m) und brachen damit den Rekord von Einar Eneveoldson und Steve Fosset aus 2006 (50.727 ft/15.462 m), ausgerechnet am 10. Jahrestag von Steve Fossets tödlichem Absturz in der Sierra Nevada. Das nächste Ziel des Teams sind Flüge in Höhen bis 90.000 ft (27.500 m)



www.perlanproject.org Foto: Airbus

**Luftwaffe – Geheim
Jetzt auch in deutscher Sprache**

Das Buch „Luftwaffe Geheim - Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt“, aus dem Equip-Verlag in Bonn ist nun auch in deutscher Sprache erhältlich. Das Werk der beiden brasilianischen Autoren, dem Luftfahrthistoriker Claudio Lamas de Farias und dem Illustrator Daniel Uhr, zeigt eindrucksvoll und fundiert, wie aerodynamische und konstruktive Ideen der Luftwaffen-Ingenieure zivile und militärische Flugzeuge weltweit inspiriert haben. Mit etwa 90 historischen Abbildungen und immer dann, wenn solche nicht verfügbar waren, weiteren 100 farbigen, fotorealistischen Abbildungen dieser Flugzeuge.



Das Buch mit 168 farbigen Seiten, Hardcover, im Format 215 x 285 mm kostet 29,00 Euro zuzüglich Versandkosten. www.equip.de



DAS WEGMACHPULVER

PIKOSCH® hilft,
folgende Situationen...





... SCHNELL WIEDER UNTER KONTROLLE
ZU BRINGEN.

9,90 €
für 2 Beutel



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

Weitere Infos unter:
eisenschmidt.aero/pikosch

ANWENDUNG:










EISENSCHMIDT
DFS GROUP

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

Evolaris beginnt Rollversuche

Steven Dünki, Hauptinitiator des Evolaris-Kunstflugprojekts, gab auf dem Smartflyer-Challenge in Grenchen/Schweiz bekannt, demnächst die ersten Bodenversuche mit dem Kunstflugzeug Evolaris beginnen zu wollen. Das Schweizer Projekt, das auf Basis der Votec 221 von MSW Aviation entstand, hat bis jetzt alle Standversuche erfolgreich beendet. 20 Minuten Motorkunstflug mit 5 Minuten Reserve wollen die Jungingenieure mit einer 30 kWh Lithium-Ionen-Batterie umsetzen. Als Antrieb dient ein 230 kW-Elektromotor evo220 von Professor Vezinni und Steven Dünki. Beeindruckend ist das „Nassgewicht“ von nur 44 kg! Der Strom soll nach Angaben Dünkis pro Flug nur 10

Schweizer Franken kosten. Allerdings fehlen bei den Stromkosten die Abschreibungen, für die noch extrem teuren Batterien. Spätestens bis zur nächsten AERO 2018 möchte man mit dem Elektroflugzeug auch in der Luft gewesen sein.



Whysper – ein Multicopter-Flugsportgerät

Normalerweise vertreibt Yves Percy amerikanische Hubschrauberbausätze. Mit seinem auf der AERO erstmals vorgestellten „Whysper“ möchte er einen Multicopter für jedermann anbieten. 170.000 Euro soll das Fluggerät kosten. Obwohl der Copter noch nicht geflogen ist, hat Percy nach eigenen Angaben bereits zwei Einheiten in Frankreich verkauft. Die dritte Einheit, so der optimistische Franzose aus Coromb bei Marseille, habe er bereits auf der Smartflyer-Challenge in Grenchen/Schweiz an einen Norweger verkaufen können. Nach einigen Änderungen am Prototypen (Verwendung von Titan, Verlängerung der Auslegerarme und stärkere

Antriebseinheiten) will Percy noch in diesem Jahr in die Luft gehen. Vielleicht kann er das im kommenden Jahr anlässlich der AERO der Fachpresse unter Beweis stellen, denn einen Tag vor Messebeginn sind von der Messeleitung wieder mit der e-flight Expo Flugvorführungen mit den neusten Elektroflugzeugen geplant.



ONERA will Elektroantrieb forcieren

ONERA, die französische Luft- und Raumfahrtagentur, vergleichbar mit dem deutschen DLR oder der amerikanischen NASA, will ein neuartiges E-Flugzeug-Konzept umsetzen. Basis sind acht Brennstoffzellen, die je vier Elektromotoren antreiben sollen. Für den Start wird zusätzliche Leistung aus mitgeführten Pufferbatterien entnommen. Anders als bei konventionellen Antriebslösungen sollen kleine, gekapselte Elektromotoren auf der Flügelvorderkante für den Vortrieb sorgen. Die Ausblasung erfolgt direkt dahinter, sodass eine laminarere Strömung anliegt. Ein ähnliches Prinzip wurde bereits beim deutschen Senkrechtstarter Lilium erprobt.

Ampere (Avion à Motorisation réPartie Électrique de Recherche Expérimentale), wie der Erprobungsträger heißen soll, wurde bereits in Lille im ONERA L2-Windkanal erfolgreich erprobt und als machbar erwiesen. Nun soll ein vier- bis sechssitziger Demonstrator entwickelt werden, der die Passagiere in zwei Stunden über eine Ent-

fernung von 500 Kilometern transportieren soll. Die 32 Elektromotoren werden außerdem in der Lage sein,

dem Flugzeug einen asymmetrischen Schub zu verleihen, was eine höhere Wendigkeit bewirkt. Zusätzlich könne man dadurch die Ruderflächen verkleinern, was den Gesamtwiderstand reduzieren würde.

Bei positivem Verlauf der Flugversuche, so heißt es, sei das Antriebskonzept größenskalierbar, was bedeuten würde, dass man dann auch 50-sitzige Flugzeuge nach diesem Konzept bauen könnte. Die NASA verfolgt zur Zeit ein ähnliches Konzept mit seinem Experimentalflugzeug auf Basis eines P 2006.



Batterie-Ladestation von Pipistrel

Pipistrel stellte vor kurzem eine spezielle Ladestation für Elektroflugzeuge vor. Das Projekt wurde unter der Leitung von Aljaž Pelicon zusammen mit Studenten dreier verschiedener Universitäten in Slowenien in der Zeit von Februar 2017 bis Juni 2017 realisiert. Bislang wurden immer mobile Ladegeräte unterschiedlicher Anbieter verwendet. Mit der neuen Ladestation wird es den Flugplätzen leichter gemacht, Strom direkt an den Nutzer abzugeben. Pipistrel setzt die Station selber für die Alpha Electro ein.

Das Projekt wurde sogar vom slowenischen Staat unterstützt. Dazu kamen auch Fördergelder der EU.



Deutsche Zellenfabriken

Die im Mai gegründete TerraE-Holding in Frankfurt hat zusammen mit 17 namhaften Firmen und Forschungsinstituten ein Konsortium gebildet, das die Planung für den Bau einer Großserienfertigung von Lithium-Ionen-Zellen hierzulande vorantreiben soll.

Die Namen der Partner nennt TerraE zwar noch nicht, verrät aber, dass die Zellfertigung gleich an zwei Standorten in Deutschland aufgebaut werden soll. Aus Insider-Kreisen ist bekannt, dass unter anderem Siemens und der Konfektionierer BMZ zu den Partnern gehören.

Die TerraE-Holding werde nun die Gespräche mit potenziellen Kunden und Investoren beginnen, die einen Lieferanten für Lithium-Zellen benötigen und sich an diesem Aufbau beteiligen wol-

len, heißt es. Explizit genannt werden die Segmente-Industrie (Gabelstapler, Gartengeräte, elektrische Werkzeuge), Energiespeicherung und Elektromobilität (E-Bikes, Stadtbusse, PKW, LKW). „Ende 2019“, so versprach es TerraE-CEO Holger Gritzka kürzlich, soll die erste Batteriezelle vom Band laufen. Selbstverständlich, so Gritzka in einem Direktgespräch, werden diese Zellen auch der Luftfahrt zur Verfügung gestellt.



Akkus in der Siemens Extra 330 E; Foto: Siemens

Wie sich Studenten die Zukunft der Verkehrsfliegerei vorstellen oder „Ingenieure der Zukunft“

Kreativität kennt bei Studenten offenbar keine Grenzen. Die amerikanische NASA und das DLR stellten gemeinsam

die Aufgabe, Verkehrsflugzeugkonzepte für die Zukunft zu entwickeln. 63 Studierende aus sieben Universitäten in Deutschland nahmen an dem Wettbewerb teil. Die Gewinner des nationalen Wettbewerbs wurden nun vom DLR ausgezeichnet. Es waren die FH Aachen, die Uni Stuttgart, die RWTH Aachen, die TU Hamburg und die TU Berlin mit ihren Teams beteiligt.

Gewinner ist ein Team der TU München. Die Münchner entwarfen mit ihrem „Urban Liner“ ein ungewöhnlich aussehendes Flugzeug mit Hybridantrieb. Auffallendstes Merkmal ist das einzelne Triebwerk, das am Heck zwischen den Leitwerken angebracht ist. Geht es nach den Studierenden, soll der Treibstoffverbrauch halbiert und der Stickoxidausstoß gar um 80 Prozent verringert werden können.

Die Jury aus Luftfahrtforschern des DLR zeigte sich von den vielfältigen Ideen aller teilnehmenden Studierenden beeindruckt. „Unsere größte Herausforderung als Luftfahrtforscher ist, trotz weltweit stetig wachsender Passagierzahlen den Umwelteinfluss des Flugverkehrs weiter zu mindern und so Emissionen und Lärm zu reduzieren. Dafür brauchen wir frische und ungewöhnliche Ideen, und solche haben die Studierenden präsentiert“, sagte Henke. „HORUS 3000-300“ ist besonders auf einen leisen Antrieb ausgelegt, der durch einen Hybridantrieb mit vier Elektromotoren sowie einen hocheffizienten Prandl'schen Flügel realisiert werden soll. Die Aachener arbeiteten das Konzept gemeinsam mit der Hochschule in Bremen aus.



Urban Cruiser vom Müncher Team.



HORUS 3000-300.

Im Wettbewerb waren neben Design-Vorschlägen für leiseres Fliegen auch solche für effiziente Überschalljets gefragt. Das Konzeptflugzeug sollte mindestens 200 Passagiere (beziehungsweise 12 beim Überschallflieger) transportieren und bis 2035 realisiert werden können. Ein innovatives Konzept für ein Überschallflugzeug, quasi einen umweltfreundlichen Nachfolger der Concorde, präsentierte ein Team der Universität Stuttgart, das mit dem dritten Platz ausgezeichnet wurde. Deren Konzept „HELESA“ schlägt ein langgestrecktes Flugzeug mit vorwärts gepfeilten Schwenkflügeln vor. Ebenfalls ausgezeichnet wurde das „Low Noise Hybrid Passenger Aircraft“ der RWTH Aachen.

Die vier Erstplatzierten in Deutschland sind:

1. TU München: „Urban Liner“
2. FH Aachen: „HORUS 3000-300“
3. Universität Stuttgart: „High-Efficient Low-Emission Supersonic Aircraft HELESA“
4. RWTH Aachen: „Low Noise Hybrid Passenger Aircraft“

Auf amerikanischer Seite gibt es ebenfalls eine zweistellige Anzahl teilnehmender Teams verschiedener Hochschulen. Das deutsche Gewinnerteam des Wettbewerbs reist im Herbst 2017 zur amerikanischen Luft- und Raumfahrtbehörde NASA in die USA. Dort präsentiert es neben den amerikanischen Siegern ihre prämierte Arbeit in einem Symposium mit international anerkannten Luftfahrtforschern.

Texte: H.P.; Fotos: Werkfotos

NEU! Nutzung freigegeben!

Handfunkgerät 8,33 kHz

AKTION

REXON RHP-530
ab 269 Euro

Jetzt auch
MOBIL
umsteigen!

REXON
DEUTSCHLAND

www.segelflugbedarf24.de

ULIS SEGELFLUGBEDARF

WIR SIND REXON VERTRIEBSPARTNER FÜR DIE LUFTFAHRT

Ultraleichtflug:

Fluglehrerausbildung braucht Verlässlichkeit

In der Datenbank des Luftsportgeräte-Büros finden sich 1255 UL-Piloten mit aktuell gültiger Lehrberechtigung. Auf zehn UL-Piloten kommt somit ein UL-Fluglehrer.

Das ist ein gutes Verhältnis, denn damit ist die künftige Ausbildung neuer UL-Piloten gesichert. Und für den im Rhythmus von zwei Jahren gesetzlich vorgeschrieben Übungsflug aller Piloten benötigen wir ja auch UL-Fluglehrer.

Angehende Lehrer nehmen an einem mindestens 10-tägigen Fluglehrerlehrgang teil und absolvieren danach eine Assistentenzeit in einer Flugschule oder einem ausbildenden Verein. Im September zählten wir beim Luftsportgeräte-Büro 28 neu ausgestellte Assistentenberechtigungen im laufenden Jahr. Das Luftsportgeräte-Büro freut sich über diese neuen Lehreranwärter und auch jeden neuen Bewerber, der sich für diese Aufgabe qualifizieren, seine theoretischen und praktischen Kenntnisse sowie fliegerischen Erfahrungen beweisen und später weitergeben möchte.

Dennoch drückt uns der Fliegerstiefel

Allerdings mussten beinahe die Hälfte der für das Jahr geplanten und genehmigten Fluglehrerlehrgänge mangels Teilnehmern abgesagt werden, und das, nachdem wir zu Jahresbeginn aus einer Vielzahl von Ausrichterbewerbungen sorgfältig nach Bedarf ausgewählt hatten. Neben bereits bewährten Lehrgängen werden immer gern auch neue Ausrichter und Veranstalter begrüßt. Dabei wird vom Luftsportgeräte-Büro gefordert, dass die Lehrgänge mit 5 bis 10 Fluglehreranwärtern besetzt werden können. In letzter Zeit müssen wir jedoch leider immer öfter feststellen, dass Forderungen, Wünsche und Anträge zur Durchführung und Teilnahme zu Anfang des Jahres nicht mit den tatsächlich durchgeführten Lehrgängen übereinstimmen. Wenn die Kurse anstehen, bleiben auf einmal nur noch zwei bis drei verbindliche Teilnehmer übrig. Die Mindestteilnehmerzahl für den Fluglehrerlehrgang wird hiermit nicht erreicht und die Veranstaltung muss abgesagt werden. Es ist dann nicht nur schade um die ganze Planung und Organisation, sondern besonders die Übriggebliebenen, die sich sicher darauf gefreut und gut vorberei-

tet haben, leiden. Und am Ende des Jahres, nachdem alle Termine verstrichen sind, gehen das Drängen und die Nachfrage wieder los. Neue Lehrgänge sollen dann für dieses Jahr noch kurzfristig aus dem Boden gestampft werden.

Eine Bitte an die Interessenten und Bewerber

Prüft dringend die Ernsthaftigkeit eures Vorhabens und lasst euch nicht von irgendjemandem drängen. Fühlt ihr euch für einen Fluglehrerlehrgang gut vorbereitet? Wir können uns zum Beispiel an umfangreiche Vorausbildungen im Verein erinnern. Prüft, ob ihr überhaupt die vorgeschriebenen Voraussetzungen für die Teilnahme habt. Habt ihr die Zeit und nicht zuletzt auch die Finanzen für den Lehrgang, welcher nicht unbedingt vor der eigenen Haustür stattfinden wird? Und weiterhin: Seid ihr körperlich geeignet, was bringt ihr mit Kleidung auf die Waage, steht irgendein Arztbesuch an?

Das ist nur eine Auswahl der diesjährigen Absagegründe, die meist kurzfristig unmittelbar vor Beginn des Lehrgangs kamen – wenn sie denn kamen. Hinzu kommen Pro-forma-Anmeldungen wie „vielleicht“ und „mal sehen“. Das ist unkollegial gegenüber denen, die sich gründlich vorbereiten. Die Veranstalter sollten sich in dem Fall überlegen, gleich Anmeldegebühren einzuziehen und einzubehalten. Im Januar veröffentlichen wir wieder die Termine und Orte für UL-Fluglehrer-Lehrgänge 2018. Ernsthafte rechtzeitige Anmeldungen nehmen der Veranstalter sowie das Luftsportgeräte-Büro gern an. Interessenten melden sich unter lehrgang@daec.de. Hinterlasst bitte dort auch Anregungen, Kritik und Wünsche zu diesem Thema. Wir machen uns Gedanken zur Lösung der sehr unbefriedigenden Situation: Soll das Luftsportgeräte-Büro weniger Lehrgänge genehmigen, damit diese dann auch garantiert stattfinden? Bei der eingangs genannten Zahl von 28 neuen Fluglehrerassistenten wären das dann lediglich vier, gegebenenfalls ausgeloste Lehrgänge. Sind Veranstalter wie Landesverbände, Flugschulen und Vereine bereit, Lehrgänge gemeinsam zu machen, im Vorfeld schon Veranstaltungen zu konzentrieren? Wir sind gespannt, welche Antworten und Anregungen es gibt.

LSG-B – Frank Einführer

www.daec.de/luftsportgeraete-buero/

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

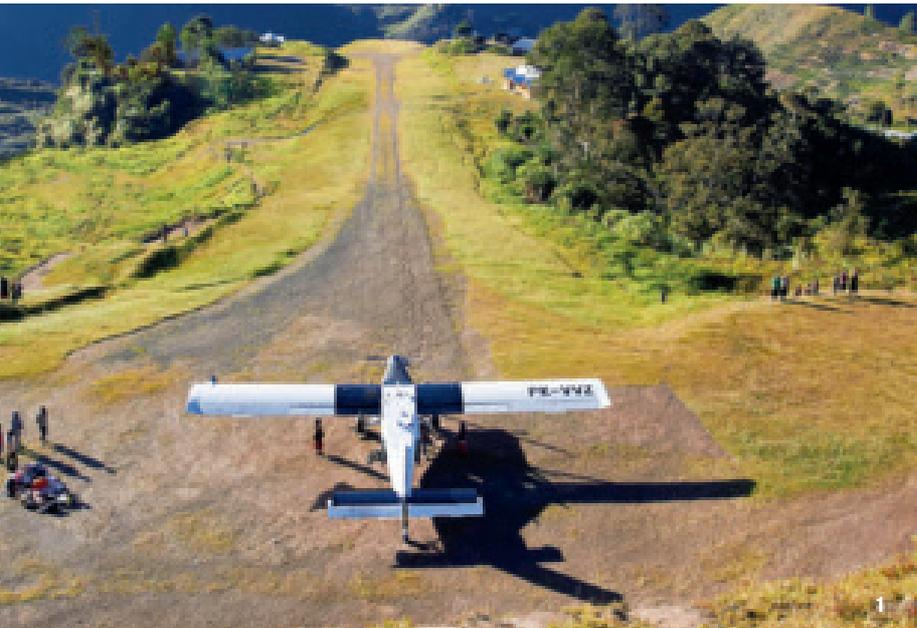
irlshop

Luftfahrkarten – Avionik – Pflege – Rettungs/allschirme
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

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

Eine Legende nimmt ihren Abschied aus Schweizer Fertigungshallen

Pilatus stellt die Produktion der berühmten Porter PC-6 ein



- 1: Unbefestigte Kurzstartpisten wie hier in Nepal sind für die STOL-Porter PC-6 kein Problem.
- 2: Mit der markanten Silhouette und dem robusten Spornradfahrwerk hebt sich die PC-6 von anderen Einmots ab.
- 3: Auch ein Garmin G 950-Glascockpit konnte den Produktionsstopp nicht mehr aufhalten.

Nach 60 Jahren hat die Firmenleitung von Pilatus beschlossen, das 8-sitzige STOL-Flugzeug Porter PC-6 nicht mehr zu fertigen, denn die PC-7, PC-9, PC-12 und der neue Jet PC-24 sind die Zugpferde von heute. 1939 wurde das Schweizer Unternehmen gegründet. Mit rund 1850 Mitarbeitenden ist Pilatus einer der größten Arbeitgeber in der Zentralschweiz. Die Firma mit Hauptsitz in Stans liegt unweit von Luzern. Dazu kommen noch zwei selbstständige Tochtergesellschaften in Broomfield, Colorado/USA und in Adelaide/Australien, die zur Unternehmensgruppe gehören.

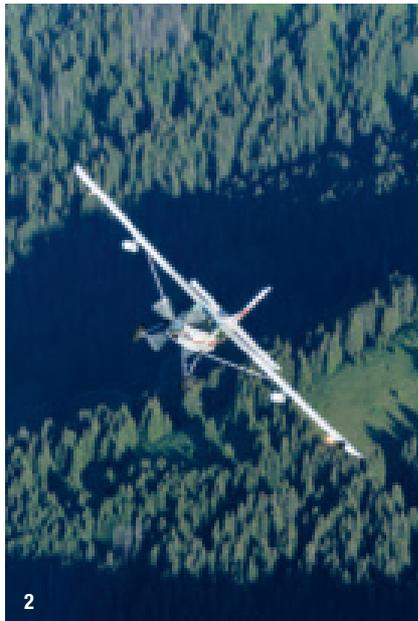
In den Anfangsjahren war das vordringlichste Ziel der Firma, einen vom Ausland unabhängigen Flugzeugbau aufzubauen. Erstes Projekt war das einmotorige STOL-Flugzeug SB-2 Pelikan, das jedoch nie in Serie ging. Eigentlich wollte man damals ausländische Lizenzen für ein militärisches Trainingsflugzeug erwerben, doch daraus wurde nichts. Aus dieser Not heraus entstand 1943 die zweitsitzige P-2, die 1945 in Serie ging. Ihr folgte 1948 die P-4, die allerdings die Serie verfehlte. Als das Düsenzeitalter auch für die Schweiz begann, entstand die Forderung nach einem geeigneten Trainer, der dann 1953 als P-3 entwickelt und gefertigt wurde.

Die Militärtrainer wurden zwar nicht in so bedeutenden Stückzahlen hergestellt wie die heutigen Modelle, doch konnte Pilatus hiermit ungeheure Erfahrungen sammeln. Das Werk erhielt außerdem einige Militär- und Zivilaufträge, die in jüngerer Zeit durch Aufträge von Boeing und Airbus ihre Fortsetzung fanden.

Die Basis für den späteren Erfolg von Pilatus wurde 1957 mit dem Projekt der Porter PC-6 geschaffen. 1959 erfolgte bereits der Erstflug. Dieses Mehrzweckflugzeug bestach durch seine außerordentliche Robustheit und seine STOL-Eigenschaften (Short Take Off & Landing), seine Fähigkeit, auf ganz kurzen Pisten zu starten und zu landen. Zunächst noch mit Kolbenmotor ausgestattet, stand bereits bald die Forderung nach einer Turbine im Raum. Einer der großen Befürworter für ein STOL-Flugzeug, welches sich auch noch in großen Höhen bewähren konnte, war der berühmte Gletscherpilot Hermann Geiger. Er begrüßte ganz besonders, dass sich ausgerechnet ein Schweizer Flugzeugbauer um seine speziellen Wünsche kümmerte. Hoch gelegene Flugplätze, wie die in den Anden oder auch in Nepal warteten geradezu auf eine Maschine mit hoher Zuladung (bis 1200 kg) und einem besonders robusten Fahrwerk. Geigers Air-Glaciers, heute eines der bekanntesten Luftfahrtunternehmen für Berg- und Rettungsdienste, war einer der ersten Kunden.

Doch ganz so schnell wie erhofft stellte sich auch mit der Porter eine vollständige Auslastung der Fertigungskapazitäten nicht ein. Man erhielt von der Armee Aufträge zur Fertigung von Radarantennen und durfte verschiedene Flugzeugwartungen übernehmen. Auch war bereits 1947 der Bau von drei Segelflugzeugen des Typs WLM-1 (Holzkonstruktion) für militärische Trainingszwecke erfolgt. Ihm folgte 1948 der Bau des einsitzigen Segelflugzeuges Spyr V, ebenfalls eine Holzkonstruktion.

Erst sehr viel später, nämlich 1972, ging das Schweizer Konstruktionsteam nochmals in den Segelflugzeugbau, da in den Schweizer



- 1: Das robuste und sehr hohe Fahrwerk erinnert fast an den Fieseler Storch. Das lässt große Propeller zu.
- 2: Auch noch im Langsamflug enge Kurven zu fliegen, ist eine der Spezialitäten des STOL-Porter PC-6.
- 3: Amerikanische Floats mit Einziehfahrwerk, wie auch bei anderen Busch-Fliegern üblich, machen den Pilatus Porter zum perfekten Arbeitspferd.

Segelflieger-Clubs Nachholbedarf bestand. Aus Deutschland erwarb man von Gert Basten, dem Besitzer einer Betonfabrik, die Baurechte für die B4, einem Ganzmetallsegelflugzeug, das 1960 von Manfred Küppers, Ingo Herbst und Rudolf Reinke für Basten entwickelt worden war. Immerhin kam es zum Serienbau von 322 Einheiten des Typs Pilatus B-4, die zum Teil auch ins Ausland verkauft wurden. Bei Pilatus lief das Projekt unter der Bezeichnung PC-11. Es half dem Werk eine Durststrecke zu überwinden, um nicht gezwungen zu sein, Mitarbeiter zu entlassen. Parallel lief die Fertigung der Porter, die nur langsam hochgeschraubt werden konnte. Nach wie vor musste man sich auch mit der Fertigung einiger Non-Aviation-Produkte beschäftigen. Zudem standen die regelmäßigen Revisionen für die Trainingsflugzeuge P-2 und P-3 an. Doch langsam aber stetig wurden die Fertigungslose aufgestockt. Parallel entstand die Forderung nach einem noch leistungsfähigeren Antrieb für das Flugzeug, die im November 1968 mit dem Einbau einer Propellerturbine vom Typ

Astazou XIV befriedigt werden konnte. Die Turbine war imstande, den Porter auf 13 485 m über Meer zu bringen. Das war Weltrekord für Flugzeuge dieser Gewichtsklasse! Die Turbine hatte eine Leistung von 390 kW.

Der Lastesel aus den Schweizer Alpen erfreute sich immer größerer Beliebtheit. Dazu gesellten sich neben Militäraufträgen auch Bestellungen für Kurier- und Verbindungsflugzeuge. Das kam so: Auf einem Auslieferungsfug nach Alaska machten im Dezember 1962 zwei Pilatus Porter eine ungeplante Zwischenlandung in Hagerstown/Maryland/USA. Die dort ansässige Firma Fairchild führte Reparaturen durch und beim anschließenden Überprüfungsflug demonstrierten die Schweizer der Fairchild-Geschäftsführung die STOL-Eigenschaften des Flugzeuges dann so beeindruckend, dass man nicht nur sofort eine Maschine orderte, sondern sich auch einen Vertrag für eine Lizenzfertigung sicherte. Allerdings hatte Fairchild auch schon die Schwäche des von einer Astazou-II-Turbine angetriebenen Flugzeuges erkannt: Es war offenbar der elektrische Verstellmechanismus

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 Sehlern

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!



4: Rümpe für die Kolbenmotor-Version auf der Taktstraße in der Fertigungshalle. Eine Aufnahme aus den Anfangsjahren des Serienbaus in Stanser Werk (Anfang der sechziger Jahre). Auffällig ist der kastenförmige Rumpfkasten und das senkrecht stehende Seitenleitwerk.

5: Eine der allerersten Serienflugzeuge mit dem 6-Zylinder Lycoming mit 250 kW. Das Folgemodell wurde mit einem 257 kW-Motor ausgestattet, bevor man endgültig auf Propellerturbinen umstieg.

des Dreiblattpropellers. Fairchild entschloss sich deshalb, die PC-6 auf eine 404 kW (550 PS) starke Turbine Pratt & Whitney PT6 umzurüsten. Am 1. Mai 1964 startete die Maschine zum Erstflug. Sie erhielt die Bezeichnung PC-6/B. Später folgte noch die Version PC-6/C mit einem TPE-331-1-Triebwerk von Garrett AiResearch. Fairchild baute insgesamt 100 Maschinen in Lizenz. Fünfzehn davon übernahmen die amerikanischen Streitkräfte mit der Absicht, das Flugzeug bewaffnet zur Luftnahunterstützung im Vietnamkrieg einzusetzen. Der Versuch scheiterte aber und die Maschinen gingen später an die Thai Air Force über. Die US-Army unterhielt noch ein Flugzeug zur Grenzbeobachtung vor dem Mauerfall in Berlin. Die stärkste und verbreitetste Version der Porter war die PC-6B2-H4 mit einer 650 SHP Pratt & Whitney Canada PT6A-27 Turbine, ein wahres Arbeitspferd. Das hing unter anderem damit zusammen, dass man mit der PT6 schon sehr gute Erfahrungen bei den Trainerflugzeugen vom Typ PC-7 gemacht hatte, die seit 1979 in Serie lief. Einzelkomponenten wurden übrigens vorübergehend auch in Prag in einem ehemaligen Militärwerk, das heute unter ERATIPA firmiert,

gefertigt, während die Endmontage und der Einbau des Triebwerks sowie der Avionik im Stammwerk erfolgten. Der hohe Kenntnisstand der Schweizer Flugzeugbauer, die nach höchstem Standard das relativ einfach zu fertigende Metallflugzeug unter ihren Fittichen hatten, schlug sich letztendlich in insgesamt 595 gefertigten Flugzeugen nieder. Keine unbedingt berauschende Stückzahl, doch immerhin stehen 60 Jahre erfolgreichen Flugzeugbaus für eine einzigartige Konstruktion, mit einigen wenigen Modifikationen dahinter. Fünfzehn Maschinen alleine sollen noch in Deutschland fliegen. Damit muss aber noch nicht das Ende besiegelt sein. Wer möchte, kann sich noch immer ein Flugzeug in Stans, am hinteren Ende des Vierwaldstättersees, bestellen. Und die Ersatzteile, so war zu erfahren, werden noch weitere 20 Jahre bereitgestellt. Das wird auch so manche Fallschirmspringergruppe beruhigen, die den etwas klotzigen Vogel wie kein anderes Absetzflugzeug besonders schätzen.

H.P.



WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

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



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

Mü 31 – ihr erster Flug

Leistungsplus durch neuartigen
Flügel-Rumpf-Übergang



Die Akaflieg München e.V., genauer die Flugtechnische Forschungsgruppe an der Technischen Universität München, hat am 15. September 2017 in Königsdorf ihr jüngstes Projekt, die Mü 31, erfolgreich in die Luft gebracht. Der Weg dahin war lang, denn bereits 1998 reiften erste Ideen für die Aerodynamik und Auslegung dieses Flugzeuges mit seinem neuartigen Flügel-Rumpf-Übergang.

Das Ziel hatten die Akaflieger von Anfang an klar formuliert: Minimierung des Interferenzwiderstandes zwischen Flügel und Rumpf. Im Windkanal der TU Delft entschieden sich die Akaflieger für die Schulterdeckeranordnung, denn bei der Auslegung als Mitteldecker gibt es immer vier Verschneidungen, an der Mü 31 aber nur noch zwei. Sie erlauben den Bau einer durchgehenden Flügeloberseite mit einer Aufschränkung im Bereich des Mittelflügels. Zusätzlich wurden neue Profile im Verschneidungsbereich zwischen Flügel und Rumpf entwickelt. Das Ergebnis ist eine annähernd elliptische Auftriebsverteilung. Allerdings verlangt die neue Struktur des Mittelflügels mit seinem verwundenen Holm im Innenflügelbereich eine anspruchsvolle ingenieurtechnische Konstruktionsarbeit.

Um die Innovation an der Mü 31 mit einem Referenzflugzeug vergleichen zu können und darüber hinaus den Aufwand für den Bau durch Übernahme von Serienbauteilen zu verringern, entschied sich die Akaflieg, auf Baugruppen eines Serienmusters zurückzugreifen. Die Wahl fiel auf den Mitteldecker ASW 27B. Die beiden Flugzeuge besitzen dasselbe aerodynamische Basisdesign, so dass die Flugleistungen direkt miteinander verglichen werden können. Es wird sich zeigen, mit welchen Vorzügen das neue Design in der Praxis aufwarten kann.

Der weitere Konstruktionsaufwand war dennoch immens. Bevor mit dem Bauen begonnen werden konnte, musste die Steuerung entworfen werden, eine neue strukturelle Nachweisführung erfolgen und kleinere Herausforderungen, wie das Konzept für die Integration des Wasserballastsystems, gemeistert werden. In den Jahren 2008 bis 2013 entstand mit großer Unterstützung der Firma Schleicher die Mü 31 in ihren wesentlichen Baugruppen.

- 1: Johannes Achleitner, der Erstflugpilot, ist heute Doktorand am Lehrstuhl für Leichtbau an der TUM und verfolgt gegenwärtig ein neues anspruchsvolles Projekt, ein Segelflugzeug mit formvariablem Flügel. Foto: Tessa Weigelt
- 2: Erfolgreicher Erstflug der Mü 31 am 15. September 2017 am Segelfluggelzentrum Königsdorf Foto: Oliver Betz

Der Erstflug

Am 15. September 2017 herrschte Kaiserwetter, wie es die Einheimischen gern nennen. Tags zuvor hatte es ständig geregnet. Aber am vorgesehenen Erstflugtag schien fast immer die Sonne – was will man mehr! Johannes Achleitner, inzwischen Alter Herr der Akaflieg München, war von den Studenten aufgrund seiner fliegerischen Erfahrung und seines großen Einsatzes beim Bau der Mü 31 als Pilot für den Erstflug auserkoren worden. Zu den Vorbereitungen in den Wochen vor dem Jungfernflug gehörte der Test des NOAHs, der Notausstiegshilfe. Das Kissen torpediert den Piloten im Falle eines Notausstieges sofort bis auf die Höhe des Cockpitrandes und der Pilot muss sich nur noch seitlich abrollen. Auch Rollversuche auf der Start- und Landebahn des Fliegerhorstes Kaufbeuren gehörten zur Vorbereitung – zunächst übungshalber mit einer ASW 27B hinter einer DR-400 „Remo“ im F-Schlepp, dann mit der Mü 31. Das Erstflugprogramm übte Johannes Achleitner nur auf der ASW 27B und die Mü 31 blieb bis zum offiziellen Erstflugdatum ungefliegen.

Der Tag des Erstfluges begann am frühen Morgen mit einer letzten Generalprobe auf dem Schleicher-Einsitzer. Um 11.04 Uhr UTC hob dann die DR-400 zum ersten Mal im Schlepp mit der Mü 31 ab und stieg auf Flugfläche 95, also ca. 2900 m über dem Meeresspiegel. Während des Schlepps gab der Schlepp-Pilot per Funk seine Höhen- und Fahrtmesseranzeigen durch und der Mü 31-Pilot verglich die Werte mit seinen Instrumenten – es passte alles! Nach dem Ausklinken begann Johannes mit dem Erprobungsprogramm und machte sich unter anderem mit den fliegerischen Eigenschaften des neuen Flugzeuges bei Geradeaus- und Kurvenflügen bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten vertraut. Außerdem simulierte er genauestens das vorgesehene Landeverfahren in großer Höhe, um Anschluss über das Flugverhalten im Anflug zu erhalten. In 800 m Höhe über dem Platz war das Erstflugprogramm erfolgreich beendet. Jetzt begann der Spaß, wie Johannes Achleitner allen per Funk kundtat: Er testete, begeistert von der neuen Konstruktion, tatsächlich noch eine Weile die Thermik. Später folgte ein zweiter Erprobungsflug, der ebenfalls erfolgreich verlief.

Nach dem Erstflug steht nun die Flugerprobung der Mü 31 für die



Akafliager bevor. Das bedeutet nicht nur spannende Erprobungsflüge, sondern auch einen Standschwingversuch beim DLR Göttingen. Hier wird das Flatterverhalten der Mü 31 genau untersucht, damit der gesamte Flugbereich freigegeben werden kann. Die Studenten können derart aufwendige Nachweise oftmals mit den im Rahmen ihres Studiums anfallenden wissenschaftlichen Arbeiten verbinden. Dennoch wird die Flugerprobung der Mü 31 voraussichtlich länger dauern als bei einem Serienflugzeug, denn die Akafliager sind hauptberuflich Studenten und durch die Studienbedingungen wird, zu Ungunsten des studentischen Engagements, die Studienzeit bis zum Abschluss immer straffer und kürzer. Aber die Arbeitszeit, die jeder einzelne in das Projekt gesteckt hat, war es ihm wert. Die Akafliager München ging mit dem Projekt Mü 31 durch eine Schule, die jeden im Handwerklichen ebenso forderte wie als Teamworker. Aus allen beteiligten Studentengenerationen gingen Persönlichkeiten hervor, die an diesem Projekt wuchsen, Kontakte für ihren Berufsbeginn knüpften und in ihren Kameraden in der Akafliager eine feste und freundschaftlich verbundene Gemeinschaft fanden.

Frank-Dieter Lemke

3: Gut erkennbar: Das völlig neuartige Design des Schulterdeckers Mü 31 – seine durchgehende Flügeloberseite mit annähernd elliptischer Auftriebsverteilung und halbpylonförmigem Rumpf. Gut sichtbar auch die Aufschränkung des Flügels in Rumpfnähe. Foto: Frank-Dieter Lemke

4: Potenzial für eine weitere Leistungssteigerung: Der „Bürzel“, der bislang in der Mitte noch feststehende Teil zwischen den beiden Wölbklappen, könnte noch gekoppelt und sich mitbewegend gestaltet werden.

Foto: Tessa Weigelt

5: Die Mü 31 ihrer ganzen Schönheit Foto: Frank-Dieter Lemke

Technische Daten der Mü 31 im Vergleich mit dem Referenzflugzeug ASW 27B

	Schleicher ASW 27B	Akafliager Mü 31
Erstflug	3.4.1995	15.9.2017
Spannweite in m	15,0	15,0
Flügelfläche in m ²	9,0	9,0
Flügelstreckung	25	25
Rumpflänge in m	6,5	6,5
Höhe am Leitwerk in m	1,3	1,3
Winglethöhe in m	0,45	0,45
Leermasse in kg	235	275
Max. Wasserballast in Liter	190	150
Max. Abflugmasse in kg	500	500
Max. Flächenbelastung in kg/m ²	55,56	55,56
Max. zul. Geschwindigkeit in km/h	285	285



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 **7.693 EURO**

zzgl. 19% MwSt. = 9154,67 EURO



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



Smartflyer Challenge

Erstes Fly-in für Elektroflugzeuge in Grenchen/Schweiz



1: Solarflugzeug Icaré 2 vor historischer Kulisse; Foto: KF

2: Archäopterix von Rupert Composite mit Elektroantrieb und Faltpropeller; Foto: Jutta Scholz

3: Formation von Klassik und Moderne: Piper Suoer Cub mit Phoenix D-14, Siemens-Magnus eFusion und e-Genius; Foto: Jutta Scholz

Es ist noch gar nicht allzu lange her, da wurden Ideen, Flugzeuge elektrisch anzutreiben, belächelt, angezweifelt oder als Spinnerei abgetan. Das hat sich inzwischen grundlegend geändert. Wir erinnern uns: Im Jahr 2011 gewann Pipistrel mit dem elektrisch angetriebenen Taurus 4G den mit 1,2 Mio. US-Dollar dotierten NASA Green Flight Challenge in Santa Rosa, Kalifornien (siehe Luftsport Oktober/November 2011). Den zweiten Platz belegte damals der e-Genius der Universität Stuttgart. Genau dieser e-Genius eröffnete fliegerisch in Grenchen in der Schweiz das erste Fly-in, nachdem er zuvor rein elektrisch von Stuttgart ins Schweizer Jura geflogen war.

Ob die ehrgeizige Idee, mit diesem Fly-in genügend Interesse, Aussteller und Besucher in die Schweiz zu ziehen, Erfolg haben würde, war zunächst ungewiss. Soviel vorab, es ist gelungen und die

nächste Smartflyer-Challenge wurde bereits für den 1. und 2. September 2018 terminiert. Leider war das Wetter am ersten Tag, dem 9. September 2017, so gar nicht zum Fliegen geeignet. Tiefe Wolken und strömender Regen verhinderten den Flugbetrieb weitgehend. Lediglich der e-Genius flog ein paar Runden und Dr. Frank Anton hüpfte mit der Siemens Magnus eFusion von Biel nach Grenchen. So drängten sich Aussteller und Besucher im Hangar 1 um die dort ausgestellten Geräte und Infostände. Sie boten eine ausgezeichnete Übersicht über das, was derzeit schon elektrisch fliegt, bzw. in Kürze fliegen wird.

Die ganz leichte Klasse war mit dem Aeros ANT-E Trike mit Geiger-Engineering-Antrieb, dem EGO Trike von Miroslav Novotny aus Tschechien und dem ATOS E-Lift VR-190 von Toni Roth vertreten. In der Klasse der Ultraleichtsegelflugzeuge zeigten Cornelia und Roger Ruppert ihren Archeopterix-Electro. Bei den Segelflugzeugen durfte

als Pionier im Elektroflug Lange Aviation mit der Antares 20E ebenso wenig fehlen wie der italienische Alisport Silent 2 Electro mit FES. Schließlich brachten Jutta und Wolfgang Scholz das einzige allein mit Sonnenenergie angetriebene Rekordflugzeug Icaré 2 in die Schweiz.

Bei den Ultraleichtflugzeugen beeindruckten der schicke tschechische Zweisitzer D-14 Phoenix von Martin Stepanek und Team, der mit Ansteckflügeln auch als Motorsegler betrieben werden kann. Am Boden und in der Luft wurde die als LSA zugelassene Siemens-Magnus eFusion von Dr. Anton mehrfach eindrucksvoll präsentiert – für Filmaufnahmen auch zusammen mit den beiden Tesla X.

Leider nicht vertreten waren die Pipistrel Alpha aus Slowenien (kein ‚permit-to-fly‘) und

Studium inkl. ATPL

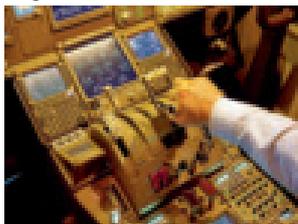
Die Aero-Beta Verkehrsfliegerschule bietet Ihnen in Zusammenarbeit mit der Hochschule Karlsruhe und der Hochschule Worms die Möglichkeit Ihren ATPL inkl. eines Bachelorabschlusses zu erwerben.

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



www.aero-beta.de

Betriebswirtschaftliches Studium



Bachelor of Science in Aviation Management & Pilotung

- Betriebswirtschaftlicher Bereich
- Ingenieurwissenschaftlicher/Aviatischer Bereich
- Flugpraktische Ausbildung

AERO-BETA VERKEHRSFLIEGERSCHULE

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



3



4



5

4: Siemens-Magnus-eFusion mit Dr. Frank Anton am Steuer;
Foto: Jutta Scholz

5: Toni Roth mit seinem von ihm entwickelten e-Lift mit
16-kW-Geiger-Motor unter dem Hochleistungsgleiter
ATOS VR190; Foto: KF

die Hamilton eAero Silence Twister. An den Infoständen konnten sich die Besucher über den Stand weiterer überaus fortschrittlicher Projekte informieren. Das ausgestellte Kunstflugzeug Evolaris aus der Schweiz soll elektrisch angetrieben in Kürze zum Erstflug starten (s. hierzu auch S. 8 dieser Ausgabe). Der zweisitzige Multikopter Whisper von Electric Aircraft Concept aus Frankreich verfügt über 8 Motoren, kann bis zu 30 Minuten per Joystick intuitiv geflogen werden und auch bei Ausfall eines Triebwerkes sicher landen. Außerdem verfügt er über ein Rettungssystem. Nicht zuletzt präsentierte die Smartflyer AG aus Grenchen ihr ehrgeiziges Projekt eines 4-sitzigen elektrisch angetriebenen Motorflugzeuges, dessen Akkus im Flug mittels eines Generators, angetrieben von einem effizienten 2-Zylinder-Verbrennungsmotor, nachgeladen werden. Auch das Vortragsprogramm konnte sich sehen lassen. Internationale Elektroflug-Experten aus der Schweiz, Frankreich, Großbri-

tannien, Norwegen, Slowenien und Deutschland präsentierten ihre Ideen einem fachkundigen Publikum, der Voragssaal war immer bis auf den letzten Platz gefüllt. Insgesamt stellte die erste Green Flight Challenge in Grenchen ein sehr interessantes Forum für Entwickler und alle am Elektroflug Interessierten dar. Aus Friedrichshafen war zu erfahren, dass auch die AERO 2018 dem Elektroflug wieder eine Halle widmen wird. Und es soll dort auch wieder geflogen werden, allerdings bereits am Vortag der Messe, am 17. April 2018

KF

Wir haben alle Aussteller, das Vortragsprogramm und weitere Links auf www.luftsportmagazin.de zusammengestellt





ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG



- Ihr Flugzeug benötigt eine neue Bespannung?
- Bringen Sie es ins ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG!
- Unser geschultes Team bespannt Ihr Flugzeug fachgerecht innerhalb von ca. einer Woche.
- Wir bespannen mit dem innovativen Gewebe **ORATEX® UL 600** und **ORATEX® 6000**.

www.OratexBespannwerk.com




SIE BRINGEN ES -
WIR BESPANNEN ES!

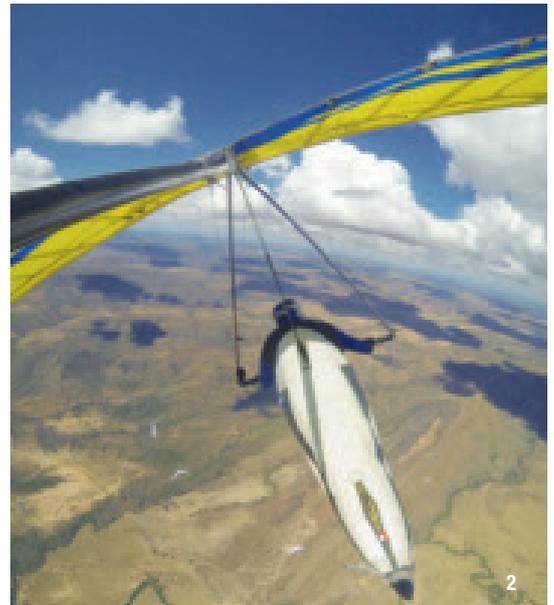
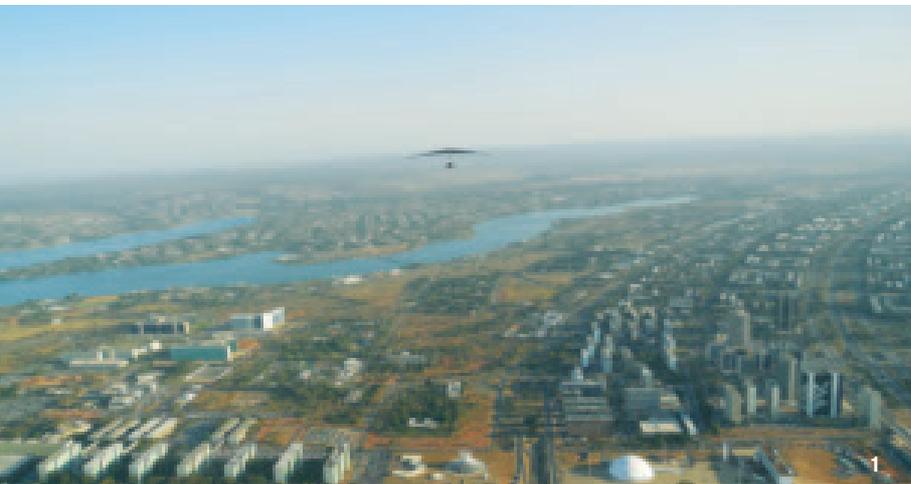
... und wenn Sie Ihr Flugzeug nicht zu uns bringen können, dann kommen wir auch zu Ihnen!



FLUGZEUGBESPANNUNG VOM FACHMANN!

ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG • Am Sportpark • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Email: info@OratexBespannwerk.com

Team-Bronze bei der Drachenflug-WM in Brasilien



1: Genialer Zielanflug auf die Hauptstadt Brasilia

2: Jörg Bajewski im Thermikpulk

3: Landwiese auf Brasiliens Esplanada: Jeden Tag gab es spannende Zieleinflüge mitten in der Stadt

Vom 6. – 19. August fanden die Weltmeisterschaften in der Klasse FAI 1 statt.

Sechs Abenteurer auf Medaillen-Jagd

Auf der Drachenflug-Weltmeisterschaft gelingt dem deutschen Nationalteam in der brasilianischen Hauptstadt eine Sensation: Bronzemedaille! Team Germany steht neben den unschlagbaren Italienern und dem Vize-Weltmeister Tschechien auf dem Podest. Primoz Gricar, Roland Wöhrle, Corinna Schwiengershausen, Jörg Bajewski, Gerd Dönhuber und Lukas Bader feiern den seit 18 Jahren größten Erfolg des FAI-1-Teams auf einer WM!

Flug Frankfurt - Rio de Janeiro

Sechs Kisten vollbeladen mit Carbon, Aluminium, Technora und ein wenig Blei, Fluginstrumente, Funkgeräte, Kameras, Computer und Tracker – es ist eine logistische Meisterleistung, die jeden von uns immer wieder stresst.

Kaum 12 Stunden später stehen wir mit unseren Gepäckmassen glücklich und wohlbehalten vor dem Ankunftsterminal in Rio.

Gesattelt und gepackt brechen die Jungs zu ihrer siebzehnstündigen Autofahrt Richtung Brasilia auf. Denn leider nehmen die Fluggesellschaften auf Inlandsflügen keine überdimensionalen Gepäckstücke mehr mit, so dass sich einige von uns fragen, warum aus uns nicht besser Gleitschirmflieger geworden sind? Im ersten extrem turbulenten Dust Devil Bart beim Trainingsrace liegt die Antwort dann wieder auf der Hand ...

Eröffnungsfeier und die ersten Durchgänge

Zu Ehren der WM-Eröffnung durften alle Teams über die Schwebebrücke des Niemeyer-Museums defilieren, begleitet von spritzigen Trommelrhythmen einer brasilianischen Frauen-Perussion-Gruppe.

Der Ablauf der kommenden Tage wiederholt sich: Ankunft 7.45 Uhr im Teamhaus, Zeit für einen Tee, kurzes Wetterbriefing, alle Gurtzeuge ins Auto, Drachen verzurren, 8 Uhr Abfahrt zum Start-

platz. Varios Programmieren, Aufgabe aufschreiben, alle Tracker einstellen, Teambriefing und Besprechen der Aufgabe – und schon gehts in die Luft!

Ziel nicht Esplanada

Fünf von uns stehen nach 105 km und einem spannenden Endanflug über 5 km Buschland im Ziel. Ich dagegen brems kurz nach dem Start ein, weil ein Pilot nach einer Kollision die Rettung ausgelöst hat. Zum Glück bewegt er sich nach einiger Zeit wieder, und unsere Fahrer funken, dass ein Rettungsteam für ihn bereits auf dem Weg sei. Ich lande 12 km vorm Ziel. Aber ich habe diese Aktion für den verunglückten Piloten und nicht für Punkte getan, von daher ist es ok, und ich würde nicht zögern, es wieder genauso zu tun!

102 Piloten auf der Esplanada

Im zweiten Durchgang wird Primoz Tagesdritter. Insgesamt fliegen 102 Piloten ins Ziel. Am nächsten Tag kommen Primoz und ich zwar fast als letzte im Ziel an, weil aber die Zeiten so eng zusammen liegen, können wir dennoch gut punkten fürs Team, zusammen mit Jörg. Für mich ist es der schönste Flug aller Zeiten auf einer WM – Primoz und ich haben uns gegenseitig geholfen am Funk, wir sind spät dran und finden die magische letzte Thermik, um es noch zur Esplanada zu schaffen! Am Morgen begrüßt uns wieder blauer Himmel. Eine starke Inversion lässt uns kaum über 2000 m steigen, in einem Startpulk des Horrors. Als wir endlich auf Strecke gehen, finden wir die Thermik des Tages, die uns auf 3200 m bringt. Leider zieht der Rauch eines großen Feuers unter der Inversion über unsere Strecke und schaltet uns den Motor ab. Als Primoz funkt, dass die Ridge nicht geht nach der Wende und er landen muss, beschließen Jörg und ich, es auf der Hochebene zurück zu versuchen. Leider kommen wir nicht weit und lernen in unseren Landefeldern die Klettenpest



3



4



5

- 4: Nach 18 Jahren wieder Edelmetall in der Teamwertung einer Drachenflug-WM der Klasse FAI 1
- 5: Teamfoto bei der Eröffnungsfeier (Primoz Gricar, Helfer Murilo und Claudinha, Lukas Bader, Roland Wöhrle, Gerd Dönhuber, Corinna Schwiegershausen, Jörg Bajewski)

kennen. Als ich versuche, die stechenden Plagegeister von meinen Handschuhen, Jacke und Hose loszuwerden, bohren sich die Dornen mit Widerhaken in meine Finger. Große Überraschung, als ich höre, dass Roland und Primoz noch in der Luft sind! Ganz tief im Tal, über einer Kuhherde, hat Primoz den rettenden Bart ausgegraben und fliegt zusammen mit Roland auf Platz 4 und 5 des Tages!

Tagessieg für Primoz

121 km um fünf Wenden scheinen in der zähen Luft zu weit für den Tag. Primoz schafft es am weitesten, und auch Roland und ich versuchen jeden Meter herauszukitzeln, wodurch wir auf Platz 5 und 6 landen – und unser Team mit 8 Punkten Vorsprung vor die Amerikaner auf Platz 3 setzen können!

Showdown

Jörg und ich starten mit der ersten Zeit in den letzten Task der WM, weil wir die schnelleren Piloten aus unserem Team hinterherfunken und mit besseren Zeiten vorziehen wollen. Auf dem Live-Tracking war wohl zu sehen, dass ich das Feld zusammen mit zwei anderen Piloten bis zur letzten Thermik angeführt habe. Auf dem, was sonst der letzte Gleitflug Richtung Ziel war, fielen wir heute allerdings wie Blei aus dem Himmel und mussten knapp über Grund 10 km vor dem Ziel nochmal aufdrehen. Roland fliegt fix ins Ziel, doch ich mache Sicherheitshöhe, aus Angst, wieder auf Sinken oder Gegenwind zu treffen, und verliere dabei wertvolle 5 Minuten. Siegesicher zeigen sich die Amerikaner. Allerdings haben sie nicht mit der Penalty für Zac gerechnet. Ihr Tagesschnellster verliert 50% seiner Punkte, weil er auf dem letzten Schenkel so Gas gegeben hat, dass er unter einer Stromleitung durch auf einem Nebenfeld des Zieles einschlägt, wovon die Organisatoren mit Strafandrohungen für gefährliche Endanflüge gewarnt haben.

Bronzeeee!

Als es später abends heißt, wir führen mit 6 Punkten auf die Amerikaner, können wir unser Glück nicht fassen und haben vor Freude über den dritten Rang mit den anderen Piloten bis tief in die Nacht gefeiert und getanzt! Besonders ausgelassen sind natürlich die Tschechen mit Petr Benes als neuem Weltmeister, ein wenig betrübt Alex Ploner und Christian Ciech, die am letzten Tag mit einer späteren Startzeit die Goldmedaille verpokert haben. In der Wertung der inoffiziellen Frauen-Weltmeisterschaft liege ich 1600 Punkte vor der zweitplatzierten Françoise Dieuzede, worüber ich mich genauso freue wie darüber, aktives Mitglied unseres Bronze-Teams zu sein!

Corinna Schwiegershausen

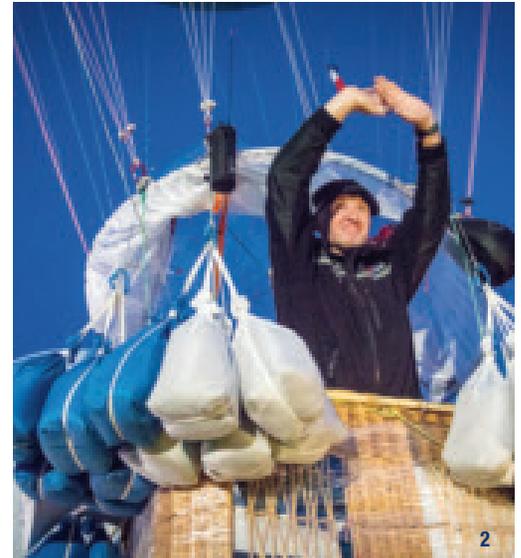
Ergebnisse:

Platz	Name	Nation	Maschine	Gesamtpunkte
1.	Petr Benes	CZE	Aeros Combat	7.750 Punkte
2.	Alex Ploner	ITA	Icaro Laminar	7.700 Punkte
3.	Christian Ciech	ITA	Icaro Laminar	7.682 Punkte
4.	Dan Vyhnalik	CZE	Aeros Combat	7.628 Punkte
5.	Filippo Oppici	ITA	Wills Wing T2C	7.430 Punkte
12.	Primoz Gricar	GER	Aeros Combat	6.818 Punkte
13.	Roland Wöhrle	GER	Aeros Combat	6.756 Punkte

Teambewertung:

Platz	Land	Gesamtpunkte
1.	Italien	23.042 Punkte
2.	Tschechien	22.605 Punkte
3.	Deutschland	21.316 Punkte
4.	USA	21.310 Punkte
5.	AUS	21.097 Punkte

In 36 Stunden von Gruyères (Schweiz) nach Estland Gordon Bennett Cup und FAI-Gasballon WM 2017



21 Gasballonteamen aus aller Welt traten am 6. September 2017 am Flugplatz Épagny in Gruyères, in der Schweiz an, um die diesjährigen Weltmeister im Gasballonfahren, der ältesten luftsportlichen Disziplin, zu ermitteln. Seit 1906 findet dieser traditionsreiche Wettbewerb statt, die Regeln seit jeher sehr einfach: Das Team, das die längste Strecke – in gerader Linie vom Start- zum Landeort gemessen – zurücklegt, gewinnt. Das Rennen kann bis zu 92 Stunden (Wilhelm Eimers/Bernd Landsmann, 1995) dauern und über 3.400 km (Bob Berben, Benoît Siméons, 2005) führen. In diesem Jahr siegte Team Frankreich 1 mit einer Fahrt über 1.838,06 km.

Solche Höchstleistungen erfordern akribische Vorbereitung, hervorragende meteorologische Kenntnisse, großes Können und Erfahrung der Piloten und ein Team am Boden, das die Piloten jederzeit mit aktuellen Informationen versorgt. Denn die Fahrtrichtung kann nur durch die Wahl der Höhe und den dort vorherrschenden Winden gesteuert werden. Um zu steigen, werfen die Piloten Sand oder Wasser ab, wovon sie beim Start etwa 650 kg an Bord haben. Zum Sinken kann aus dem Fahrventil Wasserstoffgas abgelassen werden. Beides muss möglichst sparsam eingesetzt werden. Hinzu kommen tageszeitlich und meteorologische bedingte Steig- und Sinkphasen, die mit ins Kalkül gezogen werden müssen.

Das schöne Wetter beim Start ab 19 Uhr – blauer Himmel und leichte südwestliche Bodenwinde – täuschte über die Bedingungen hinweg, die das Teilnehmerfeld über Mitteleuropa erwarten sollte. Ein Tiefdrucksystem mit Zentrum über Südschweden zog mit einer okkludierten Front in südöstlicher Richtung und für die Folgetage sollte eine weitere Front das Wettbewerbsgebiet mit Bewölkung und reichlich Niederschlag versorgen.

Die Organisatoren hatten am Flugplatz Épagny ein Volksfeld organisiert und 15.000 Besucher waren gekommen. Nach einem fliegerischen Showprogramm, unter anderem mit der PC-7-Staffel der

Schweizer Luftwaffe, starteten die Ballone nach ausgeloster Reihenfolge zu den Klängen der Nationalhymnen und tosendem Beifall in den Abendhimmel.

Dass es Richtung Osten/Nordosten ging war jedem klar. Aber mit welcher Taktik? Im Osten beschneiden die Staatsgrenzen von Weißrussland, die nicht überquert werden dürfen, das Wettbewerbsgebiet. Im Norden erwartet die Teams die Ostsee, die nur bei gutem Wetter und ausreichend verbleibendem Ballast Richtung Skandinavien überfahren werden kann. Wer über dem Festland bleiben will, dem bleibt lediglich der schmale Korridor zwischen Weißrussland und dem Kaliningrader Gebiet, das ebenfalls nicht überfahren werden darf und zur Disqualifikation führen würde.

Den nur etwa 70 km breiten Korridor ins Baltikum zu treffen, genau diese Taktik verfolgten die späteren Sieger Vincent Leys und Christophe Houver vom Team Frankreich 1. Gleich hinter Zürich stiegen sie auf 6000 Meter Höhe, um möglichst schnell und noch vor den Gewittern das Baltikum zu erreichen. Das Hauptfeld folgte ihnen, jedoch deutlich langsamer und auf leicht westlicheren Kursen.

Team Schweiz 1 mit Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger sowie Team Deutschland 3 mit Matthias Zenge und Benny Eimers hatten andere Pläne: Sie ließen es tief und langsamer angehen. Deutschland 3 wollte gegen 20 Uhr knapp östlich an Berlin vorbeifahren und dann den Sprung über die Ostsee nach Finnland wagen, in sicherem Abstand zur FIR Kaliningrad, die hier weit in die Ostsee ragt. Die Windprognosen stimmten allerdings nicht mit der Realität überein und so sahen Zenge/Eimers keine Möglichkeit die Ostsee im sicheren Abstand zur FIR Kaliningrad zu queren und landeten gegen 20 Uhr in Polen, etwa 90 km nordöstlich von Stettin. Vorjahressieger Schweiz 1 gelang indes ein Meisterstück: Das Team „kehrte um“, fuhr zurück Richtung Süden, um dann westlich von Łódź etwa 90 Grad nach links zu drehen. Sie schafften es tatsächlich, den Korridor zu erreichen und sich als Zweite hinter den Franzosen zu platzieren. Es lohnt sich, ihren Kurs im Online-Tracking unter <http://yb.tl/gb2017fr#> zu verfolgen.



- 1: Die Tracks des Siegers FRA 1, SUI 1 und GER 3, gut zu erkennen, das „Nadelöhr“ ins Baltikum
- 2: Start des Siegerballons FRA-1, hier mit Vincent Leys
- 3: Befüllen der Ballone vor Schloss Greyerz, Fotos: FAI/ Marcus King
- 4: Team Deutschland 3 kurz vor dem Start. Für viele überraschend – übergab der wohl weltbeste Ballonfahrer, Wilhelm Eimers, an seinen Sohn Benny. im Korb mit Matthias Zenge. Foto: Maria Bechtel-Fey

Nach einem spannenden Rennen hier das offizielle Endergebnis:

1 FRA-1	Vincent Leys/Christophe Houver	36 h 20 min	1836.06 km
2 SUI-1	Kurt Frieden Pascal Witprächtiger	46 h 35 min	1366.78 km
3 ESP-1	Anulfo Gonzales Redondo/Angel Aguirre Rial	46 h 19 min	1334.23 km
5 GER-2	Dr. Heinz-Otto Lausch/Tobias Lausch	43 h 12 min	1282.62 km
6 GER-1	Himke Hilbert/Dominik Haggeney	44 h 30 min	1248.29 km
18 GER-3	Matthias Zenge/Benjamin Eimers	23 h 15 min	999,29 km



KF <https://gordonbennett.aero/>

Mit Sicherheit auf Kurs!
With safety on course!

JUNKERS
RETTUNGSSYSTEME



Handfunkgeräte 8.33 kHz Zugelassen
FTA 450 L | FTA 550 L | FTA 750 L
Zulassung nach EN 300 676-02 V 1.5.1

JUNKERS
Profly

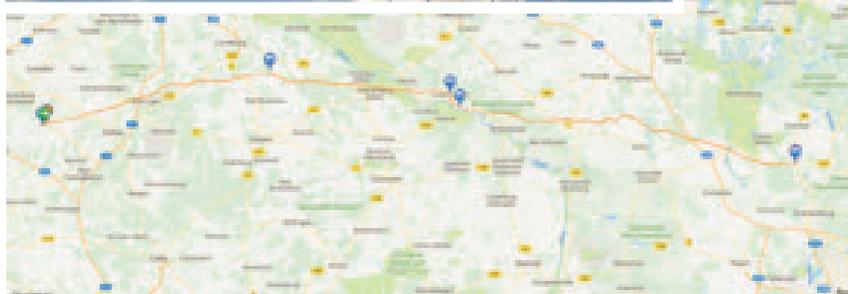
www.junkers-profily.de

Am Flugplatz 1 | 95328 Kulmbach | Phone: +49 (0) 9221 87 93 12
Fax: +49 (0) 9221 87 93 13 | Email: info@junkers-profily.de





Gleitschirmfliegen: Vereinsstreckenflugrekord GSC-Weser



Am 20.05.2017 gelang unserer „Streckenflugmöwe“ Philipp Schröder ein unglaublicher Flachlandflug von unserem Fluggelände Lüdingen bis nach Oranienburg. Hier sein Flugbericht:

„Eigentlich sollte heute gar kein Schleppbetrieb in Lüdingen stattfinden, da der Bauer unsere Schleppstrecke Freitagabend noch frisch gegüllt hatte. Durch den vielen Regen der Nacht hatte sich dieses Problem dann aber erledigt und wir konnten die lange Ost-West Strecke benutzen.“

Am Himmel, der morgens noch komplett bedeckt war, formierten sich erste Wolkenstrahlen, aber es war und blieb auch den ganzen Tag viel Feuchte in der Luft. Der Wind wehte zuerst aus WNW und drehte später etwas südlicher. Ralf Kopp, der eigentlich nur seinen Schirm testen wollte, nahm das erste Seil und ich folgte ihm am zweiten. Die Basis lag erst bei knappen 1000 Metern, aber die Wolken zogen schon gut und ich versuchte zu Ralf aufzuschließen. In der diesigen Luft verlor ich ihn aber schnell aus den Augen und als es über der A 7 zu schwächeln begann, beschloss ich, bei meiner geringen Höhe nicht

zu offensiv zu fliegen. Der Wind schob mit knapp 20 km/h und man kam auch so ganz gut voran. Die Windrichtung war perfekt, um nördlich der CTR Fassberg und dem heute per NOTAM gesperrten Luftraum um Soltau entlang zu fliegen. Nachdem ich den Elbe-Seitenkanal überquert hatte, dachte ich das erste Mal, dass der Hunderter jetzt möglich sein könnte. Aber kurz danach war schon wieder fast alles vorbei. Vor mir lag das große Waldgebiet der Görde und ausgerechnet jetzt war keine passende Wolke in Reichweite. Mit gut 500 Metern gab es nicht mehr viele Optionen und ein starker Bart musste her. Der letzte Ort vorm Wald, den ich anpeilte, lieferte dann auch prompt und die Görde war überflogen. Direkt dahinter kam jetzt die Elbe in Sicht. Wieder mal unglaublich schön! Auf meinem Kobo war die Beschriftung ausgeschaltet, aber ich erkannte dann den Weinberg von Hitzacker und später die Dömitzer Brücke. Bald kreuzte ich meine Route vom vorletzten Sonntag bei Lenzen. Dort stand keine passende Wolke in Flugrichtung und ich flog ein Stück gegen den Wind zurück, denn den guten Bart von dem gegenüberliegenden Hügel mit der hohen Antenne kannte ich schon.

Die schwächelnde Mittagsthermik wurde jetzt wieder besser und die vielen Wolken zogen zuverlässig. Der Winde drehte, wie angesagt, etwas im Uhrzeigersinn und ich hielt mich an den südlichen Rändern der teils schon bedrohlich dunklen Wolken. Ich beobachtete ständig die Entwicklung rundum, aber letztlich blieben die Wolken im akzeptablen Rahmen. Am Horizont sah man schon die kompakte hohe Bewölkung und den angesagten Cirrenstreifen. Bei 150 km hatte ich mein Ziel eigentlich schon erreicht und verlor etwas die Konzentration. Ich gab mir wenig Mühe beim Zentrieren und kurbelte so etwas müde und schlaff vor mich hin. Als ich dann aber realisierte, dass es noch gar nicht so spät ist und die 200 km auch bald in Reichweite kommen würde, riss ich mich noch einmal zusammen und steckte mir die 200 km-Marke als neues Ziel. Nach dem Überqueren der Autobahn Hamburg-Berlin waren die 200 Kilometer dann perfekt und ich hab erstmal gefeiert! Wie geil ist das bitte! Hätte nie gedacht, dass es ausgerechnet heute klappt. Vor mir dann ein großer Ort mit vielen Bahngleisen und einem großen Segelfluggelände. Neuruppin! Es war so 17.00 Uhr, das Wolkenbild nicht mehr

gut und auf der anderen Seite des Sees viel Wald. Aber mit 900 m landen gehen? Nee! Wer weiß, wann die Chance wiederkommt und wie lange der Tag evtl. noch geht.

Es ging zwar nur noch schwach, aber es ging und ging immer noch weiter. Dass es am Ende noch 250 km wurden, war unglaublich. Ich sah die Zahl auf dem Tacho, aber konnte es nicht wirklich fassen. Die Gleise waren längst wieder verschwunden, als ich schlussendlich neben einer ehemaligen LPG landete. Glücklicherweise und zufrieden packte ich meine Sachen in den Rucksack. Noch immer etwas ungläubig realisierte ich allmählich, dass mich mein Rückweg wohl über das gar nicht so weit entfernte Berlin führen würde. Um ein Haar hätte ich sogar einen Flixbus direkt nach Hamburg bekommen, der in dem Dörfchen eine Station hatte. Der war aber leider grad weg. Nach kurzer Orientierung per Bahn-App stellte sich

heraus, dass eine Bahnlinie mit Bahnhof in Fußweite kreuzte, und es einen Anschluss nach Berlin gab. Heute hat wirklich mal alles gepasst, inklusive des in Rotenburg am Bahnhof deponierten Autos. So war ich um 1.00

Uhr nachts wieder am Platz. Danke Andreas für den Schlepp direkt in die Thermik!“

Philipp Schröer/Helmut Giesen

Fotos: Philipp Schröer

Fluginfo

Gleitschirm:	„Bruce Goldsmith Base“ (LTF-B)
Startplatz:	Lüdingen
Startzeit:	11:46 h
Max. Steigen:	6,0 m/s
Größte Höhe:	1612 m
Minimale Höhe:	44 m
Höhengewinn:	1526 m
Max. Geschwindigkeit:	73,6 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	43,3 km/h
Landeplatz:	Oranienburg
Flugzeit:	6:36 h
XC-Distanz:	250,5 km

Zunehmende Zahl von Multicoptern

„Immer mehr Drohnen über Bremen“ schreibt der Weser-Kurier in seiner Ausgabe vom 17.07.2017.

Das ist einerseits richtig, andererseits wieder nicht. Für jede Art von unbemannten Luft-, Land- oder Wasserfahrzeugen ist die Bezeichnung „Drohne“ statthaft, lehnen Verfasser, die es wissen sollten.

Dazu gehören auch die kleinen, von vier, sechs oder acht Rotoren angetriebenen Multicopter. Aber nur diese Spezies unter der Vielzahl unbemannter Bewegungsobjekte ist tatsächlich gemeint, wenn der Begriff Drohne in letzter Zeit immer häufiger genannt wird. Das griffige Wort Drohne kommt den Medien dagegen gelegen, assoziiert es doch bei einigen Mitmenschen schon eine geradezu kafkaeske Angst vor einer allgegenwärtigen Beobachtung und unbestimmbaren Bedrohungen aus der Luft.

Wir Luftsportler mögen vielleicht weniger Angst vor den Einblicken eines Kameraauges haben als vielmehr vor einer folgenreichen Kollision mit einem Multicopter – besonders dann, wenn wir beim Start, im Anflug oder in der Platzrunde nicht allzu viel Luft zwischen uns und dem Boden haben.

Daher interessiert es schon, wenn Florian Voigt von der Luftfahrtbehörde Bremen dem



Weser-Kurier mitteilt, dass seine Behörde 2015 noch 73 Flüge genehmigt hatte. 2016 seien es schon nicht ganz doppelt so viel gewesen, nämlich 131. Dies, unterstreicht Voigt, sei allerdings die Zahl der offiziell genehmigten Flüge. Hinzu käme – und das ist wohl jedem klar – eine hohe Dunkelziffer von Flügen, die nicht bekannt und wenn doch gemeldet, dann nicht aufzuklären ist. Vor drei Jahren seien 14 Ordnungswidrigkeitsverfahren durch die Luftfahrtbehörde eingeleitet worden, berichtet Voigt.

Mittlerweile dürften es etwas mehr geworden sein. Der bekannteste Zwischenfall mit einem Multicopter in Bremen ereignete sich im Januar 2014, als wegen eines Multicopters im Anflugbereich sogar ein Linienflug nach Hannover umgeleitet werden musste. Im Endanflug auf die 27 meldete eine Citation der Lufthansa Flight Training im Juni dieses Jahres einen Multicopter im Bereich der Kattenturmer Heerstraße, also kurz vor dem Aufsetzen.

Ralf-Michael Hubert

Fluglehrer-Weiterbildung in Bremen, 11. und 12. November

Daglef Schriever bietet am Wochenende des 11. und 12. November wieder eine Weiterbildung auf dem Verkehrsflughafen Bremen an (Medienraum). Für die Fachvorträge konnte er dazu wie gewohnt kompetente Referenten gewinnen. Die Teilnahme ist nur nach Voranmeldung möglich. Aus der Erfahrung der Vorjahre ist eine frühzeitige Anmeldung empfehlenswert! Einen Zusatztermin für Nachzügler werde es diesmal nicht geben, erklärt Daglef Schriever.

ACHTUNG: Alle Segelfluglehrer brauchen nicht mehr diese Fortbildung in den letzten 12 Monaten vor Ablauf der Lehrberechtigung, sondern in den letzten drei Jahren, wie beim Motorflug vorweisen.

Auf Anordnung des Landessportbundes Bremen kann die Übungsleiter-Lizenz nur noch bei Vorlage eines gültigen Fluglehrer- oder Technischen Ausweises verlängert werden.

Also diese Ausweise bitte mitbringen.

Anmeldungen:

Daglef Schriever,
Tel. (0421) 51 02 12,
d.schriever@arcor.de

Bremer Verein will Luftfahrterbe erhalten



Fertiggestellter linker Außenflügel mit Triebwerken; Foto: FW 200 Condor Team Airbus Bremen

AIRbe und Erbe – der Gleichlaut dieser beiden Worte ist kein Zufall und die kreative Wortschöpfung benennt ebenso treffend wie programmatisch das Ziel des Vereins Bremer AIRbe e.V. Der Verein möchte das Erbe der Bremer und darüber hinaus der ganzen nordwestdeutschen Luft- und Raumfahrtindustrie bewahren und die Bedeutung der Region in ihren z. T. wegweisenden Entwicklungen ebenso wie in der Fertigung darstellen. Mehrere Vereine und Initiativen, die diese Zielsetzung teilweise schon seit Jahren hingabevoll und sachkundig mit Leben erfüllen, haben sich unter dem Dach des Bremer AIRbe e.V. zusammen gefunden. In diesen Gruppen werden historische Luftfahrzeuge wieder

aufgebaut, restauriert und gepflegt. Dokumente und Informationen werden gesammelt, ausgewertet, dokumentiert und archiviert.

Zum Bremer AIRbe gehört z.B. das FW 200 Condor Team Bremen, das eine in Norwegen geborgene viermotorige Focke-Wulf FW 200 Condor zur späteren Ausstellung im Deutschen Technikmuseum Berlin wieder aufbaut. Der Freundeskreis VFW 614 e.V. gehört ebenso zum Bremer AIRbe. Er erhält die zur Zeit noch auf dem Bremer Flughafen stehende zwölfte Serienmaschine dieses Typs. „Wir holen die Bremen nach Bremen“ lautete der selbstgestellte Auftrag eines Vereins, der die Junkers W 33 „Bremen“ aus den USA an die Weser holte.

Mit dieser Maschine war 1928 die erste Atlantiküberquerung in Ost-West-Richtung gelungen. Nach einer umfangreichen Restaurierung ist die Junkers heute auf dem Bremer Flughafen ausgestellt. Auch diese Gruppe hat sich dem Bremer AIRbe angeschlossen. Das tat auch der Focke-Windkanal e.V., der einen Windkanal von Prof. Henrich Focke restaurierte und der Öffentlichkeit zugänglich machte. Nach seinem Ausscheiden aus dem Unternehmen forschte Focke in den 1960er Jahren mit diesem Windkanal weiter. Beim Bremer AIRBE dabei ist auch das nach einem Wechsel seiner Räumlichkeiten gerade im Neuaufbau befindliche Luftfahrt- u. Technikmuseum Lemwerder, das Raumfahrttechnische Archiv Bremen e.V. und die Flugtechnische Vereinigung Henrich Focke an der Universität Bremen e.V.

Mit dem Bremer Verein für Luftfahrt e.V. und der Flugsportgruppe Airbus Bremen e.V. sind auch zwei Luftsportvereine des DAeC-Landesverbandes Bremen Mitglied beim Bremer AIRbe. Kooperationen bestehen mit dem Hubschraubermuseum Bückeburg und dem Aeronauticum in Nordholz.

Leider ist die Internetseite des Bremer AIRbe www.airbe-bremen.de ziemlich nichtsagend.

Auf der Startseite lässt sich im unteren Teil jedoch die ‚Broschüre Bremer AIRbe‘ öffnen, die einen guten Überblick über die Aktivitäten der einzelnen Gruppen gibt.

Ralf-M. Hubert

„Save the date“ Bremer Segelfliegtag

Petra Rührenbeck, Segelflugreferentin im DAeC Landesverband Bremen, lädt zum traditionellen Bremer Segelfliegtag ein:

Samstag, 18. November um 14:00 Uhr im Landgasthof Klee, Hauptstraße 11, 27412 Westertimke

Stephan Beck wird über die Segelflug-WM in Australien berichten. Kunstflug-Aspiranten sollten Sebastian Scholz aufmerksam zuhören. Das NM-Mitglied erklärt die Ausbildung und den Wettbewerbseinstieg in den Segelkunstflug. Was uns im Luftraum an möglichen Änderungen erwartet, erfahren wir von Fluglotsen der DFS.

Und wer mit dem Motorsegler, Motorflugzeug oder UL nicht nur auf die Nordsee-Inseln fliegen möchte, sondern wen auch mal weitere Ziele locken, der kann sich bei einem Vortrag von Ulrich Scholz über einen Flug mit einer Katana nach Frankreich zum Nachfliegen der Tour inspirieren lassen.

Gäste aus anderen Landesverbänden willkommen.

Wir gratulieren:



Bianca Witte

zum ersten Alleinflug
am 22.07.2017 in Tarmstedt.
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



Nico Albrecht

zum bestandenen LAPL (A)
am 27.07.2017 in Ganderkesee.
Hier mit Fluglehrer Claus Gose.
Luftsportclub Niederweser



Michael Herrmann

Zum bestandenen PPL (A)
am 04.07.2017 in Karlshöfen.
Luftsportclub Niederweser



Uwe Girgsdies

zur Erweiterung LAPL(S) auf TMG
am 22.07. 2017 in Blexen.
Motorsegler-u. Segelflugclub
Bremerhaven



Axel Fenker

zur Erweiterung des SPL auf TMG
am 14.08.2017 in Blexen.
Hier mit Prüfer Tim Wührmann.
Motorsegler-u. Segelflugclub
Bremerhaven



Tim Arendt

zum bestandenen LAPL (A)
am 16.08.2017 in Osterholz-Scharmbeck.
Hier mit Prüfer Gerd König.
Bremer Verein für Luftfahrt



Alexander Schengber

Zum bestandenen SPL am 16.08. 2017
in Osterholz-Scharmbeck.
Hier mit Prüfer Gerd König.
Bremer Verein für Luftfahrt



Stefan Jozkiewicz

zum bestandenen SPL-F
am 05.06.2017 in Rotenburg/Wümme.
UL-Gruppe des Bremer Verein
für Luftfahrt



Kevin Kort

zum ersten Alleinflug
am 03.09.2017 in Hüttenbusch.
Hier mit Fluglehrer Wolfgang Schubert.
Luftsportclub Niederweser

Landesjugendvergleichsfliegen im Segelflug 2017



- 1: Der Bergfalke der Akaflieg nach ausgeleitetem Slip perfekt zur Ziellandung
Foto: Michael Guletz
- 2: Zweipunkt-Ziellandung im 1. Feld – 0 Strafpunkte! Foto: Harald Krischer
- 3: Die Sieger: 3. Simon Diesinger (l.) und 1. Marcel Rast (r.), 2. Simon Rathgeber konnte beim Foto nicht mehr dabei sein Foto: Michael Guletz

Das alljährliche Jugendvergleichsfliegen des Luftsportverband Hamburg e.V. fand am 16. September auf dem Segelfluggelände Neu Gülze-Boizenburg statt. Der ausrichtende Verein war in diesem Jahr die Akademische Fliegergruppe Hamburg e.V. Bei anfänglich bedecktem Himmel fanden sich 11 Piloten und ihre Helfer aus den Vereinen Akaflieg Hamburg, HAC-Boberg, HVL-Boberg und SFC Fischbek auf dem Flugplatz Neu Gülze zusammen. Ziel der Piloten war, möglichst einen Platz auf dem Treppchen zu erreichen, um sich für das 33. Bundesjugendvergleichsfliegen in Oppenheim, Rheinland-Pfalz zu qualifizieren.

Nach den Einweisungsflügen mit den ansässigen Fluglehrern/Piloten und einem Briefing der Wertungsrichter startete der erste Pilot um 13:00 Uhr zum ersten Wertungsflug. Bei südwestlichem Seitenwind versuchten die Teilnehmer bei ihren Wertungsflügen möglichst wenige der maximal möglichen 72 Strafpunkte abzubekommen. Gewertet wurden Start, Kurvenflüge, Hochgezogene Fahrtkurve, ein deutlicher Slip im Landeanflug und bei der Ziellandung deren Präzision und Ausführung. Das Niveau der Flugvorführungen war hoch und die Wertungsrichter waren stark gefordert bei der fein abzustufenden Punktvergabe. Durch die flüssige Startfolge konnten bis zum frühen Nachmittag die beiden vorgeschriebenen Wertungsdurchgänge geflogen werden. Bei der Siegerehrung zeigte sich dann auch, wie dicht die Punktzahlen, besonders auch bei den drei Erstplatzierten, zusammenlagen. Mit einem ausgiebigen Grillen bei geselligen Gesprächen und gelegentlichem Sonnenschein ließen die Teilnehmer und Helfer den Tag ausklingen.

Qualifikationsplätze für das 33. Bundesjugendvergleichsfliegen in Oppenheim, Rheinland Pfalz

Platz	Pilot	Verein	Flugzeug	Minuspunkte
1	Marcel Rast	HAC Boberg e.V.	SZD-51-1 Junior	7,7
2	Simon Rathgeber	HVL Boberg e.V.	Ka-8	8,3
3	Simon Diesinger	SFC Fischbek e.V.	SZD-51-1	9,0

Platz	Verein	Minuspunkte
1	HAC-Boberg e.V.	9,57
2	HAC-Boberg e.V.	9,97
3	Akaflieg Hamburg e.V.	12,35
4	SFC Fischbek e.V.	12,43

An dieser Stelle auch ein großes Dankeschön an die Fluglehrer, Wertungsrichter und die zahlreichen Helfer – und ganz besonders der Akaflieg Hamburg e.V. für die tatkräftige Unterstützung und Organisation der gelungenen Veranstaltung.

Herzlichen Glückwunsch zu diesen tollen Ergebnissen und viel Erfolg unseren Piloten, die Ende September den LSV Hamburg beim Bundesjugendvergleichsfliegen in Oppenheim vertreten werden.

Fliegerlager des Luftsportverbands Hamburg e.V. in Schmallenberg-Rennefeld



2



1



3



4

- 1: Tower des Flugplatzes Schmallenberg-Rennefeld; Foto: Hartwig Grothkopp
 2: Hinten v.li. Tom Poreda, Phillip Tetzloff, Nils Michalke, Henning Sachs, Alexander Dietrich. Vorne: Jens-Arne Reumschüssel, Dirk Husmann
 Foto: Hartwig Grothkopp
 3: Vor dem Einhalten; Foto: Johannes Dechow
 4: Das Sauerland - für Flachlandflieger eine schöne, ungewohnte Aussicht
 Foto: Johannes Dechow

Am 12.08.2017 machten sich 17 Segelflieger der Vereine HAC, HVL Boberg sowie des SFC Fischbek auf den Weg zu einem gemeinsamen Fliegerlager im Sauerland. Als Ziel wurde der Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld zwischen Marburg und Dortmund auserkoren. Die ersten Teilnehmer trudelten am frühen Nachmittag nach ca. sechsständiger Fahrt am Flugplatz ein. Leider spielte das Wetter an diesem Tag

nicht mit und so mussten die Zelte bei Nieselregen aufgestellt werden. Gegen Abend waren dann alle 17 Teilnehmer samt Fluggerät am Flugplatz eingetroffen und es wurde gemeinsam zu Abend gegessen. Die Stimmung war gut, denn für Sonntag war gutes Wetter vorhergesagt. So wurden am Sonntag Einweisungsflüge und erste Thermikflüge durchgeführt. Die nächsten Tage eigneten sich vor allem zum Schu-

len. Man merkte recht schnell, dass die Doppelsitzer-Flugschüler alle sehr gut mit den neuen Platzverhältnissen klarkamen, sodass schon nach den ersten Abenden spekuliert wurde, wann sie sich endlich freifliegen würden können. Leider machte in den nächsten Tagen das Wetter nicht mit und wir waren gezwungen uns anderweitig zu beschäftigen. Hierzu mussten die Kartbahnen der Umgebung erhalten. Am

20.08. war es dann aber soweit, Tom und Alex flogen beide souverän ihre A-Prüfung! An dieser Stelle noch einmal herzlichen Glückwunsch! Die abendliche Feier hellte die ohnehin sehr entspannte Stimmung zusätzlich auf, jedoch wurde nicht zu ausgiebig gefeiert, weil die Wettervorhersage endlich gute Thermik für den Folgetag versprach. So konnten Henning und Dirk das Wetter für einen 100 km-Flug für die Segelflugausbildung nutzen. Außerdem bestand auch Phillip seine A-Prüfung. Alles in allem

waren diese zwei Tage also sehr erfolgreich für unsere mitgereisten Flugschüler. Auch der nächste Tag sollte gute Thermik für uns liefern. Hartwig und Lars konnten das Wetter für schöne Überlandflüge nutzen. Außerdem schafften Nils und Jens-Arne den 100 km-Flug mit Fluglehrer. Dieser Flug war für beide sehr erfolgreich, da Nils ihn für seine Ausbildung noch brauchte und Jens-Arne selbst noch in der Fluglehrerausbildung steckt. Somit konnten beide bei diesem Flug eine wichtige Unterschrift für ihre

Ausbildung sammeln. Die restlichen Tage waren zumeist durch Blauthermik geprägt, was zwar zu schönen Thermikflügen führte, die Überlandfliegerei jedoch schwierig machte. Aufgrund des schlechten Wetters entschieden wir uns schon einen Tag früher als geplant zurückzufahren. Vielen Dank an die Fluglehrer, Windenfahrer, Startleiter und die Fluggemeinschaft Rennefeld für die schöne Zeit.

Text: Johannes Dechow

Das Ergebnis des Fliegerlagers kann sich vor allem aus ausbildungstechnischer Sicht sehen lassen:

A-Prüfungen

Tom Poreda
Alexander Dietrich
Phillip Tetzloff

100 km Überlandflug mit Lehrer

Nils Michalke
Henning Sachs

Gastflugberechtigung

Lars Husmann

Typenberechtigungen

Tom Poreda
Alexander Dietrich
Phillip Tetzloff
Sascha Stövesand
Tim Heiden
Marlene Hartig

Fluglehrers Ruhestand



1: Neues Schulgleiten; Foto: Heike Capell
2: Ultraleichtes Segelfliegen; Foto: Christiane Gasthuber



- Praktische Ausbildung: „Fühl mal mit, wenn ich fliege!“
- Theoretische Ausbildung: „Fahrt ist das halbe Leben.“
Mehr Inhalt hatte die Ausbildung nicht, außer Werkstattarbeit und Seile spleißen.
Nur etwa jeder zehnte Flugschüler lernte fliegen, vorausgesetzt er hatte autodidaktische Fähigkeiten.
Die Prüfung zum Luftfahrerschein L1 (einsitzig) erfolgte nach 1955 bei der Behörde, ohne „multiple choice“-Fragenkatalog, schriftlich und mündlich.
Im Jahre 1964 entwickelte der DAeC eine stufenweise Ausbildungsmethodik, welche ich in einem Fluglehrerlehrgang auf der Wasserkuppe lernen musste. Alle Fluglehrer

Meine Segelflugausbildung erfolgte in den Jahren 1955 bis 1959. Die Fluglehrer kamen aus dem NSFK-Kader, sie waren bis 1945 tätig und erhielten nach 1950 wieder ihre Lehrberechtigung. Ihre Befähigung bestand im Wesentlichen in der Werkstattarbeit und Disziplinierung im Flugbetrieb. Pädagogische Befähigung war nicht wichtig.

in Deutschland sollten mit dieser standardisierten Ausbildungsmethodik einheitlich schulen.

Im Wesentlichen gilt dieser Standard noch heute, die Befähigung der Fluglehrer verlangte sich zunehmend in den Bereich der Pädagogik und der Risikobeurteilung. Heute ist nur etwa jeder zehnte Flugschüler nicht lernfähig.

Den ersten Fluglehrer-Schulungsstart im HVL führte ich am 12.07.1964 aus.

Bis 1968 waren drei Fluglehrer im HVL tätig, danach steigerte sich die Anzahl auf 12 Fluglehrer. Wir hatten ständig 20 bis 30 Flugschüler zu betreuen. Um das zu bewältigen, schulten wir auch einmal wöchentlich abends und am Sonntag früh.

Wo sind alle die Segelflieger geblieben, welche wir ausgebildet haben?

Meine Erkenntnis:

Während der Ausbildung bricht die Hälfte ab, da der Zeitaufwand nicht zu ihrer Freizeitplanung passt. Nach der Ausbildung beenden die Wenigflieger den Segelflug, da ihnen das Risiko bei ihrem niedrigem Trainingsstand zu hoch erscheint.

Nur wer aufgrund seiner Befähigung ausgedehnte Flüge machen kann und ohne Stress Start und Landung beherrscht, bleibt dabei, solange es der Beruf und die Familie erlaubt. Altersbedingt verlängert sich die Reaktionszeit und damit das Risiko des zu späten Eingreifens des Fluglehrers bei einem Bedienungsfehler des Flugschülers. Folge: „Fühl

mal mit, wenn ich fliege.“ Dann wird's Zeit aufzuhören.

Irgendwann werden die Vereine nicht mehr die Segelflugausbildung betreiben, da es keine motivierten ehrenamtliche Fluglehrer mehr gibt.

Mein letzter Fluglehrer-Arbeitstag war der 31.08.2017. Um auch die Schwerkraft am Boden dem Alter anzupassen, gibt es die ultraleichten Segelflugzeuge. Die fliegen auch nicht sehr schnell, die Reaktionszeit eines 90-jährigen reicht aus.

Text: Dieter Gasthuber

Herzlichen Glückwunsch zum 80sten Geburtstag, Hermann Beiker!

Am 1. Mai 1957 ist der Tischlergeselle und spätere Bauingenieur Hermann Beiker in den Segelflug-Club Süderelbe, seit 1965 Segelflug-Club Fischbek, eingetreten; Anfängerschulung auf dem Schulgleiter, einschließlich Hochstart. Zu dieser Zeit baute sich der damalige Fluglehrer Viktor Schubak gerade ein Grunau-Baby, in Heimarbeit, und Hermann durfte ein bisschen mithelfen. Vielleicht wurde da schon der Keim gelegt, selbst einmal ein Flugzeug zu bauen, natürlich aus Holz.

1966 wird Hermann Fluglehrer, und als der Verein sich 1970 den ersten Motorsegler anschafft, erwirbt er auch hier die Ausbildungslizenz. Schon in den 60er-Jahren ist er im Vorstand tätig, und immer wieder fand man ihn in der Werkstatt, wenn ein Flugzeug nach einer harten Landung wieder repariert werden musste. So konnte es nicht ausbleiben, dass Hermann 1976 Werkstattleiter wurde – und es bis heute geblieben ist.

Natürlich hat Hermann auch diverse Leistungsflüge absolviert, immerhin besitzt er die Gold-C mit einem Diamanten.

Was Hermann Beiker sonst noch auszeichnet? Selbstverständlich ist da eine exzellent geführte Werkstatt, in der nicht nur jedes



Werkzeug wiederzufinden ist, sondern auch jedes Stück Papier in Form von Lebenslaufakten, Bordbüchern usw. zuverlässig und korrekt geführt wird. Auf die Frage „Wo finde ich?“ weiß Hermann immer die Antwort. Wenn er sagt: „Ich mach das“, dann kann man sich darauf verlassen.

Seine Liebe zu Holz und Holzflugzeugen hat die Zeit überdauert. Seit Hermann Rentner ist, baut er an seiner Weihe, einem Neubau, unter Zuhilfenahme von alten Teilen. Er baut allein, helfen dürfen ihm ein Vereinskamerad, aber auch nur, wenn es um Teile aus Metall geht, und natürlich sein Prüfer als Ratgeber. Inzwischen geht die Weihe ihrer

Vollendung entgegen, und der erste Start in Fischbek wird bestimmt ein Fest.

Für seine Verdienste um den Luftsport hat Hermann die Goldene Ehrennadel des Luftsportverbandes Hamburg erhalten und im letzten Jahr, zu seinem 60sten Vereinsjubiläum, die Silberne Ehrennadel des DAeC. Der Segelflug-Club Fischbek ehrt Hermann zu seinem 80. Geburtstag mit der Ehrenmitgliedschaft.

Lieber Hermann, wir wünschen Dir noch viele schöne Flüge, vor allem mit deiner Weihe, und allzeit: Happy Landings.

Heike Capell

Foto: Gerd Hachmann

Wir gratulieren zum ersten Alleinflug



Christopher Steinlicht

SFC Fischbek
am 05.08.2017
in Fischbek



Michelle Hohm

HAC Boberg
am 13.08.2017
bei Fluglehrer Thomas Fricke
in Boberg



Tom Poreda

HAC Boberg
am 20.08.2017
bei Fluglehrer Dirk Husmann
in Schmallenberg-Rennefeld



Alexander Dietrich

HAC Boberg
am 20.08.2017
bei Fluglehrer Dirk Husmann
in Schmallenberg-Rennefeld



Henrike Oelkers

SFC Fischbek
am 03.09.2017
in Fischbek



Sebastian Bednarek

HAC Boberg
am 03.09.2017
bei Fluglehrer (re.) Olaf Rehme
in Boberg



César Reiner

HAC Boberg
am 16.09.2017
bei Fluglehrer (li.)Thomas Fricke
in Boberg



Artemi Kapsalis

HAC Boberg
am 16.09.2017
bei Fluglehrer Thomas Fricke
in Boberg

... und zur SPL Prüfung



Maximilian Bartels

SFC Fischbek am 03.09.2017
bei Prüfer Ralf-Thomas Müller
in Fischbek

Termine

TERMINE 2017

14.10.2017	Thermikdankfest, Clubhaus HAC Boberg, 18:00 Uhr
28.10.2017	Abfliegen auf dem Segelfluggelände Fischbek und Feier ab 19:00 Uhr im Kranichhorst
04.+11.11.17	Entkusseln des Fluggeländes in Fischbek
12.11.2017	Senioren-Treffen, Clubhaus HAC Boberg, 15:00 Uhr
26.11.2017	DMST Siegerehrung und Krumsiek Preisverleihung, 15:00 Uhr im HAC Clubhaus

DAeC-LANDESVERBAND NIEDERSACHSEN e.V.



Modellflieger – Segelflugwettbewerb

Der Luftsportverein Hude e. V. betreibt neben dem Segelflug in Ganderkesee in Hude den Modellflugplatz, auf dem Ende August 2017 der diesjährige Segelflugwettbewerb für Modellflug stattgefunden hat. Bei bestem Wetter haben sich 15 der rund 55 Mitglieder dem Wettbewerb gestellt, darunter fünf Jugendliche. Es wurden 45 Wertungsflüge absolviert, dabei sind alle Modelle heil geblieben und es gab keine Landung außerhalb des Platzes.

Der Wettbewerb war ausschließlich für Segelflugzeuge ausgerichtet: Der Start konnte dabei per Eigenantrieb (E-

Motor) oder per F-Schlepp (Schlepp hinter einem Motor-Modellflugzeug) erfolgen. Nach dem Ausklinken oder nach dem Abstellen des E-Motors wurde die Stoppuhr gestartet und nach 300 Sekunden sollte das Modell in einem Landefeld exakt auf der Mittellinie liegen. Das wäre der Optimalfall gewesen. Zeitüber- bzw. -unterschreitung und die Endposition des Modells nach der Landung in cm von der Mittellinie im Landefeld entfernt wurden mit einem Punktabzug bewertet. Der Wettbewerb war eine reine Vereinsveranstaltung und sollte allen Mitgliedern aus allen Altersklassen und mit den unterschiedlichsten Fähigkeiten zugänglich sein.



Der 16-jährige Sieger Jan-Ole Trosin aus Hude hat den Wanderpokal des LSV Hude und einen Gutschein in Höhe von 40 Euro erhalten. Jeder Teilnehmer hat eine Urkunde und eine von einer Firma gesponserte LED-Taschenlampe erhalten, denn der Winter kommt ja bald.

Jürgen R. Grobbin

Christine Allering ist neue Fluglehrerin im Flugsportverein Cumulus Uelzen e. V.

Die Begeisterung fürs Fliegen teilen



Christine Allering erklärt einem der derzeit zehn Flugschüler des Uelzener Flugsportvereins Cumulus die Wirkung der hochgezogenen Flügellenden, sogenannte Winglets, an der zweiseitigen Aquila.



Christine Allering erklärt einem Flugschüler die Funktion der verschiedenen Antennen an der vereinseigenen Aquila.

Der 1951 gegründete Uelzener Flugsportverein widmet sich seit jeher der Ausbildung von Privatpiloten. Jetzt verstärkt eine Frau das sechsköpfige Motorfluglehrer-Team auf dem Flugplatz bei Barnsen: Vereinsmitglied Christine Allering wurde nach einem fünfwöchigen Lehrgang und bestandener Prüfung behördlich als Fluglehrerin anerkannt

und offiziell in die Cumulus-Flugschule aufgenommen.

Wie viele Motorfluglehrerinnen es in Deutschland gibt, ist nicht bekannt. Jürgen Leukefeld, Motorflugreferent beim Deutschen Aero Club in Braunschweig, verweist lediglich auf eine Liste der Interessengemeinschaft der Fluglehrer. Die bietet zwar keine Gesamtzahlen,

zeige aber wohl eine Tendenz an: Unter den 455 erfassten Fluglehrern sind nur acht Frauen, die Geburtsjahrgänge liegen zwischen 1944 und 1962. Damit dürfte die 27-jährige Motorfluglehrerin Christine Allering eine Ausnahmeerscheinung sein. Ihre Mission: Nicht nur Männer für die Fliegerei begeistern. „Dass Tine jetzt als Fluglehrerin tätig wird,

ist ein Gewinn für unseren Verein“, freut sich Andreas Scheerer. Der Erste Vorsitzende erinnert an die Anfänge: Christine Allerdig habe 2008 ihre Motorflug-Karriere in Uelzen als Senkrechtstarterin begonnen und sich als hoch talentierte Pilotin erwiesen. Innerhalb von anderthalb Jahren brachte sie es zur Privatpilotin für einmotorige kolbengetriebene Flugzeuge. Neben ihrer Berufstätigkeit als technische Redakteurin bei Airbus in Hamburg lernte sie zudem Hubschrauber fliegen und erwarb eine Berufspilotenlizenz. Als „FI-A“ (Flight Instructor Aeroplane) mit einer Gesamtflugerfahrung von rund 560 Stunden ist Christine Allerdig nun berechtigt, Privatpiloten von Flächenflugzeugen auszubilden. Die Möglichkeit, innerhalb kurzer Zeit fast überall in Deutschland zu sein und sogar europäische Nachbarstaaten anzufliegen, ist für Allerdig, die aus Winsen (Luhe) stammt und als Segelflugschülerin in Lüneburg begann, faszinierend. „Dir stehen ganz andere Reiseziele offen, von den Inseln im Norden bis zu den Alpen“, wirbt sie für die Motorfliegerei. Der Blick von oben helfe ihr, aus dem Stress des Alltags herauszukommen. „Es ist eine besondere Art von Freiheit“,

sagt sie. Eine flugbegeisterte Frau, die vor allem eines möchte: Mut machen, sich mit dem Thema zu beschäftigen.

Als Fluglehrerin geht es Christine Allerdig auch darum, mit Vorurteilen aufräumen, zum Beispiel mit der verbreiteten Meinung, die Fliegerei sei besonders teuer, gefährlicher als andere Sportarten und vor allem etwas für Männer. Als ob sich Frauen nicht auch für Technik begeistern könnten! „Wir werden früh in bestimmte Muster gesteckt“, sieht die Pilotin eine Ursache dafür, dass es in der Luftfahrt viel weniger Frauen als Männer gibt. Wer sich für die Fliegerei interessiert, sollte sich unabhängig von Meinungen anderer informieren und „gucken, ob ihm die Sache gefällt“, meint Allerdig.

Beim Fluglehrer-Lehrgang im brandenburgischen Kyritz standen neben der Theorie vor allem pädagogische Themen auf dem Stundenplan. „Wie bringt man die Dinge möglichst prägnant rüber“, sei Anliegen dieses Ausbildungsabschnitts gewesen. Im praktischen Teil lernten die angehenden Fluglehrer unter anderem, ein Flugzeug vom rechten Sitz aus zu fliegen, während Ausbilder die Rolle von Schülern einnahmen.

„In der Praxis geht es zum Beispiel darum, Fehler wie das zu hohe Abfangen der Maschine vor der Landung zu erkennen und rechtzeitig einzugreifen“, erzählt die junge Fluglehrerin. Die Übungen hätten ihr geholfen, in kritischen Situationen entspannter zu bleiben: „Es bringt schließlich den besten Lerneffekt, wenn der Schüler einen Fehler selbst bemerkt und korrigiert.“

Am meisten Spaß habe es ihr gemacht, ein Flugzeug per Funk-Navigation ans Ziel zu bringen. Neu dagegen war für sie die Gefahrenreineinweisung mit sogenannten Trudelübungen, also ein Flugzeug, das sich nach einem Strömungsabriss im spiralförmigen Sturzflug befindet, sicher wieder abzufangen. „Anderen Menschen das Fliegen beizubringen ist eine interessante, aber auch fordernde Aufgabe“, ist sich Christine Allerdig bewusst. Wer sich für eine Segel- oder Motorflugausbildung interessiert, trifft an den Wochenenden in der Regel mindestens einen der Fluglehrer auf dem Flugplatz Uelzen an. Informationen zur Ausbildung gibt es zudem auf den Internetseiten des Flugsportvereins Cumulus: www.flugplatz-uelzen.de

Hartmut Merten

50. „Kavalier der Lüfte“

Es war im Jahr 1967 unter anderem sicher auch das freundliche Grußwort mit der Unterschrift des Präsidenten des DAeC LVN, der der alljährlichen Verleihung des Ehrenwanderpreises „Huder Mönch“ den Bestand gegeben hat, mit dem sie inzwischen zur Tradition geworden ist. Gerd Achgelis (* 16. Juli 1908 in Golzwarden, Großherzogtum Oldenburg; † 18. Mai 1991 in Hude), Kunstflug-Ass der dreißiger Jahre des letzten Jahrhunderts, war der Stifter der Idee und der ansprechenden Silbertrophäe mit dem eingravierten Motiv der Huder Klosterruine. Mittels dieser sollte jährlich ein Flieger, der sich um den Flugsport verdient gemacht hat, zum „Kavalier der Lüfte“ des jeweiligen Jahres ernannt werden.

So wurde im Jahre 1967 Friedrich Jahn

Fliegerabend am 18.11.1967:
Herr **Verwaltungspräsident Eduard Haßkamp**, rechts im Bild stehend, überreicht dem 1. „Kavalier der Lüfte“, **Friedrich Jahn**, die Auszeichnung. Foto: Archiv „Kavalier der Lüfte“.

Norbert Lautner (Mitte) erhält am 14.10.2016 als 50. „Kavalier der Lüfte“ aus den Händen von **Horst Rüdiger (I)** und **Dr. med. Peter Krupp** den Pokal. Foto: **Fred Vosteen**



(* 16.06.1889, † 1991), seines Zeichens „Alter Adler“ zum ersten „Kavalier der Lüfte“ ausgezeichnet. Die Presse schrieb über Friedrich Jahn: „Von 1928 an war sein Name mit der Entwicklung der Fliegerei im Oldenburger Land verbunden. Mit 46 Jahren erwarb der passionierte Segelflieger auch den Motorflugschein. Friedrich Jahn war mehr als 60 Jahre der Fliegerei aktiv verbunden.“

Inzwischen trägt das Silbertablett die Namen von 50 „Kavalieren der Lüfte“ und zusätzlich post mortem die Namen zweier potentieller Kavaliere, die gemeinsam in Ausübung ihrer fliegerischen Leidenschaft durch ein tragisches Geschick ums Leben gekommen sind. Alle zusammen sind es die Namen von Fliegerkameraden, die durch ihren Einsatz für das Fliegen aus Leidenschaft aufgefallen sind, die Namen von „Alten Adlern“, vom flugbegeisterten Handwerker und Buchhalter

über den Luftwaffenattaché bis zum Flugkapitän und Astronauten.

Zum 50. „Kavalier der Lüfte“ ausgezeichnet wurde Norbert Lautner, begeisterter Modellflieger, Segelflieger, Fluglehrer und Flugkapitän auf Boeing 747 bei Lufthansa – „wegen seiner Liebe zu allem, was irgendwie fliegt“, wie der Laudator erklärte. Das Silbertablett mit den eingravierten 52 Namen wird fortan nicht mehr wandern, sondern bleibt in den Händen von Norbert Lautner, weil es keinen Raum für weitere Namen hergibt. Eine neue Silbertröphäe, nach Gestalt der von Gerd Achgelis gestifteten, wird die Namen der zukünftigen „Kavaliere der Lüfte“ tragen.

Zur Wahrung dieser Tradition – damit das neue Silbertablett am Ende auch wieder 50 Namen tragen möge und es einen 100. „Kavalier der Lüfte“ geben wird, dem es überreicht werden kann – wünscht sich der Ver-

leihungsausschuss in den Vereinen ein reges Interesse an dem alljährlichen Fliegerabend zur Verleihung der Auszeichnung. Am 20. Oktober diesen Jahres wird in Hude der 51. „Kavalier der Lüfte“ ausgezeichnet. Vortragender Ehrengast der diesjährigen Veranstaltung ist der europaweit berühmte Air-to-Air Fotograf Joe Rimensberger aus der Schweiz. Für die teilnehmenden Flieger und Freunde des Luftsports zählt diese Veranstaltung zu den Höhepunkten des Jahres.

Die Institution „Kavalier der Lüfte“ präsentiert sich unter www.kavalier-der-luefte.de auf ihrer Home-Page. Wer Interesse an Informationen zur Veranstaltung hat, eine persönliche Einladung zum Fliegerabend erhalten oder sich gleich zum Fliegerabend anmelden möchte, findet dort die notwendigen Kontaktadressen und eine Telefonnummer.

Horst Rüdiger

Von der Schulbank auf den Flugplatz – Schulprojekt „Segelfliegen“ in Bad Gandersheim

Der erste Tag, Vorbereitung auf den Flugbetrieb



Zehn Schülerinnen und Schüler des CJD-Gymnasiums in Elze erlebten im Rahmen eines Schulprojekts in der Woche vor den Sommerferien die Faszination des Segelfliegens auf dem Flugplatz Bad Gandersheim. Initiator war der 18-jährige Schüler Jan-Philipp Schultze, selbst begeisterter Pilot im LSV Thermik Alfeld. Mit großem Einsatz organisierte er Fluglehrer, Helfer, Teilnehmer und vor allem – die Genehmigung der Schulleitung. Er fuhr die gesamte Woche die Startwinde, während Andreas Wenzack und seine Fluglehrerkollegen dafür sorgten, dass immer zwei Doppelsitzer – ASK 21 und Ka7 – im Einsatz waren.

Nach einer Einweisung und Sitzprobe konnten die Jugendlichen bei sehr turbulenten Bedingungen schon am ersten Tag Höhenluft schnuppern. Geradeaus- und Kreisflug, Start und Landung standen an den Folgetagen auf dem Programm. Der dritte Tag ließ für alle Teilnehmer längere Thermikflüge und damit Einblicke in die Schönheit des Segelfliegens zu. Weil alle Flüge von mehr als 30 Minuten erlebten, war die Begeisterung groß. Aber es wurde nicht nur geflogen: Lepo fahren, Startcheck, Flugzeuge schieben, Teamgeist und Verantwortungsbewusstsein gehörten auch dazu. Ebenso war die Theorie Teil des Projekts.

Aber auch der Spaß kam nicht zu kurz. Da

alle auf dem Flugplatz zelteten, konnte abends beim Lagerfeuer und Grillen viel gelacht und erzählt werden.

Dokumentiert wurde die Projektwoche mit einem Video, das bei youtube.com zu finden ist (CJD Elze Projekt Segelfliegen). Für mich als Lehrer, der das Projekt betreute und selbst viele Jahre aktiver Segelflieger gewesen ist, war es ein tolles Erlebnis, meine alten Fliegerfreunde Andreas Wenzack und Jürgen Dreyer nach über 30 Jahren wiederzusehen und mit ihnen zu fliegen.

Das Projekt – rundum ein großer Erfolg – soll im kommenden Jahr wiederholt werden.

Wolfgang Gehrig

Der niedersächsische Motor- und Segelfliegtag am 18. bzw. 19.11.2017 wird wie bereits seit vielen Jahren wieder in stattfinden.



Wie auch in den zurückliegenden Jahren stellt uns Haags Hotel Niedersachsenhof die Räumlichkeiten für unsere Fliegtage kostenlos zur Verfügung. Für den Mittagstisch wird es wieder drei spezifische Gerichte zur Auswahl geben sowie auch à la carte im Restaurant.

Die Einladungen zu beiden Veranstaltungen wurden bereits mit der Mitgliederabrechnung für September 2017 am 29.09.2017 an alle Vereine versandt.

Streckenfluglehrgang des LVN in Stüde-Bernsteinsee



Wie jedes Jahr fand der zweiwöchige Streckenfluglehrgang des LVN in den niedersächsischen Sommerferien statt, wodurch sich ein sehr breit aufgestelltes Teilnehmerfeld, vom schulpflichtigen Junglizenzinhaber bis zum erfahrenen Segelflieger und Fluglehrer, ergab. Nach dem verregneten „Theorielehrgang“ in Varrelbusch im Mai folgte somit für einige Teilnehmer der Praxisteil in der Südheide beim Aero-Club Wolfsburg.

So machten sich 17 „Schäfchen“ und acht Trainer auf den Weg, um gemeinsam das Fliegen von flächigen Strecken zu trainieren. Dabei beschränkte sich der Teilnehmerkreis nicht nur auf Niedersachsen: Daniel Promper kam mit seinem Speed Astir aus Kiel. Am ersten Tag hatte das Wetter jedoch kein Einsehen und somit ergab sich

die Gelegenheit, schon vor dem Fliegen die ersten Theorieeinheiten durchzuführen. Insgesamt war das an vier von zwölf Tagen der Fall. Da das Repertoire der Trainer groß war, konnten die verschiedensten Fragen, die den Streckensegelflieger interessieren, behandelt werden. Wie verhalte ich mich beim Fliegen in Gruppen? Wie führe ich eigentlich mein Wetterbriefing durch? Wie steil darf ich kurbeln? Wie fliege ich meine Wenden richtig an? Wie führe ich meinen Endanflug aus? Wie dope ich eigentlich richtig (oder auch nicht)?

Da einige Teilnehmer mit Flugzeugen geflogen sind, auf denen sie bis dato noch keine oder nur sehr wenig Erfahrung hatten, wurde der erste fliegbare Tag für Eingewöhnungsflüge am Platz genutzt. Wer an diesem wettertechnisch schwierigen Tag trotzdem versuchen wollte auf Strecke zu

gehen, bekam eine Ziel-Rückkehr-Aufgabe nach Celle-Scheuen. Dann kam endlich der erste Tag, an dem Strecke geflogen werden sollte! Nach Leistungsstand und Erfahrung wurden die Teilnehmer in unterschiedliche Gruppen aufgeteilt, wobei immer zwei Schäfchen einem Trainer zugewiesen wurden. Leider entwickelte sich das Wetter schlechter als vorhergesagt, sodass sich der halbe Lehrgang bei den Aufgaben, die größtenteils erst in den Westen und dann nach Norden führen sollten, in Celle-Scheuen wiederfand. Dort fand glücklicherweise das Sommerlager statt, weshalb fast alle später den Luftweg zurück nach Stüde antreten konnten.

Da auch der nächste Tag aufgrund drohender Gewitter am Nachmittag keine großen Strecken versprach, wurde ein kleiner Wettbewerb ausgerufen, bei dem



so schnell wie möglich nach Berliner-Heide und zurück geflogen werden sollte. Dabei entschieden zum einen das Timing, zum anderen das Flugzeug. Der Sieger konnte mit seinem Flugzeug der 15 m Klasse die Strecke mit nur einem einzigen Bart fliegen, während die Clubklasse-Piloten mehrmals kurbeln mussten und dadurch so deutlich langsamer waren, dass der Index diesen Unterschied nicht mehr bereinigen konnte. Zudem konnte auch eine Lehre aus dem Tag gezogen werden: Bei einem Trainer, der die Aufgabe mitflog, lag bei der angenommenen Wende und langem Logger-Intervall kein Logger-Punkt im Sektor, weshalb die Wende als nie erreicht gewertet werden musste. Bei großen DMSt-Flügen oder zentralen Wettbewerben wäre das fatal gewesen!

An den anderen Tagen konnten dann längere oder kürzere Strecken geflogen werden. Dabei zeigte sich einmal auch, was die Streckenfluglehrgänge wirklich ausmacht: Wenn es wirklich schwierig wird, gehen auch die Trainer mit ihren Schäfchen gemeinsam auf den Acker! Die somit aufgelöste Anhängerkolonne war bestimmt ein interessanter Anblick.

Einige Teilnehmer schafften während des Lehrgangs die längsten und weitesten Flüge ihrer bisherigen Fliegerlaufbahn. Und auch wenn die ganz großen Strecken aufgrund ausgebliebenen „Hammerwetters“ nicht geflogen werden konnten, kam dennoch jeder auf seine Kosten. Gerade das etwas anspruchsvollere Wetter brachte dann auch für jeden einen gewissen Lerneffekt! Ein großes Dankeschön soll an dieser

Stelle an den Ausrichterverein gehen. Wir waren vor allem am Start von der guten Organisation und dem reibungslosen Startablauf begeistert! Zudem konnte der Standort bei schlechtem Wetter mit einem Alternativprogramm, wie Kartfahren zusammen mit einigen Trainern, und bei heißem Wetter mit der Möglichkeit zur Abkühlung im Bernsteinsee nach dem Abrüsten glänzen. Außerdem gilt der Dank allen Trainern, insbesondere dem Lehrgangsleiter Jörg Eichhorn, die viel Zeit und ihren Urlaub für die Veranstaltung investiert haben. Weiterhin ein Dankeschön noch an alle weiteren Helfer, oder auch „Athleten-Betreuer“, die auch – ohne zu fliegen – zwei Wochen auf dem Flugplatz verbracht haben.

Thiemo Hofmacher

Die Sturmflieger von Varrelbusch oder ein Streckenfluglehrgang in Norddeutschland

Ausgehend von den Erfahrungen der letzten Jahre sollte es ein kilometerreicher Lehrgang werden.

Denn wie wir in dem Theorieteil lernten, ist die charakteristische Frühjahrsthermik zwar enger, aber auch stärker als im Sommer. Doch die Beziehung unseres „Chefmeteorologen“ zum lieben Wettergott war irgendwie gestört. Übelnehmen konnte man es dem Trainer Charlie, der die etwas undankbare Aufgabe hatte, uns jeden Morgen aufs Neue beim Wetterbericht auf einen Theorietag einzustimmen, nicht.

Denn er fand sehr amüsante Metaphern und brachte es uns schonend bei, dass wir Segelflieger nun einmal das Beste daraus machen müssen, wenn Petrus einen oder zwei schlechte Tage hat: einen schönen Tag mit dem/der Liebsten verbringen oder eben den sehr interessanten Ausführungen über den Streckensegelflug lauschen. Und schließlich sind es auch diese theoretischen Ausführungen, weshalb man jedem Segelflieger diesen Lehrgang ans Herz legen kann. Es gibt hier genügend Stoff, der weit über die Theorie zum Erwerb des Sch..., sorry, der Lizenz zum Segelflug-



zeugführer hinausgeht. Bei Fragen wie z. B.: „Wie fliege ich vor? Was muss ich bei der Suche nach Thermik beachten? Welche Wolke meint es gut, welche will uns einfach nur ein Schnippchen schlagen?“ handelt es sich um Fragen, die jede(r) sich stellt, der das Ziel hat, mehr Kilometer als die 50 km



beim Prüfungsflug zu fliegen. Und so war es die Mischung aus Theorie und Alternativprogramm sowie eine wirklich angenehme und freundschaftliche Mannschaft, die diesen Lehrgang prägten: Betreuer des LSV Cloppenburg, Trainer und Trainees, selbst der Wirt der Flugplatzgaststätte waren immer hilfsbereit und hatten ein offenes Ohr füreinander. So konnten trotz des stürmischen Wetters ein Lagerkoller oder pure Langeweile vermieden werden.

Geflogen wurde trotzdem. Es gab zwar nur einen „Wertungstag“ und einen Ziellandewettbewerb, aber diese waren dann um so begeisternder. Der erste und einzige Streckenflugtag war sehr herausfordernd und so schaffte es keiner, die uns gestellten Aufgaben abzuschließen. Wir lernten viel: Es kommt halt doch drauf an, die Wendepunkte richtig zu programmieren und sie dann im richtigen Sektor zu umfliegen. Ein weiterer Vorteil war die gemeinsame professionelle Auswertung unserer Logger: Eine Gruppe (die mit dem falsch programmierten Wegpunktsektoren) hatte nämlich einen Aufwind gefunden, den die zweite Gruppe (die in Quakenbrück liegenblieb) dringend gebraucht hätte, um nach Hause zu kommen. Die Aufzeichnungen zeigten,

dass ein konsequenteres Zusammenfliegen sicher zum Ziel und wahrscheinlich sogar zum Tagessieg geführt hätte. Der zweite „Flugtag“ war mit einem Ziellandewettbewerb, den unsere Trainer dankenswerterweise organisierten, eine willkommene Ablenkung vom täglichen Grau in Grau. Dem schlechten Wetter trotzend und teilweise in sehr unkonventioneller „Wärmeschutzkleidung“, saßen unsere Trainer am Rand der Landebahn und bewerteten die Landungen ihrer Schützlinge. Es war, nach ihrer eigenen Aussage, sehr interessant und lehrreich, da trotz des vorhandenen Erfahrungsschatzes so manche zu kurze Landung zu Punktabzügen (in Form von Pluspunkten) führte. Es passt auch deswegen so gut zu einem Streckenfluglehrgang, weil die alte Regel „Fliegen heißt Landen“ durch die Variante „Streckenflug heißt präzises Außenlanden“ spezifiziert werden kann. Im anschließenden Debriefing konnte nochmal auf „lebenswichtige“ Techniken und mögliche Fehlerquellen eingegangen werden.

Zu den Alternativaktivitäten gehörte neben Sport und Museum das Flugplatzfest am 1. Mai. Viele schöne Momente, wie z. B. die Flüge der auf dem Platz stationierten

Boeing Stearman wurden durch eine gemeinsame Wanderung mit einem Bollerwagen abgerundet. Diesen hatte Johanna, unsere Mama auf Zeit, inklusive Getränke und Kuchen organisiert. „Lieber Berichtsteller, was hat das mit Streckenflug zu tun?“ fragt sich der Leser. Ganz einfach: Unser Trainer Andreas zeigte, wie man selbst bei einer Fahrt oder Wanderung über Land, durch pures Augen-Offen-Halten, den für die Außenlandung so wichtigen Bewuchs auf den Feldern begutachten und sein Auge auch am Boden schulen kann. Das nächste Mal, wenn ihr bei einem Spaziergang an potenziellen Außenlandeplätzen vorbeikommt, achtet darauf, welche Höhe der Bewuchs hat oder welche Details aus größerer Höhe verborgen bleiben. So wird für die wichtige Entscheidung „Welches Feld soll's denn sein?“ beim nächsten unfreiwilligen Landen mehr mentale Sicherheit gewonnen. Hervorzuheben ist bei diesem Streckenfluglehrgang nicht das sicher ungewöhnlich schlechte Wetter, sondern das Engagement der ehrenamtlichen Trainer und unserer Gastgeber vom LSV Cloppenburg sowie der Helfer, die uns diesen Streckenfluglehrgang ermöglicht und verschönert haben.

Julia Troschel

Landesjugendvergleichsfliegen beim LSV Lingen e.V.

Mit nationalen Wettbewerben hat der LSV Lingen am Flugplatz Nordhorn-Lingen schon viele Erfahrungen, aber das Ausrichten eines Landesjugendvergleichsfliegens war eine Premiere.

Die Organisation dieses Wettbewerbes mit 31 Teilnehmern und fast 100 Personen war Dank der nur drei Veranstaltungstage, des bestehenden Know-hows und des nahezu

unendlichen Engagements der Vereinsmitglieder nicht ganz so aufwändig.

Was auch immer den Wettergott veranlasst hat, gerade dieses Wochenende zu einem der schönsten der letzten acht Wochen werden zu lassen, wollen wir nicht hinterfragen, es ermöglichte uns aber am Freitag bis zum Sonnenuntergang fast alle Einweisungsstarts durchzuführen.

Wegen der guten Wettervorhersage für

Samstag ließ sich die straffe Vorplanung des Wettbewerbes etwas entspannter angehen, wodurch auch die verbliebenen Einweisungsstarts noch durchgeführt werden konnten. Somit konnten das Briefing um 9:00 Uhr, und der erste geplante Start um 10:00 Uhr entspannt stattfinden.

Die drei Wertungsdurchgänge mit jeweils kleinen Pausen dazwischen, die dazu genutzt wurden, um die frisch am Start



gegrillten Würstchen oder den von den Mitgliedern des LSV Lingen gebackenen (leckeren) Kuchen zu genießen, dies alles ließ bestes Klima für fliegerische Höchstleistungen aufkommen.

Die 10-köpfige Jury hatte es hingegen – aufgrund der hohen fliegerischen Leistungen aller Piloten – sehr schwer, eine

Wertung zu erstellen, da die vorgeflogenen Übungen fast fehlerfrei durchgeführt werden konnten. Ausschlaggebend für Platzierungen war oftmals nur die fast durchgehende Windstille, die vielen Piloten erstaunliche Gleiteigenschaften ihrer Flugzeuge vorführte und sie dadurch das anvisierte Ziellandefeld unberührt hinter sich ließen.

Am späten Samstagabend stand aber letztendlich die Wertung fest und alle freuten sich über die drei Spitzenplätze: Platz 3: Richard Lizenberg, Platz 2: Lennart Nerge und Platz 1: Rasti Laurin Konkol, denen wir auf diesem Wege schon mal für das Bundesjugendvergleichsfliegen die Daumen drücken.

Nach einer schönen Abschlussparty am Samstagabend und einem ordentlichen Frühstück am Sonntag war der Wettbewerb vorbei.

Wie anfangs schon berichtet, war eine gewisse Organisation im Vorfeld notwendig, um diesen kurzen Wettbewerb durchzuführen. Hier nochmals Danke an Leif Eichhorn für seinen Einsatz in der Vorplanung und während des Wettbewerbes. Die vom Nachbarverein LSRG Nordhorn zur Verfügung gestellte personelle und materielle Unterstützung für den Wettbewerb war letztendlich das i-Tüpfelchen nicht nur für den Erfolg des Wettbewerbes, sondern auch für eine gemeinsame zukunftsorientierte Jugendarbeit am Flugplatz Nordhorn-Lingen.

Stefan Knoll

Sommer im Mai: D-Kader Trainingslager 2017 in Celle

Während es die meisten Menschen bei den sommerlichen Temperaturen Ende Mai an die Badeseen und Freibäder zog, widmeten sich die Piloten des D-Kader Niedersachsen vom 26. Mai bis zum 2. Juni in Celle-Scheuen dem systematischen Wettbewerbst raining. Angesichts der Tatsache, dass die diesjährigen Qualifikationsmeisterschaften der Junioren alle im Hochsommer stattfinden, lieferte das Wetter die perfekten Trainingsbedingungen.

„Vor Blauthermik brauche ich mich jetzt jedenfalls nicht mehr zu fürchten“, weiß Kadermitglied Dennis Polej zu berichten.

An drei der sechs fliegbaren Tage des Trainingslagers mussten die Teilnehmer ohne Cumuluswolken auskommen. „Das ist gar nicht so kompliziert“, erklärt Trainer Philip Frantzheld, „fliegt einfach dort lang, wo bei gutem Wetter die schönsten Wolken stehen.“

So wurde den Teilnehmern schnell die Bedeutung von gutem Boden bei Warmluftwetterlagen klar. Aber auch taktische Entscheidungen standen auf dem Programm, wie zum Beispiel die Fliegerei im Pulk mit dem Nutzen der Vorteile des eigenen Flugzeuges sowie der Bedeutung eines guten Abfluges im Bezug auf die restliche Gruppe. Möglich wurden die Analyse und Bespre-



**Beschäftigung bei „Schlechtwetter“:
Kanu-Fahren auf der Aller**

chung solcher Entscheidungen durch die Tatsache, dass alle Teilnehmer wie im Wettbewerb dieselbe Aufgabe flogen und eine Auswertung über SoaringSpot erfolgte. Ließen die Wetterbedingungen dann doch keine Streckenflüge zu (sei es, weil die Warmluftwetterlage einfach zu stabil war oder aufkommende Gewitter den Tag unvorhersehbar machten), vertrieben sich die



Teilnehmer die Zeit letztlich doch noch am Badeseer See oder im Kanu auf der Aller. „Letzteres war eine Teambuilding-Maßnahme, die dafür sorgte, dass die eine oder andere Socke in der Aller verschwunden ist ...“, erzählt Trainer Heiko Braden schmunzelnd. Neben dem Engagement der Trainer war auch die Organisation und Durchführung des Trainingslagers durch die Mitglieder der FV Celle von entscheidender Bedeutung, für die wir uns vom D-Kader an dieser Stelle ebenso bedanken möchten, wie für die Unterstützung durch die Trainer, den Landestrainer, den LVN sowie der SeKo.

Einige Lagerteilnehmer können nun auf eine lange erlebnis- und erkenntnisreiche Zeit im D-Kader zurückblicken: Nach Vollendung des 25. Lebensjahres scheidet sie aus dem Kader aus und geben so ihren Platz an neue motivierte Junioren weiter. „Ihr wisst nun alles, was wir auch wissen und fliegt so gut wie wir“, so Trainer Steven Dehne.

Dennis Polej



- 1: Die Teilnehmer des D-Kader Trainingslagers am Discus des LVN
- 2: Teamflug unter einer Wolkenstraße zum Ende des Trainingslagers
- 3: Betrieb auf dem Segelfluggelände Celle-Scheuen

Leewellenfliegen im Harz

Obwohl die eigentliche Wellensaison am Osthartz noch nicht begonnen hat, wurden von Aschersleben aus die ersten Sommer-Leewellenflüge mit einer Mischung von dynamischer SW-Welle und Thermikunterstützung durchgeführt. Die Welle bzw. die östliche Begrenzung der Föhnluke war, wie so oft, mit einer Wolkenkante westlich des Flugplatzes Aschersleben deutlich markiert. Der erste Segler wurde noch vor Thermikbeginn gegen 9 Uhr gestartet, Wind am Brocken 50-60 km/h aus SSW. Der

nachstehende Bericht aus der Sicht eines „Wellenneulings“ zeigt einige interessante Aspekte eines Sommer-Leewellensegelfluges mit Thermikunterstützung auf.

Das Bild zeigt die Ostbegrenzung der Föhnluke am westlichen Stadtrand von Aschersleben in den Morgenstunden des 30.07.2017 vom Flugplatz Aschersleben aus.



Ein Tag voller Überraschungen

Der 30.07.17 war in Ascherleben ein sehr stürmischer Tag. In den Höhenlagen waren Windgeschwindigkeiten von 50 km/h und mehr angesagt. Toni, unser Experte für Wellenfliegerei, prophezeite schon 3 Tage zuvor, dass heute ein Wellenflugtag werden

könnte. Welle fliegen? Ich hatte mir zuvor auf YouTube bereits einige Videos zu diesem Thema angeschaut, nun hätte ich die Möglichkeit, wenn es klappte, dieses einmal selbst zu erleben. Das Einzige, wovor ich Respekt hatte, war der starke Wind, da

ich in meiner Lizenzlaufbahn mit solchen Bedingungen noch nie konfrontiert worden war. Zum Glück hatten wir die ASK21 und ich konnte einen erfahrenen Wellenflieger (Kisi) als zweites Besatzungsmitglied gewinnen.

Nach den vorbereitenden Arbeiten (Warm anziehen, Sauerstoff im Flieger unterbringen und Proviant verstauen) ging es zum F-Schlepp an die Startbahn. Die Wilga zog die ASK21 problemlos auf 1400m, wo wir dann ausklinkten. Den Schlepp bei diesem starken Wind hatte ich mir etwas schwieriger vorgestellt, aber es ließ sich alles problemlos bewältigen. Nun begann das Wellefliegen, nur wusste ich absolut nicht, worauf ich achten musste. Zum Glück gab mir Kisi Tipps, wie und wohin ich steuern sollte und siehe da, auf dem Variometer gab es ein gleichmäßiges Steigen von 0,5m/s. Kurze Zeit später, nach einem kleinen Ruckler im Flugzeug, war das Steigen weg. Hier sind wir wohl gerade aus dem Wellenbereich herausgefallen. Die Suche nach dem erneuten Einstieg war erfolglos, sodass wir immer mehr an Höhe verloren. Zum Glück konnten wir bei einem Fliegerkameraden beobachten, wie er sich thermisch nach oben schraubte. Da er nicht weit weg war, flogen wir ebenfalls an die Stelle und fädelten uns in den gleichen Bart. Nach teilweise 4m/s Steigen kamen wir unterhalb der Basis an und flogen un-

ter der Wolke ins Blaue weg. Nach meinem Empfinden sollte nun eigentlich das Vario Sinken anzeigen, dies tat es aber nicht. Es stieg gleichmäßig bis auf 1,5m/s und blieb dort stehen. Wir hatten einen neuen Wellenaufwind getroffen und stiegen hier bis auf 2450m.

Nachdem das Steigen langsam nachließ, wollten wir in Richtung Harz die nächste Wellenschwingung suchen und flogen vor. Leider fanden wir den Einstieg nicht mehr und unsere Höhe zwang uns zum Umkehren. Durch den starken Rückenwind sollte dies eigentlich kein Problem sein, allerdings flogen wir gefühlt mit der rechten Tragfläche voran zum Flugplatz. Das hatte wohl mit dem starken Wind und der Abtrift zu tun, was einen gewissen großen Vorhaltewinkel verlangte. Es war lustig anzusehen, wohin die Flugzeugnase zeigte und wie das Flugzeug eigentlich flog. Am Flugplatz Aschersleben angekommen, stand nun die Landung bevor. Bei der Anmeldung zur Landung gab man uns die Info, dass der Bodenwind extrem stark zugenommen hätte. Wir entschieden uns, nicht auf die am Rande des Flugfeldes liegende Landebahn

zu gehen, sondern die Mitte des Platzes anzusteuern, um keine Probleme bei der Landung mit dem starken Seitenwind und der Landbahnmarkierung zu bekommen.

Am Abend haben wir die Erlebnisse und Eindrücke des Tages nochmals mit allen geteilt. Ich werde auf jeden Fall wieder nach Aschersleben kommen, um dort das Wellenfliegen weiter zu erlernen und zu erleben. Die Landschaft des Harzes und der Umgebung ist wunderschön und jederzeit einen Abstecher wert.

Mathias Wagner



Über den Wolken im Aufwind der Harzwelle in knapp 2000m über Grund.

Wir gratulieren:



Ole Engel vom Aero-Club Braunschweig macht seinen ersten Alleinflug in Braunschweig

Am **27.08.2017** absolvierte unser Ole seinen ersten Alleinflug im Segelfluggzentrum Braunschweig-Waggum auf unserer ASK 13.

Bei nachlassendem Wind und guten Wetterbedingungen stieg Ole am Sonntagabend zum ersten Soloflug in der Löwenstadt auf, nachdem der Sechzehnjährige im Rahmen eines kompakten Lehrgangs in Laucha bereits dieses Alleinfliegerlebnis genießen konnte. Somit ist endgültig bewiesen, dass Engel wirklich fliegen können.

Wir wünschen Dir in Zukunft viele schöne und erlebnisreiche Flüge!



Erster Alleinflug von Arne Rohlf's vom Aero-Club Braunschweig

Arne Rohlf's absolvierte am Sonntag, dem 06.08.2017, seinen ersten Alleinflug im Segelfluggzentrum Braunschweig-Waggum. Am Abend war es bei guten Flugbedingungen für den vierzehnjährigen Flugschüler Arne endlich soweit.

Nach der Freigabe durch unser Fluglehrerteam Wendt/Schmied legte Arne einen guten Start und eine weiche Landung mit der ASK 13 hin.

Wir gratulieren Dir ganz herzlich zu diesem wichtigen Meilenstein und wünschen Dir in Zukunft viele schöne und erlebnisreiche Segelflüge.

Wir gratulieren:

Joshua Hager (15), Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e.V., hat am 03.09.2017 erfolgreich seine A-Prüfung geflogen.

*Tobias Schmidt
Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e.V.*



Am 15. Juli 2017 durfte der Uhlenflug Peine e.V. gleich drei Piloten zur erfolgreichen praktischen Segelflugprüfung gratulieren. Herzlichen Glückwunsch!

Bild v.l.n.r.: Stefan Dübel, Paul Dembski, Ilka Borsdorff



Am 2. September 2017 absolvierte die gerade 16 Jahre alt gewordene Julie Strege ihren ersten Alleinflug auf dem Flugplatz Rotenburg (Wümme).

Die meteorologischen Voraussetzungen waren nicht gerade optimal. Es wehte ein starker Seitenwind aus nördlicher Richtung, aber es gab auch viel Sonnenschein. Mit der Leichtigkeit der Jugend meisterte das junge Mädchen ihre A-Prüfung.

*Hans-Joachim Neupert
VfL Rotenburg (Wümme) e.V.*

Der Luftsportverein LSV Hude e.V. freut sich über zwei weitere Lizenzinhaber im Bereich Segelflug und Motorflug.



Der 21-jährige Student Jens Eymers aus Hude hat am 21. Juli 2017 seine Prüfung zum Segelflugpiloten (SPL = Sailplane Pilot Licence) bestanden. Jens ist seit fünf Jahren Mitglied des Luftsportvereins und konnte wegen seines Studiums leider nicht regelmäßig am Flugplatz Ganderkesee sein. Umso mehr freut es ihn, dass er mit seinem 216. Start den Prüfungsflug durchführen konnte. Der Prüfer Wilfried Müller war sehr zufrieden mit den Flugleistungen und hat mittlerweile die Lizenz übersenden können.

Segelflugsport ist ein Mannschaftssport; daher bedankt sich Jens Eymers recht herzlich bei allen Mitgliedern, die an diesem Tag tatkräftige Unterstützung geboten haben.

Bild: Jens Eymers aus Hude (links) und der Prüfer Wilfried Müller



Der 24-jährige Student Arne Thore Gall (ebenfalls aus Hude) ist schon einige Schritte weiter.

Seit 2007 ist er Mitglied des LSV Hude, ist lizenzierter Segelflugpilot und seit 2015 Inhaber einer Lizenz für motorbetriebene UL-Flugzeuge (Sport Pilot Licence). Die Segelflugabteilung verfügt über ein eigenes UL-Flugzeug, mit dem die Segelflugzeuge „in die Luft geschleppt werden“. Um diesen Flugzeugschlepp als Pilot durchführen zu dürfen, muss der Sportpilot eine Zusatzausbildung ablegen. Diese Ausbildung und Prüfung hat Arne im Juli 2017 erfolgreich absolviert.

Bild: Schleppflugzeug und geschlepptes Segelflugzeug

Wir gratulieren:



Wir gratulieren Sonja Kuggisch zur bestandenen A-Prüfung am 21.07.2017 in Hellenhagen am Ith.



Wir gratulieren Rafael Litzbarski zur bestandenen A-Prüfung am 26.08.2017 in Hellenhagen am Ith.

Nachruf

Die Luftsportgemeinschaft Schäferstuhl e.V. trauert um ihr Ehrenmitglied Hans-Jürgen Simon, der am 03. Juni 2017 im Alter von 78 Jahren verstarb.

Hans-Jürgen, genannt „Hannes“, trat 1958 in die Luftsportgemeinschaft ein und begann mit der Ausbildung im Segelflug. Er wurde Segelfluglehrer, hat bis zum 75. Lebensjahr geschult und so manchen Schüler das Segelfliegen gelehrt. Nebenbei erwarb er den Motorflugschein.

In den 70er-Jahren war Hannes im Vor-

stand unseres Vereins aktiv. Er hat sich stets für die Belange und Sorgen des Vereins eingesetzt und geholfen, wo er nur konnte. Im Jahre 2010 spendete er noch ein Segelflugzeug für die Jugendgruppe.

Wir verdanken ihm sehr viel und werden sein Andenken in Ehren halten.

Die Luftsportgemeinschaft Schäferstuhl e.V.



Nachruf auf Siegfried Hanke

Nach kurzer schwerer Krankheit ist Siegfried Hanke am 02.09.2017 für uns alle überraschend verstorben.

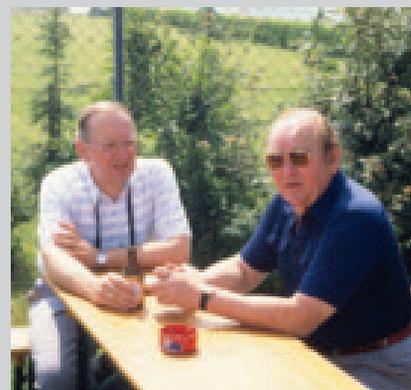
Siegfried war langjähriges Mitglied der Modellflugkommission und hat ganz besonders das Wettbewerbsgeschehen als Sportreferent im Landesverband organisiert. Mit dieser Aufgabe hat Siegfried eine erhebliche Kärnerarbeit innerhalb der MFK geleistet. Als Nachfolger von Helmut Rohde bekleidete Siegfried dann auch einige Jahre das Amt des Vorsitzenden der MFK im LVN.

Modellfliegerisch zu Hause im MFC Lemgo, war Siegfried bis zu seinem Tod Einzelmit-

glied im LVN, nachdem der MFC Lemgo die Verbandszugehörigkeit im LVN vor einigen Jahren aufgegeben hatte. Beim MFC Lemgo war Siegfried 1967 eines der Gründungsmitglieder und in den Anfangsjahren des Vereins auch einige Jahre 1. Vorsitzender.

Siegfried ist so ziemlich alles geflogen, was – wie man so schön sagt – Flügel hat. Sehr häufig weilte er auch in Dänemark zum Modell-Segelflug.

Mit Siegfried Hanke verlieren wir ein Mitglied, das mit Verve und Temperament



(1988) Siegfried Hanke, links im Bild, mit Helmut Rohde bei einem F3A-X Wettbewerb auf dem Kleeberg/Lemgo

sachorientiert für die Modellflug-Belange eintrat und sie verteidigte.

Klaus Preen

Nachruf für Hermann Albersmann

Der Segelflieger-Club Melle-Grönegau e.V. trauert um sein Ehrenmitglied Hermann Albersmann, der kurz nach seinem 77. Geburtstag völlig unerwartet verstorben ist.

Hermann war nahezu von Anfang an, also bereits seit den 50er-Jahren dabei. Er hat mit seiner Tatkraft und seinem umgänglichen Wesen das Vereinsleben stets entscheidend mitgeprägt. Bei vielen Verhandlungen, die der Verein über die Jahrzehnte zu führen hatte, hat Hermann vorbereitend und auch entscheidend „Fäden gezogen“ und sein kaufmännisches Verhandlungsgeschick erfolgreich und stets im Sinne des Vereins eingesetzt.

Fliegerisch hat er von den Anfängen in den 50er-Jahren – zunächst am fremden Platz, später auf den Meller Maschwiesen – alle denkbaren Stationen durchlaufen.

Es begann mit dem Segelflug, bei dem er alle Flugzeugtypen, die der Verein je betrieben hat, geflogen hat, erfolgreich war er auch im Streckenflug. Schon früh erwarb er die Berechtigung für Motorsegler und einmotorige Motorflugzeuge und hielt bis zu seinem plötzlichen Tode alle Berechtigungen, einschließlich der Berechtigung zum Instrumentenflug, aufrecht.

Hermann war immer da, wenn es darum ging, Arbeiten zu übernehmen oder Streit zu schlichten. Nicht zuletzt deshalb haben wir ihn 2009 – nach einer Mitgliedschaft von seinerzeit schon 56 Jahren – zum Ehrenmitglied ernannt.



Es gibt sicherlich niemanden im Verein, der fragt „Hermann, wer“? Sein Tod ist ein herber Verlust für uns. Wir werden uns noch sehr lange an ihn erinnern.

Segelflieger-Club Melle-Grönegau e.V.

Die Segelfliegergruppe Salzdettfurth e.V. trauert um ihr Ehrenmitglied

Albrecht Sydow

*** 10.03.1923 † 11.07.2017**

Die Fliegerei war Albrechts große Freude und Leidenschaft. Er hat die Entwicklung des Segelfluges von den einfachen Schulgleitern bis hin zu den modernen Hochleistungsmaschinen aus Kunststoff, vom Fliegen ohne Instrumente bis zum heutigen Stand elektronischer Ausrüstung, miterlebt und mitvollzogen. Bis zuletzt war er lebhaft interessiert an allem, was unseren Sport zu neuen Möglichkeiten und Leistungen geführt hat.

Albrecht war ein tüchtiger Flieger, hat das fliegerische Hobby aber nie im bloßen Eigeninteresse betrieben. Mehr als

die persönlichen Erfolge galt ihm die Gemeinschaft. Für ihn war das Fliegen ein Gemeinschaftssport, bei dem alle gemeinsam anpacken müssen und sich aufeinander verlassen können. So war Albrecht auch viele Jahre technischer Leiter der Segelfliegergruppe und im Landesverband bis in sein hohes Alter als Fallschirmprüfer sowie als Ausbilder für Fallschirmpacker tätig.

Albrecht ist, vor allem was Kameradschaft und Hilfsbereitschaft anbetrifft, für uns alle zum Vorbild geworden.

Lieber Albrecht, wir sind dir zu Dank ver-



pflichtet und werden dein Andenken in Ehren halten!

Vorstand und Mitglieder der Segelfliegergruppe Salzdettfurth e.V.

AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

09.12. – 10.12.2017	Ausrichter: DAeC LV Niedersachsen e.V.	Sportschule Lastrup, Ort: Lastrup
---------------------	--	-----------------------------------

VERBAND

18.11.2017 – 10.00 Uhr	Niedersächsischer Motorfliegetag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
19.11.2017 – 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegetag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
10.03.2018 – 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
Vorgemerkt: 10.11.2018 – 10.00 Uhr	Niedersächsischer Motorfliegetag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
Vorgemerkt: 11.11.2018 – 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegetag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden

TECHNISCHE LEHRGÄNGE

Hinweis: Alle Technischen Lehrgänge für 2017 sind ausgebucht.

Nach Absprache	ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5 Geschäftsstelle Hannover Hamburg	guenter.bertram@daec-lvn.de lsp@carsten-brandt.de
Nach Absprache	Sportaudit Luftsport des Deutschen Aero Clubs e. V. • Geschäftsstelle Hannover guenter.bertram@daec-lvn.de	

Redaktionsschluss für eure Beiträge ist jeweils der 10. des ungeraden Monats!

TERMINE FI-LEHRGANG 2018

09.02.2018 – 18.02.2018 Anreise am 08.02.2018 bis 19.00 Uhr	Theorieblock/Unterricht	in der Sportpension Hodenhagen
06.04.2018 – 21.04.2018 Anreise am 05.04.2018 bis 19.00 Uhr	Hauptlehrgang	in Bückeburg-Weinberg

MOTORFLUG

22.09. – 14.10.2018	Fluglehrer-Lehrgang Motorflug des DAeC LVN	Verkehrslandeplatz Bad Gandersheim – EDVA
---------------------	--	---



Aus dem Verband

Streckenfluglager in Bad Sobernheim



**Du hast gerade den Schein gemacht?
Du traust dich nicht weg vom Platz?
Du willst die Einzigartigkeit des Streckensegelfluges kennenlernen und genießen?**

Acht Teilnehmer zwischen 16 und 52 Jahren aus ganz Rheinland-Pfalz und sogar bis hinauf nach Niedersachsen konnten diese Fragen für sich mit „Ja“ beantworten und trafen sich erwartungsvoll am 01.07.17 am Flugplatz in Bad Sobernheim.

Erstmals wurde ein spezieller Einsteiger- und Nachwuchslehrgang angeboten. Vier Trainer stellten ihre langjährige Erfahrung zur Verfügung und betreuten mit großer Kompetenz und viel Geduld den Nachwuchs. Dafür nochmal ein ganz herzlicher Dank!

Petrus ist wohl auch ein Streckenflieger, denn er schickte reichlich Sonnenschein und Thermik. An fünf Tagen hintereinander war wohl keines der Flugzeuge weniger als drei Stunden in der Luft, der längste Flug dauerte fast sieben Stunden. Insgesamt kamen deutlich mehr als 10 000 Kilometer zusammen, das waren an die 250 Stunden



Flugzeit. Jeder Teilnehmer konnte am Ende mehr als 20 Stunden in sein Flugbuch notieren.

Die Mehrzahl der Teilnehmer reiste mit „eigenem“ Einsitzer an, aber erfreulicherweise gab es auch zwei Doppelsitzer, sodass die beiden Flugzeuglosen in den Genuss einer besonders intensiven Betreuung kamen.

Eine gute Idee hatten die Trainer für den Start in den Flugtag: Treffen am Platz um 7 Uhr zum Laufen, bergauf und bergab. Schließlich muss man fürs Streckenfliegen körperlich fit sein. Auch hier waren die Trainer ein sehr gutes Vorbild. Zum leckeren Frühstück ging es frisch geduscht um 8:30 Uhr. Es folgte jeweils ein ausführliches Briefing, bei dem vor allem das Wetter besprochen wurde. Mit wechselnder Gruppeneinteilung wurden lange Strecken zwischen etwa 150 und 400 Kilometern geplant – und auch geflogen. Am Ende der Woche kannten alle ganz Rheinland-Pfalz und das Saarland von oben, zum Beispiel die Saarschleife, den wirklich baumreichen Pfälzer Wald oder das größte Weinfass der Welt. Die langen Tage endeten gemütlich

mit einem gemeinsamen Essen: ob Grillen, Pizza, Weinlokal oder Vereinsheim, für Abwechslung war gesorgt. Das ursprünglich geplante Kochen fiel „leider“ dem guten Flugwetter zum Opfer.

Wohl für alle Teilnehmer verging eine wunderbare Woche wie im Flug. Der Lernerfolg war riesig: beim Zentrieren der Thermik, dem gemeinsamen Kreisen und natürlich bei der Frage „Wie bleibe ich möglichst lange oben, wie finde ich den optimalen Weg unter den Wolken?“ Einige konnten auch die Außenlandemöglichkeiten der näheren und weiteren Umgebung erproben. Und es hat richtig Spaß gemacht, alle halfen sich gegenseitig und tauschten immer wieder die eindrucksvollen Erlebnisse aus. Es wäre toll, wenn es dieses Angebot auch im kommenden Jahr wieder gäbe. Zum Abschluss noch ein herzlicher Dank an: den Verein am Domberg für die Gastfreundschaft und Unterstützung, die Schlepp-Piloten für die nötigen Aufstiege, das immer freundliche Küchenteam und – wie schon erwähnt – die vier Trainer für Ihren tollen Einsatz.

Ganz besondere Anerkennung gilt auch der Firma DG Flugzeugbau GmbH, die unentgeltlich eine DG-1001 Club neo zur Verfügung stellte, um damit den Flieger-nachwuchs zu unterstützen. Sie hat uns auf vielen Kilometern in der Luft sehr gute Dienste erwiesen.

Anja-Kristina Schulz, AERO Salzgitter

Flugsicherheitstraining Nord vom 28.05. – 02.06.2017

Nach intensiven Vorbereitungen und perfekter Planung mit Vorbesprechung mit den Piloten und Kopiloten fanden schließlich 14 Flugzeugbesatzungen den Weg in den Norden Deutschlands.

Der Abflug der meisten Teams von Koblenz nach Bremen gelang mit geringer Verzögerung.

Für die meisten der Teilnehmer ist das Anfliegen eines Verkehrsflughafens wie Bre-

men nicht alltäglich, dennoch gelang dies reibungslos und geordnet. Die in Reihe abgestellten Flieger gaben ein schönes Bild ab.

Es folgte der herzliche Empfang bei Kaf-

fee und Kuchen durch Mitglieder des dortigen Vereins in Clubräumen, die eine gewisse Ähnlichkeit mit einem Tower nicht leugnen können. Nach kurzer Begrüßung durch Herrn Prof. Bernd Hamacher und andere Vorstandsmitglieder des Vereins, erfolgte eine Stadtbesichtigung unter äußerst kompetenter Führung durch Vorstandsmitglieder in zwei Gruppen. Nach Rückkehr ins Hotel hatten fleißige Vereinsmitglieder mit reichlich Grillgut und Getränken einen gemütlichen Abend im Garten des Clubheims vorbereitet.

Das Kennenlernen untereinander und der dortigen Flieger war damit einfach, ein gelungener Auftakt unserer Unternehmung. Prof. Bernd Hamacher vertrieb am nächsten Morgen mit seinem geschliffenen Vortrag eventuelle Müdigkeit aus den Köpfen. Leider entwickelte sich das Wetter im Norden und an unserem nächsten Flugziel nicht günstig, sodass nach kurzer Abstimmung ein Verlängerungstag in Bremen vereinbart wurde. Beherzt vereinbarten unsere Organisatoren Peter Hammann und Karl Kipping mit Unterstützung des 1. Vorsitzenden Turgut Pencereci eine Brauerei-besichtigung. Danach ließen wir den Tag in der wunderschönen Altstadt Bremens nach individuellen Vorstellungen ausklingen. Das morgendliche Briefing am nächsten Tag zeigte leider schwierige Wetterverhältnisse in unserem Zielgebiet Wyk auf Föhr. Also starteten wir leicht verspätet Richtung Norden mit Kenntnissen über mögliche Ausweichflugplätze im Gepäck. Wie befürchtet, entwickelte sich das Wetter zum Schlechten, sodass nur ein Team Wyk erreichte. Zwei Teams erreichten Heide-Büsum, ein Flieger wählte Nordholz und neun Teams wählten St. Michaelisdonn zur Sicherheitslandung. Alle fanden Quartier



und die Möglichkeit in fröhlicher Runde Erfahrungen auszutauschen.

Am folgenden Tag erreichten alle bei starkem Wind aus 300 Grad den kleinen Flugplatz in Wyk auf Föhr.

Jetzt endlich konnten wir unser Quartier beziehen, den gemeinsamen Abend und eine sehr individuelle Besichtigung des Ortes Wyk unter Führung unseres Teilnehmers Andreas Schmitz erleben.

Die uns begleitenden Damen Liane und Manuela planten den gemeinsamen Abend beim Edellitaliener und kümmerten sich um die erforderlichen Einkäufe fürs Frühstück. Am Donnerstag, dem 01.06.17 entschieden sich die Teams nach dem Briefing für Flüge zu unterschiedlichen Zielen. Helgoland, Wangerooge und Borkum waren dabei. Wir wählten wegen der tollen Sichten einen Flug über Flensburg, Kiel, Kühlungsborn, Rostock, und Wismar nach Barth auf dem Darst und wurden durch einmalige Ausblicke auf die Küstenlandschaft der Ostsee belohnt.

Der Abend schloss mit einem gemeinsamen Grillen und interessanten Gesprächen unter Fliegern, wie wir sie alle lieben.

Am nächsten Morgen hieß es Abschied nehmen, da von Süden heftige Gewittertätigkeit zu erwarten war. Der angepeilte

Zwischenstopp in Osnabrück konnte nur von wenigen wahrgenommen werden, da die Gewitterzellen schon mittags Koblenz erreicht hatten.

So endete unser Unternehmen „Flugsicherheitstraining“ mit wichtigen Erfahrungen in Landungen bei Starkwind und Sicherheitslandungen bei plötzlicher Sichtverschlechterung. Die Theorie des Fliegens brachte uns Prof. Bernd Hamacher in seinem Vortrag nahe, Flugwetter und die dadurch geprägte Flugvorbereitung vermittelte uns das tägliche Briefing.

Aber ganz im Vordergrund stand das Erlebnis des Zusammenseins sehr individueller Fliegerkameraden mit unterschiedlichem Erfahrungsstand, besonders das Kennenlernen interessanter Menschen.

Unser Dank gilt den Veranstaltern Peter Hammann und Karl Kipping, die alles akribisch geplant hatten, um dann zu erleben, dass das Wetter alle Planungen zunichtemachen kann und spontane Entscheidungen gefragt sind. Wir haben beide als liebenswerte Menschen kennengelernt und sind froh, dass wir dabei sein konnten.

Die Besatzung der Katana D-ETEL

*Rainer Ohnesorge
und Siegbert Mallmann*

Modellflug

Informationen zum 50jährigen Jubiläum des Vereins für Segelflugmodellsport Ikarus Mainz e.V.

Am 25.08.2017 feierte der Verein für Segelflugmodellsport Ikarus Mainz e.V. sein 50jähriges Bestehen im Weingut Zimmer-Mengel in Engelstadt. Im Rah-

men der Feier fanden verschiedene Ehrungen durch den Präsidenten des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann, den Vizepräsidenten

und Vertreter des Sportbundes, Erwin Zimmer, sowie den Sportfachreferenten für Modellflug des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Charly Brantl, statt.

Der Verein erhielt eine Ehrenurkunde des Sportbundes in Anerkennung der Verdienste um die Pflege und Förderung des Sports, die von Erwin Zimmer überreicht wurde. Bernd Silz empfing für seine langjährigen besonderen Verdienste um den rheinland-pfälzischen Luftsport die Goldene Ehrennadel des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz e.V., sowie den Ehrenpreis der Bundeskommission Modellflug des Deutschen Aero Clubs e.V. für luftsportliche Höchstleistungen im Modellflugsport, verliehen durch Ernst Eymann. Gerrit Schuster wurde für seine 20jährige

Tätigkeit als Kassenwart mit der bronzenen Ehrennadel des Luftsportverbandes durch Ernst Eymann geehrt.

Der Verein kann im Laufe seiner 50jährigen Geschichte auf viele Erfolge einzelner Mitglieder bei nationalen und internationalen Wettbewerben zurückblicken, sowie auf ein sehr lebendiges Vereinsleben. Dazu gehören das gemeinsame Erlebnis des Modellsegelfluges an den rheinhessischen Hängen des Vereins oder auf geeigneten Geländen im In- und Ausland genauso wie die traditionellen Feste, bei denen auch die Familienmitglieder eingebunden sind.



von links nach rechts: Charly Brandl, Klaus Wörsdörfer (1. Vorsitzender des Ikarus Mainz e.V.) in Vertretung für Bernd Silz, Gerrit Schuster, Ernst Eymann

Jugend

Rheinland-pfälzisches Jugendvergleichsfliegen in Langenlonsheim

Teilnehmer und Helfer beim Jugendvergleichsfliegen in Langenlonsheim.
Foto: Mario Jeschke



Auch in diesem Jahr fand wieder ein Wettbewerb statt, den einige junge Pilotinnen und Piloten kaum abwarten konnten: das rheinland-pfälzische Landesjugendvergleichsfliegen!

Hierbei ging es um die Qualifikation von drei Piloten, die dann Ende September Rheinland-Pfalz auf dem Bundesvergleichsfliegen in Oppenheim vertreten werden. Der diesjährige austragende Verein war der „Aero-Club Rhein-Nahe“ in Langenlonsheim. Dieser kümmerte sich hervorragend vom 11.–13. August um die Pilotinnen und Piloten, die Helfer und Fluglehrer. Auch der Sportleiter und die Juroren leisteten einen guten Job. Im Namen aller nochmals vielen Dank für die Organisation! Nachdem man sicher mit Flugzeug und Mannschaft angekommen war und sein Zelt auf dem Campingplatz aufgestellt hatte, ging es direkt zum Start, wo eine K13 und zwei ASK 21 für Einweisungsstarts bereit standen. Die Fluglehrer gaben eine kurze Einweisung in die Platzverhältnis-

se und Besonderheiten, wie zum Beispiel den Damm, der den Piloten im Landeanflug gefährlich nah kommen konnte. Jedoch musste gegen Nachmittag der Flugbetrieb eingestellt werden, da die Sicht nicht mehr gut war und vor allem die Winde unter Wasser stand und so ein sicheres Schleppen der Flugzeuge nicht mehr gewährleistet werden konnte. Selbstverständlich wurden die restlichen Einweisungsstarts am nächsten Tag in der Früh nachgeholt. Noch früher als diese begann das Aufstehen. Um 5:30 Uhr klingelten die Wecker und es stand „Flugzeug aufbauen“ auf dem Programm. Nachdem das Flugzeug aufgerüstet war, konnte man sich beim Frühstück für den bevorstehenden anstrengenden, und auch leider wie die Wettervorhersage vom Vortag prophezeit hatte, regnerischen Tag stärken. Trotz des verbesserungswürdigeren Wetters konnte uns nichts vom Fliegen abhalten, denn dafür waren einige Vereine über hundert Kilometer gereist! Mit großer Freude schoben die Pilotinnen und Piloten samt

ihren Helfern die Flugzeuge in die vorher festgelegte Startreihenfolge. Über den Tag hinweg gab es drei Durchgänge, in denen jeweils Kurvenwechsel, hochgezogene Fahrkurven und Rollübungen bewertet wurden. Im Endanflug gab es den obligatorischen Seitengleitflug, auch Slip genannt, um am Ende im Idealfall im sogenannten „Oer Feld“ zu landen. Während der Wartezeit in der Startreihenfolge hatte man Zeit, sich mit den anderen Piloten auszutauschen und sich besser kennenzulernen. Ebenfalls konnte man auf der Party, die am Abend veranstaltet wurde, neue Kontakte knüpfen und mit anderen Jugendlichen gemeinsame Zeit verbringen. Am nächsten Morgen wurden die Teamwertungen und Einzelwertungen verkündet. Die besten drei, nämlich Tobias Rittich, Jonathan Sutor und Mika Zeyen werden uns auf dem BJVF in Oppenheim vertreten. Gratulation, viel Erfolg und vor allem Spaß!

Laura Nikolay (LFV Mainz),
Pilotensprecherin

(Anmerkung der Redaktion: die 1. ever!)



Foto: Mario Jeschke



Die fünf Erstplatzierten: 1. Tobias Rittlich (SFV Südeifel), 2. Jonathan Sutor (FSV Bad Sobernheim), 3. Mika Zeyen (SFG Wershofen).

Foto: Mario Jeschke



Erste reine Mädchenmannschaft von den Paradiesvögeln Ludwigshafen: Lena Franke, Juli Goll, Sophie Müller.

Foto: Anette Weidler

Ergebnisse

Mannschaftswertung		
Rang	Verein	Punkte Mannschaft
1	AC Oppenheim Guntersblum	247
2	SFG Wershofen	260
3	SFV Vulkaneifel	289
4	FSV Bad Sobernheim	290
5	Segelfluggzentrum Ludwigshafen	300
6	LSV Neumagen Dhron	331
7	Paradiesvögel Ludwigshafen	341
8	SFV Südeifel	347
9	LSV Osthofen	372
10	AC Trier & Konz	373
11	LSC Westerwald	405
12	FSV Kirn	457
13	Aero-Club Rhein Nahe	469
14	LFV Mainz	602
15	AC Nastätten	673

Einzelwertung		
Rang	Name	Verein
1	Rittlich, Tobias	SFV Südeifel
2	Sutor, Jonathan	FSV Bad Sobernheim
3	Zeyen, Mika	SFG Wershofen
4	Lenz, Georg	SFV Vulkaneifel
5	Lühning, Tillmann	AC Oppenheim Guntersblum
6	Rieß, Max	AC Oppenheim Guntersblum
7	May, Paul	SFV Vulkaneifel
8	Findeisen, Jan-Lucca	LSV Neumagen Dhron
9	Goll, Juli	Paradiesvögel Ludwigshafen
10	Abel, Tim	Segelfluggzentrum Ludwigshafen
10	Birk, Pasquale	AC Trier & Konz
12	Friederich, Paul-Moritz	LSC Westerwald
13	Schäfer, Niklas	SFG Wershofen
14	Engisch, Max	Segelfluggzentrum Ludwigshafen
15	Everwin, Tom	AC Oppenheim Guntersblum
15	Görgen, Matthias	FSV Kirn
15	Feuser, Luka	SFG Wershofen
15	Sturm, Leon	Segelfluggzentrum Ludwigshafen

Die komplette Wertung auf www.luftsportmagazin.de



Film zum Vergleichsfliegen auf dem YouTube-Kanal des Aero-Club Rhein Nahe: https://youtu.be/CIOL_Zq1emM

Aus den Vereinen

Aero-Club Rhein Nahe

„Seil straff“ und „Fertig“

Was sich für Außenstehende komisch anhört, war für die Teilnehmer des zweiwöchigen Ferienfliegens im Juli 2017 beim Aero-Club Rhein Nahe in Langenlonsheim eine Selbstverständlichkeit.





Es heißt ja, dass viele Köche den Brei verderben, aber beim Aero-Club Rhein Nahe stimmten die Zutaten. Segelflugschüler, Fluglehrer, Windenfahrer, Scheininhaber, Schlepp-Piloten, Köche, Grillmeister, und Kuchenbäcker sorgten für die richtige Mischung aus Sport, Freizeit und gemeinsamen Vergnügen. Das Wetter hat uns natürlich in die Karten gespielt, insbesondere in der ersten Woche. Neben der Flugausbildung, konnten einige Scheininhaber tolle Streckenflüge zurücklegen. Leider konnte nicht jeder den Heimflug aus eigener Kraft zurücklegen und musste einen Zwischenstopp in der Nähe der Loreley einlegen. Bei der Außenlandung ist alles gut gegangen.

Gil Patrik Mehler konnte während der zwei Wochen erfolgreich seine Windenfahrerausbildung abschließen. Jeder Flugschüler machte deutliche Fortschritte. Aber nicht nur, was das Fliegen betrifft, wurde neue Kenntnisse gewonnen, sondern auch beim gemeinsamen Kochen und Grillen. Einige hatten das erste Mal (Freuden-)Tränen in den Augen, als sie Zwiebeln schnitten. Auch Begriffe wie „al dente“, „abschrecken“ oder „gut durch“ wurden nach und nach in der Küche zum Standardvokabular. Um für ein wenig Abwechslung von der Fliegerei zu sorgen, probierten wir uns im Kartfahren und im Lasertag spielen. Es waren zwei tolle Wochen, die leider viel

zu schnell vorbei gegangen sind. Vielen Dank an alle Teilnehmer und Helfer für das gute Gelingen.

Auf dem YouTubekanal des Aero Club Rhein Nahe sind die Eindrücke nochmal zu sehen – viel Spaß damit.

<https://youtu.be/YNJGzac7Rh0>

Mario Jeschke



AC Trier & Konz e.V.

An zwei aufeinanderfolgenden Tagen von Konz-Könen rund um FFM

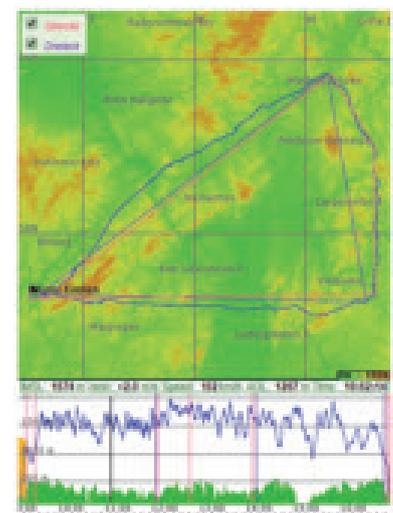
Für das Wochenende des 6. August und den darauffolgenden Montag hatten die Wetterfrösche gute Streckenflugmöglichkeiten prognostiziert. So hatte ich bereits seit Tagen bei TopMeteo und DWD die Entwicklungen verfolgt.

Ich überließ Rajiv Aurora die ASH für den Sonntag, weil er unter der Woche seinem Job nachgehen muss. Sein Flug um den Luftraum Frankfurt mit über 600 km hatte mich angespornt, für Montag eine ähnliche Strecke zu planen.

Flugvorbereitung: Sonntagabend nochmal am PC das Wetter checken und basierend auf der PFD (potenzielle Flugdistanz) von TopMeteo, eine Strecke auf der ICAO-Karte planen. Weil der Kern des Hochdrucks bei

FFM liegt und der Wind im Uhrzeigersinn um das Hoch dreht, lege ich den ersten Schenkel von Konz über Dierdorf zum „der Ring in Schwalmstadt“, dann Südkurs zur zweiten Wende „Tauberbischofsheim“ und von dort nach Westen über Grünstadt zurück nach Konz.

Plan B: Für den Fall, dass die Wetterentwicklung sich positiver zeigen sollte, die nordöstliche Route bis „Kassel Dornberg“ verlängern, wieder „Tauberbischofsheim“ als zweite Wende und von dort Westkurs über einen dritten Wendepunkt „Perl“ nach Konz-Könen, zusammen wären das 726 km. Fliegerkoffer packen mit Papieren, Karten, Notams, Wetter, P-Tüten, etc., Flugleiter organisieren und nicht zu spät ins Bett, um am nächsten Morgen fit zu sein.



Montagsmorgen nochmal Wettercheck, gut frühstücken, Proviant und Getränke ein-



packen und gegen 8:30 Uhr zum Flugplatz. Hier ist es noch recht kühl und das Gras ist nass vom Tau; Luftdruck 1020 HP, das lässt auf eine gute Luftmasse hoffen. Freundlicherweise haben die Fliegerkameraden am Vorabend so eingeräumt, dass ich nur die OE aus der Halle rollen muss, um die ASH seitlich rausschieben zu können. Gerade will ich sie zur „03“ ziehen, als Christian Gerteis ankommt und mich bittet, einen Flugauftrag auszustellen, damit er mit der OE seinen Streckenflug nach Koblenz und zurück machen könne. Kein Problem, die Thermik wird nicht vor 10:30 Uhr an der Saar-Mosel Mündung einsetzen. Ich checke seine Papiere und Vorbereitung, lasse ihn noch zwei Platzrunden mit „Touch and go“ fliegen und wünsche ihm einen schönen Flug nach Koblenz.

Um 10:50 Uhr sitze ich abflugbereit in der ASH26E, leider immer noch keine Flusen, die eine Entwicklung von Konvektion anzeigen würden. Drei Minuten später starte ich, weil das Flugvorhaben sicherlich 6 bis 8 Stunden brauchbare Thermik verlangt. Die Luft ist still, Bodeninversion hält das Saartal in Beschlag. Dreihundert Meter über Platz sehe ich, wie sich in weiter Ferne erste Quellwolken über dem Hunsrück bilden, während die Eifel blau bleibt. Beim „Scho-dener Sender“ stelle ich den Wankel in 1000 Meter über Platz ab, finde noch kein Steigen und fliege den kleinen Flusen bei Vierherrenborn entgegen, die anfangs 0,8 m Steigen bringen, dann besser mit 1, 2m. Über mir verdichtet sich der zarte Schleier, ich korrigiere meinen Kreisflug und fliege sehr steil, weil die Thermik noch sehr eng ist. Die ASH klettert mit 1,6 Steigmeter auf 1700 m über NN; der Blick nach vorne lässt hoffen, denn es bilden sich schöne Wolkenstraßen in Richtung der geplanten Strecke. Ich nehme Kurs auf Montabaur und verlie-

re unter den Wolkenaufreihungen auf 30 km bis Neumagen-Dhron nur 150 Höhenmeter, das entspricht einem Gleitverhältnis von 129! Der Wind hilft jetzt mit 17 km von rechts hinten, ich finde 1,4 m/s, die mich wieder auf 1750 m steigen lassen. Mit Transponder auf 0424 und Monitor 125,600 „Langen Radar“ fliege ich in die TMZ südöstlich von Neumagen-Dhron ein, melde mich sicherheitshalber bei Hahn-Tower, die mich auf Langen Information verweisen. Zwischendurch raste ich immer mal wieder die Koblenzer Frequenz, um etwas von Christian in der OE zu erfahren. Bei Cochem fliegen wir aneinander vorbei, die OE auf Kurs Konz-Köhen. Alles GUT!

Am nordöstlichen Ende der TMZ finde ich mit 2,3 m/s die bisher beste Thermik und mit drei Kreisen bin ich wieder auf 1750 m. Die Gleitwerte liegen jetzt zwischen 49 und 63. Bei Lahnstein quere ich den Rhein zum Westerwald. Die Streckenabschnitte zwischen den Kreisflügen liegen hier bei 10 bis 25 km, die Gleitwerte 55 bis 70 und die Bärte, zwischen 1,5 bis 2,0 Metern integriert, bringen die ASH flott voran, sodass ich um 11:15 Uhr Wetzlar südlich meines Kurses passiere.

Die Wolkenstraßen stehen immer noch auf Kurs, der Blick nach Süden sagt mir, dass hier alles abtrocknet. Also verwerfe ich Plan „B“, treibe die ASH südlich Marburg vorbei zur geplanten Wende Schwalmstadt, die ich um 11:45 UTC erreiche. Seit 20 Kilometern begleitet mich ein Duo-Discus, der auch bei Schwalmstadt auf Südkurs geht. Noch entwickeln sich einzelne kleine Cumuli und es geht gut voran. Südlich von Fulda überlege ich einen Abstecher zum „Berg der Segelflieger“, der Wasserkuppe, einzulegen, verwerfe die Idee aber schnell, weil der Spessart auf Kurs endgültig in Blau erstrahlt. Der Wind kommt jetzt mit 10 km/h von links,

ich plane also, den nach Osten abfallenden Bergrücken entlang zu fliegen, was mir erlaubt, unter dem Luftraum „C“ von Frankfurt bis 1981 m über NN zu steigen.

Ich fliege verhalten mit 125 bis 140 km/h vor und nehme im Blau auch mal 1m Steigen an, finde westlich Lager Hammelburg in 900 m GND an den Mainhängen 1,2 m integriert, die mich wieder auf 1750 m über NN steigen lassen. Ich steuere in 10 km Entfernung einen Steinbruch an (siehe Foto), hier trifft mich die Blauthermik wie ein Schlag, das Vario springt auf 4m, ich ziehe steil nach oben und schnell ist die ASH auf komfortable 1950 Höhenmeter gestiegen.

Um 13:50 UTC erreiche ich Tauberbischofsheim, wie bestellt gibt es genau über der Wende endlich wieder eine Wolke, die 2,0 m Steigen bringt. Mit 1900 Höhenmetern schwenke ich auf Westkurs, Ortszeit 16:00 Uhr und noch 225 km vor mir ... hurry up! Jetzt 11 km Rückenwind, die sowohl beim Kreisen, als auch beim Vorfliegen sehr hilfreich sind. Auf dem LX drehe ich Weinheim rein, das sind 75 Kilometer. An Walldürn vorbei fliege ich dem Rheintal entgegen mit Streckenabschnitten von 10 bis 15 Kilometern und schwachem Steigen zwischen 0,5 und 1,5 m im Blau. Die Sonne brennt unbarmherzig auf die Kanzel der ASH und die Solarzellen spiegeln sich in der Haube, was die Sicht einschränkt. Vom Odenwald bin ich sonst Besseres gewohnt. Doch einmal bringt mich ein von einer ASK21 markierter 2 m Bart wieder von 1100 auf 1650 Meter. Danke!

Vor Weinheim tanke ich noch mal mit einem „Ventus 2CM“ Höhe und fliege in 1800 m ab, über die Rheinebene auf Grünstadt zu, das ich in 600 müG erreiche. Von Westen ziehen Cirren auf und künden Warmluft an. Über Eisenberg westlich von Grünstadt hatte ich mich schon bei früheren Flügen

rausgraben können. Auch diesmal finde hier ich einen 1,6 m Bart. Kaum zentriert, steigt unter mir eine DG1000 ein, gemeinsam erreichen wir 1750 m, was den Weiterflug südlich vom Donnersberg entlang bis Essweiler garantiert. Quer ab Ramstein kann ich nochmal in „Grauthermik“ bis 1800 m kurbeln und bekomme von Langen die Freigabe, die EDR116 zu durchfliegen, in die ich 15:45 UTC mit Ziel Hoppstädten-Weiersbach einfliege. Hier komme ich in 600 m GND an, beobachte den Schulbetrieb der K13, melde mich schon vorsorglich zur eventuellen Landung an, weil der Himmel komplett mit grauen Schleiern bedeckt ist und ich kaum noch an die Landung in Könen glaube. Mit 600 m über Platz kann man ja noch was anfangen und so fliege ich zu den westlich vom Platz gelegenen Waldkanten, auf de-

nen der Wind steht, finde auch 0,4 m, die mir 200 Höhenmeter schenken, verlagere, wechsele die Drehrichtung, finde 0,7 m und fliege in 1470 m NN ab. Das reicht, um über den Hochwald-Rücken nach Kell zu kommen. Richtung Windräder beim Nonnweiler Stausee in 1000 m überNN dann nochmal 0,6m/s, ausgelöst von den drehenden Windmühlen. Ich steige in schier endlosen Kreisen auf 1570 m, wobei der Wind die ASH 5km Richtung Heimatflugplatz versetzt. Jubel!!! Die Mühe hat sich gelohnt! 40 km Endanflug bis Konz-Könen. Das LX zeigt mir mit MC-0 eine Ankunftshöhe von 500 m GND an. Ich plane aber noch einen kleinen Umweg zum Schodener Sender, um das Dreieck zu schließen, verlängere bis Saarburg, wo ich um 19:40 Uhr Ortszeit zum Landeanflug auf KK eindrehe und nach

acht Stunden Flugzeit und 620 Streckenkilometern mit 593 km Dreieck (554 km FAI Dreieck) aufsetze.

Wie so oft nach einem langen Flug mit später Heimkehr erwartet mich unser guter Flugplatzgeist Martin Tammer und hilft mir gemeinsam mit Thomas Jacobs und Jochen Urmes, die gerade mit der „TangoRomeo“ von Föhren zurückgekommen sind, beim Hangarieren. Obligatorisch schließt eine kleine Runde „Bit“ auf der Flugplatzterrasse den erfolgreichen Tag ab. Meinen herzlichen Dank an alle, die mich bei diesem Flug unterstützt haben und Gratulation an Christian, der mit seinem Flug auf der Oscar-Echo die TMG Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hat.

www.ac-trier-konz.de/

Günter Hill

DASC Traben-Trarbach

Nachruf

Dr. med. Roger Hugh Dunn

Der Deutsch-Amerikanische-Segelflug-Club trauert um sein Clubmitglied und langjährigen Vorsitzenden Dr. med. Roger Hugh Dunn, der nach kurzer schwerer Krankheit am 21. Juli 2017 für uns alle überraschend verstorben ist.

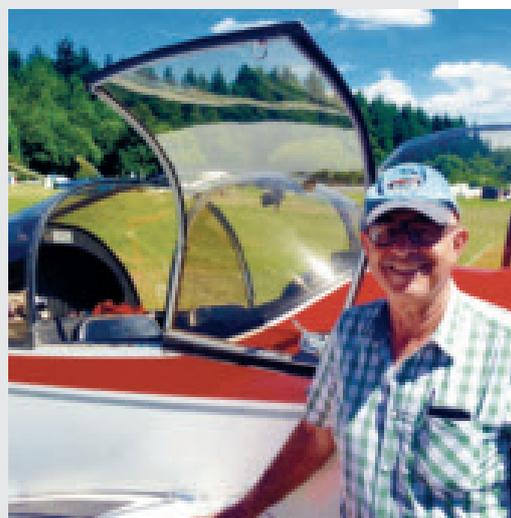
Roger trat mit seinen Kindern 1994 in den Club ein, für den DASC eine große Bereicherung, denn auf einmal hatten wir drei Flugschüler. Nach seiner Ausbildung zum PPL „C“, dem damaligen Segelflugschein, folgte schnell die Erweiterung auf PPL „B“, der heutigen TMG-Berechtigung. Roger hatte ein Hobby gefunden, das ihn ausfüllte und ihn von seiner anstrengenden Tätigkeit als Hausarzt auf dem Land ablenkte, er war in seinem Element. Sein Engagement im Verein wuchs und bald darauf präsentierte er seinen frisch erworbenen PPL „A“.

Wertschätzung, Empathie und Menschlichkeit waren seine Stärken und so nahm er, nach Unstimmigkeiten im Verein, die Gelegenheit wahr und formte

einen komplett neuen Vorstand. Im Jahre 2002 wurde er Präsident im DASC. Ein streitbarer Vorsitzender, der den Verein mit Diplomatie und politischem Geschick über 10 Jahre führte. Als geborener Amerikaner hielt Roger stets engen Kontakt zu den amerikanischen Freunden auf der US-AFB in Spangdahlem und pflegte Fliegerfreundschaften, insbesondere auch nach Großbritannien. Mit den Briten unternahm er gerne Ausflüge in seiner geliebten Jodel.

Rogers größter Verdienst war die Rettung und der Erhalt des Flugplatzes, nachdem die Stadt auf dem Mont Royal ein bestehendes Industriegebiet zu Lasten unserer Landebahn ausweiten wollte. Mit viel Lobbyarbeit und taktischem Vorgehen konnte er diese große Bedrohung für den Club abwenden. Lobbyist für den Verein blieb er bis zum Schluss, besonders, wenn es auf dem königlichen Berg mal wieder lauter geworden war, weil viele F-Schlepps gemacht wurden. Er deeskalierte in der Bevölkerung und zog die Wogen wieder glatt.

Unter seiner Regie wurden die maroden Hallendächer erneuert und mit einer Fotovoltaikanlage bestückt. 2014 reichte er den Vorsitz weiter um mehr Zeit für seinen



antiken Holzflieger zu haben. Leider kam er nicht mehr wirklich dazu seinen Traum zu leben.

Er war ein ganz besonderer Mensch und uns ein großes Vorbild. Mit großer Dankbarkeit verabschieden wir uns von Roger Hugh Dunn. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und ihn nicht vergessen.

Thank you and goodbye Mr. President!

Luftsportverein Worms e.V.

Trainings-Tag der Polizei zum Thema „Luftfahrtrecht“



Am Mittwoch, den 9. August 2017 führte ein Zug der Bereitschaftspolizei aus Wittlich-Wengerohr seinen Trainingstag auf dem Flugplatz Mont-Royal in Traben-Trarbach durch. Dort besuchten die Beamten einen Vortrag ihres Kollegen und ehrenamtlichen Segelflughlehrers, Polizeikommissar Béla-Brice Engels mit dem Thema „Einführung in das Luftrecht“.

Diese außergewöhnliche Informationsveranstaltung für Polizisten sollte verdeutlichen, mit welchen Behörden die Beamten Kontakt aufnehmen müssen, wenn sie mit einer Luftnotmeldung konfrontiert werden. Außerdem wurde ihnen der Unterschied zwischen einer Not- und einer Sicherheitslandung erläutert, sowie das rechtliche Pri-

vilieg von üblichen Außenlandungen für bestimmte Luftfahrzeuge. Zudem wurde die Abgrenzung von Luftfahrzeugen und Luftsportgeräten angesprochen. Schließlich war es auch inte-

ressant für die ausgebildeten Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft zu hören, welche rechtlichen Konsequenzen Verstöße gegen ausgewählte luftfahrtrechtliche Vorschriften nach sich ziehen können.

Ein weiteres, immer stärker aufkommendes Thema, mit dem sich die Polizei zukünftig mehr beschäftigen wird, sind Flüge mit unbemannten Luftfahrtsystemen. Aus diesem Grund stellte Engels eine Übersicht der neuen Drohnen-Verordnung mit Hinweis auf die Zuständigkeiten der Fachgruppe „Luftverkehr“ des Landesbetriebs Mobilität am Flughafen Hahn vor.

Nach einer angeregten Diskussion über diese Rechtsfelder und selbstständigen Übungen zur fachlichen Einordnung der Fluggeräte am örtlichen Verkehrslande-

platz, nutzten die Beamten die Möglichkeit beim Deutsch-Amerikanischen-Segelflug-Club, die Luftverkehrsordnung selbst einmal praktisch anzuwenden. Nach einem Start an der Seilwinde flogen sie bei bestem Wetter mit ihrem Kollegen, PK Engels und dem Fluglehrer Dieter Stadler eine Runde über die Moselschleife von Traben-Trarbach. So konnten sie auch selbst erkennen, welchen körperlichen Anforderungen man bei dieser Luftsportart ausgesetzt ist.

Als die Polizeibeamten auf dem Platz eintrafen, wurden sie durch den Vorsitzenden des DASC Traben-Trarbach, Hermann Krämer herzlichst willkommen geheißen. Einige waren erst einen Monat zuvor noch beim G20-Gipfel in Hamburg im Dienst. Diesen sprach er persönlich Dank für ihren Einsatz aus. Am Ende freute sich Krämer über das positive Feedback seiner Klubmitglieder, die den Flugbetrieb ermöglichten und dabei auf weltoffene und aufmerksame Polizeibeamte trafen. Aus den Reihen der Polizei war ebenfalls große Begeisterung über diese als sehr sicher empfundene Flugerfahrung zur Festigung der frisch erworbenen Kenntnisse im Luftverkehrsrecht zu spüren.

Heinz-Arnold Schneider

Über den Wolken ...

In der ersten Woche nach den Sommerferien führten wir, der Grundkurs Physik der MSS 12, gemeinsam mit unserem Physiklehrer Heinz-Arnold Schneider und Judith Teichmann das Projekt Segelfliegen durch.

Am ersten Tag trafen wir uns alle in der Schule. Dort lernten wir etwas über die Theorie und die Hintergründe des Segelfliegens. In Experimenten erarbeiteten wir die Grundlagen des Fliegens, sowie die Gesetze von Bernoulli und Venturi.

Am nächsten Tag fuhren wir gemeinsam zum Flugplatz Mont-Royal des Deutsch-

Amerikanischen-Segelflug-Clubs in Traben-Trarbach e.V.

Dort wurden wir von Fluglehrer Béla-Brice Engels begrüßt. Danach erhielten wir eine theoretische Einweisung in die Aerodynamik. Des Weiteren bekamen wir Einblicke in die Flugmeteorologie. Deren Kenntnis ist wichtig, damit man erkennen kann, wo sich Thermik befindet. Zudem wurde uns die Steuerung eines Segelflugzeuges erklärt. In einem Briefing wurden wir auch auf die Gefahren beim Segelfliegen hingewiesen. Dies gilt ebenso am Boden: Fragen wie „Wo darf ich mich gefahrlos aufhalten?“, „Warum muss ich die Start- und Landebahn

umsichtig und zügig queren?“ wurden beantwortet.

Anschließend wurden mit Hilfe eines Traktors die zwei Schulungsdoppelsitzer zur ihren Startpositionen gebracht. Bevor wir starten konnten musste der Lepo (rückwärts Opel) die Windenseile zum Start bringen. Mit diesen Seilen wurden die Flugzeuge in eine Höhe von ca. 300 Meter gezogen. Das Ausklinken erfolgte automatisch.

Nun endlich starteten unsere ersten Flüge. Aus Sicherheitsgründen mussten wir einen Fallschirm tragen. Da beide Doppelsitzer auch von hinten gesteuert werden können, durften wir auf dem vorderen Sitz Platz



nehmen. Von hier hat man eine tolle Aussicht auf die unter einem dahinziehende Landschaft. Die Zweifel der Zögernden verschwanden schnell, nachdem die Ersten unversehrt den Boden erreichten und vollkommen überwältigt waren. Die meisten von uns sind zweimal geflogen. Während der Flüge durften wir auch mal den Knüppel bedienen oder sogar einen Strömungsabriss fliegen. Während zwei Schüler durch die Luft glitten, vertrieben

wir unsere Zeit mit einem Windenbesuch, Traktorfahren, Protokollführung oder tauschten uns über unsere Flüge aus. Diese drei tollen Tage waren für die meisten von uns ein großes Highlight unserer Schulzeit, für diese Erfahrung beneiden uns viele andere Kurse. Bedanken möchten wir uns beim DASC Traben-Trarbach und seinen ehrenamtlichen Helfern. Besonderer Dank geht an die beiden Fluglehrer Dieter Stadler und

Béla-Brice Engels, die uns wundervolle Momente in der Luft schenkten. Danken möchten wir auch unserem Physiklehrer Heinz-Arnold Schneider, der uns dieses unvergessliche Erlebnis erst ermöglichte und sowohl einen theoretischen als auch praktischen Einblick in dieses Teilgebiet der Physik gab.

Stella Müller

SFG Wershofen

Erstes fliegendes Denkmal in Rheinland Pfalz



Die Restaurateure der Wershofener Segelfluggruppe, Heike und Norbert Mülligann, gingen Mitte August 2017 nach erfolgter Rundum-Sanierung als erste mit der K13, dem Oldtimer der Lüfte, an den Start.
Foto: Heinz-Günter Hamann

Weil an verschiedenen Stellen ihrer ASK13 der Lack abplatzte, machten sich Mitglieder der Segelfluggruppe Wershofen im Rahmen eines Lehrgangs daran,

ihren alten Schatz als Übungsobjekt zu nutzen.

Gut ein halbes Jahrhundert gleitet das Segelflugzeug vom Typ ASK13 bereits durch die Lüfte. Das Besondere an der Wershofener K13, die 1966 gebaute Maschine ist der Prototyp dieses Muster. Danach entstanden etwa 700 Exemplare dieses überaus erfolgreichen Doppelsitzers. Seit Mitte August 2017 ist die K13 nach einer grundlegenden Sanierung wieder tauglich für den Einsatz. Angeschafft hatten die Wershofener Fliegerfreunde ihre K13, weil die Mitgliedszahlen im vergangenen Jahrzehnt sprunghaft angestiegen waren. Ein weiterer Schulungsfieger musste her. Erworben hatte der Verein sein Schätzchen für nur zehntausend Euro in Sylt, von wo es im Jahre 2005 per Flugzeugschlepp in die Eifel befördert wurde.

Viel Arbeit kam da auf die Segelfluggruppe in Wershofen zu. Die Mitglieder stellten sich der Aufgabe, ihre K13 zu restaurieren. Allen voran der 57-jährige Bad Neuenahrer

Norbert Mülligann, seit drei Jahren Mitglied in den rund 170 Mitgliedern zählenden Wershofener Segelflugverein. Seine Frau Heike frönt der Fliegerei bereits seit vier Jahrzehnten. Als Vierzehnjährige kam sie zum Luftsport. Eine gute Kombination für das zeitraubende Hobby.

Über dreihundert Arbeitsstunden steckte Norbert Mülliganns seit vergangenem Winter in die Restaurierung, seine Frau zusätzlich weitere hundertfünfzig. Auch die Vereinsjugend sowie weitere passionierte Mitglieder brachten sich ein.

Das alte Muster wurde komplett zerlegt. Jede Schraube wurde unter die Lupe genommen, das Rumpferüst abgeschliffen und neu lackiert, die Bespannung rundum erneuert. Ein weißer Streifen zierte die Längsseiten. Alles wurde in den Originalzustand zurückversetzt.

Am Samstag, den 12. August 2017 war es dann nach Abschluss der Sanierung endlich soweit. Der Prüfer des Landesluftsportverbandes, Jörn Kranigk, nahm nach der zeitraubenden Restaurierung das Muster



In dieser Aufnahme ist die Stahlkonstruktion unter der Außenhaut des historischen Fliegers K13 gut erkennbar; Foto: Heinz-Günter Hamann

Cockpit und Instrumentenbrett der K13; Foto: Heinz-Günter Hamann

unter die Lupe. Es wurde gewogen, austariert, gemessen. Und frei gegeben. Seit dem Wochenende fliegt sie nun wieder. Sie – eine Grand Dame der Segelfliegerei. Für die Wershofener Flieger ist dies ein Grund zum Jubeln. Hatten sie doch auf ihrem Flugplatz erst einen Monat zuvor Fachleute vom Denkmalschutz aus Mainz und von der unteren Denkmalbehörde aus Bad

Neuenahr-Ahrweiler zu Besuch, die Interesse bekundeten, das betagte Schmuckstück in die Denkmalliste aufzunehmen. Ein bislang einmaliger Vorgang in der rheinland-pfälzischen Luftfahrtgeschichte. Nun wartet die Segelfluggruppe Wershofen mit Spannung auf den Entscheid aus der Landeshauptstadt. Als Nachfolgeprojekt haben die Wershofe-

ner bereits die Ausrüstung mit einer offenen Haube ins Auge gefasst. Diese hat es bei dem Muster historisch zwar so nicht gegeben, sie bietet aber die Möglichkeit für Piloten, Flugschüler und Fluggäste, sich bei gutem Wetter den Wind um die Nase wehen zu lassen.

János Wágner

Fliegen bildet den Charakter Ein Bericht zum Sommerfliegerlager in Wershofen

1: Die Segelfliegerei verbindet Generationen.
Segelfluglehrer Uwe Bodenheim mit seinen Töchtern Anna und Lara und Flugschülern.

3: Die jungen Segelflieger von Wershofen mit ihrem Discus.
Fotos: János Wágner



Die Segelfluggruppe Wershofen organisierte in der ersten Augustwoche der Sommerferien für Vereinsmitglieder und interessierte Schnupperer das alljährliche Sommerfluglager, an dem rund

zwanzig begeisterte Segelflieger teilnahmen.

Groß war sie also, die Runde beim morgendlichen Briefing vor dem Hangar des

Wershofener Flugplatzes, die zum überwiegenden Teil aus Jugendlichen bestand. Der jüngste Flugaspirant, der ehrgeizige vierzehnjährige Florentin aus Gerolstein, bestand mit drei weiteren Flugschülern

erfolgreich einen weiteren Ausbildungsabschnitt des praktischen Teils der rund anderthalbjährigen Segelflugausbildung, die B-Prüfung.

Die Segelflugwoche, die in diesem Jahr mäßige bis sehr gute Wetterverhältnisse bot, brachte jedem der Teilnehmer etliche Starts ein. An manchen Tagen hatten die Flugschüler mit Seitenwindgeschwindig-

keiten von 25 Kilometern pro Stunde bei den Anflügen am EDRV zu kämpfen. Nicht nur für Anfänger eine Herausforderung.

Die gute Gemeinschaft zeigte sich schließlich auch an den Abenden des Fliegerlagers bei Lagerfeuer und Grillen. Einige Jungen und Mädchen zelteten sogar in lauen Nächten auf der Landebahn. Der ein oder andere träumte dann nachts auch von der vor

Landeanflügen oft ins Mikrofon gesprochenen Positionsmeldung seines Schulungsfliegers: „Wershofen Info! Delta zwei-acht! Position Süd!“

János Wágner



Beide Beiträge aus Wershofen mussten aus Platzgründen stark gekürzt

werden, die ungekürzten Texte befinden sich auf [www. luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de)

Segelflug findet auch bei Mädchen großes Interesse. Hier im Bild mit Fallschirm kurz vor dem Abflug: die sechzehnjährige Amelie aus Trier mit Fluglehrer Marc Theisen. Die Segelfliegerei ist keine reine „Männersache“. Die jungen Frauen des Vereins bringen eine gute Dynamik in die Mannschaft und haben, weil sie sehr diszipliniert sind, den Jungen oft manches voraus. Fotos: János Wágner



Segelflugsimulator des Luftsportjugend beim DLR Bonn

Das deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum (DLR) am Standort Bonn – gerne auch das Houston am Rhein genannt – lud am 17. September 2017 erstmals zu einem Standorttag ein und präsentierte seine vielfältige Arbeit einem großen Publikum. Lange Warteschlangen gab es am Segelflugsimulator des LSVRP. Viele große und kleine Piloten konnten unter Anleitung der Flugschüler des Luftsportvereins Bad-Neuenahr Ahrweiler e.V. realitätsnah Segelflug erleben. Mitgliedsvereine können den Simulator nach einer Einweisung für eigene Veranstaltungen mieten.

Terminanfragen bitte an die Geschäftsstelle
KF

Dichtumlagert war der von Hajo Seel gebaute Segelflugsimulator der Luftsportjugend beim DLR Standorttag



Wir gratulieren

Jubiläumsjahr für unseren Teuto

Wenn ich den Lesern hier schreibe, dass unser Teuto dieses Jahr 60 Jahre im Verein ist, mag der ein oder andere sagen: toll. Kommt noch dazu, dass er vor 75 Jahren seinen ersten Flug absolviert hat, wird die Sache schon spannender. Ergänze ich die Tatsache, dass er 1927 geboren wurde, setzt sicher erstes Staunen ein. Und zum

krönenden Abschluss: Er ist noch immer aktives Mitglied.

Als Teuto 1927 in Böhmen das Licht der Welt erblickte, wurde in Kassel gerade der erste F-Schlepp durchgeführt und Lindbergh flog nonstop von New York nach Paris. Dass die Fliegerei einen besonderen Stellenwert in Teutos Leben einnehmen wird, war recht



schnell klar. Mit 10 Jahren war er bereits in der Modellbaugruppe und mit 15 ging es dann endlich richtig los. Noch heute zeigt er mit Stolz sein erstes Flugbuch, wobei er immer mit einem Lächeln ergänzt, dass die Zeiten hinter den Flügen Sekunden und nicht Minuten seien, was bei damaligen Gummiseil-Stars die genauere Einheit war.

In den Kriegsjahren war dann bekannterweise keine Privatfliegerei möglich. 1957, nun wohnhaft in unserer schönen Pfalz, tritt er dem Luftsportverein Landstuhl (heute LSV Essweiler e.V.) bei und seit dieser Zeit verbringt er fast jede freie Minute auf dem Segelflugplatz. Mann könnte ihn als Wandersegelflieger bezeichnen, denn entweder

ist er beim Wandern oder beim Segelfliegen. Ob es genau diese Kombination ihn so jung hält?

Der Luftsportverein Essweiler e.V. wünscht Teuto weiterhin beste Gesundheit, alles Gute zu all diesen Jubiläen und noch viele schöne Flugstunden.

Wir gratulieren

Im Aero-Club Trier & Konz e.V. gab es drei A-Prüfungen



Im Juni: **Jochem Urmes** und **Dirk Stassen**



Im Juli: **Fluglehrer Frank Raben** mit **Mattis Gerteis**



Im August: 1. Alleinflug von **Sebastian Braun**

Aero-Club Trier & Konz e.V.

Roger Grünwald (ohne Bild) hat im Juli die TMG-Schleppberechtigung erworben.

DASC Traben-Trarbach



1. Alleinflüge der Zwillingbrüder **Patrick** und **Phillipp Schulz**



SFG Wershofen



János Wágner fliegt sich nach 3 Monaten Schnupperkurs frei

Luftsportverein Bad Neuenahr-Ahrweiler e.V.



Chris Schaub zum SPL, hier mit Fluglehrer **Adrian Kratz** (l.)

AeroClub Schweighofen-Weissembourg e.V



Am 15.09.2017 hat unsere Flugschülerin, **Mona Theobald**, ihren Prüfungsflug zum LAPL bestanden. Der AeroClub Schweighofen-Weissembourg e.V gratuliert herzlich und wünscht „always happy landing.“

Das Bild zeigt die stolze **Mona** zusammen mit ihrem Prüfer **Günter End** vor dem Prüfungsflugzeug **Falke SF25**.

Bespannen mit Oratex

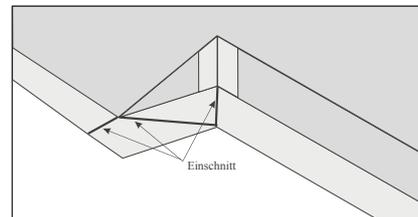
Die Firma Lanitz Aviation weist in Zusammenarbeit mit dem Luftsportverband Rheinland-Pfalz auf den 2. Teil des ORATEX® Bespann-Workshops vom 30.11. bis 03.12.2017 in Bad Sobernheim hin. Im Teil 1 wurden von den Teilnehmern die Rümpfe einer ASK 13 und eines Motorfalcken bespannt, begleitet vom „theoretical lecture part 1“.

Im jetzt stattfindenden Teil 2 bespannen die Teilnehmer die Tragflächen einer ASK 13 in Holzbauweise und die Tragflächen einer Cessna C 140 in Metallbauweise, diesmal begleitet von den „theoretical lectures part 2 und part 3“. Von besonderem Interesse, auch für teilnehmende Sachverständige und Prüfer, dürfte sein, dass es sich bei der Bespannung der C 140-Tragfläche um ein „design change“ handelt. Dies bildet die Grundlage zu einem neuen STC (Supplemental Type Certificate, deutsch:

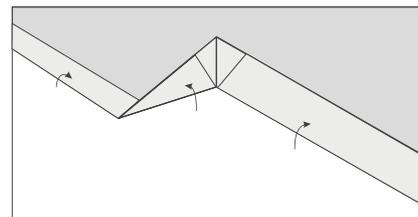
Ergänzende Musterzulassung) für eine andere Bespanntechnik als die vom Hersteller zugelassene. Die Rechtsgrundlage für die Bespannung der C140-Tragflächen bildet eine „engineering order“ für „non approved data“. Nach erfolgreichem Testflugprogramm wird diese „engineering order“ in eine „engineering order“ für „approved data“ gewandelt und ein neues STC erstellt, welches die Rechtsgrundlage für alle weiteren Cessna-Tragflächen mit Oratex-Bespannung in der zuvor beschriebenen Technik bildet. Diese geänderte Technik wird dann im Oratex-Manual implementiert, so dass die Prüfer anhand des Manuals die prozesskonforme Installation der Bespannung prüfen können. Also ein hochinteressanter Workshop!

Anmeldungen zum Teil 2 den Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V. unter Tel. 06751-8563240 oder E-Mail: info@lsvrp.de

- Schneiden Sie die untere Gewebelage ein.



- Befestigen Sie die Ränder an den Innenseiten.



- Verfahren Sie genauso für die obere Gewebelage.

Detail aus der ORATEX® Verarbeitungsanleitung & Ergänzung zum Flugzeugwartungshandbuch

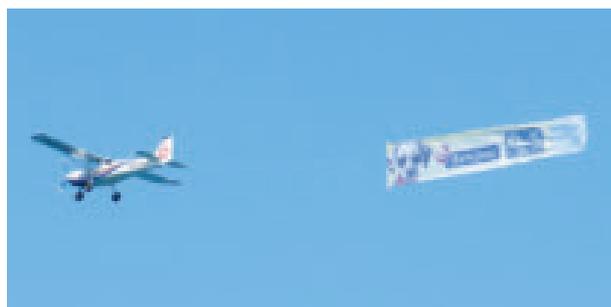
Neues Lehrgangsangebot des LSVRP

Bannerschlepp mit Ultraleicht-Flugzeugen

Eintägiger Lehrgang zum Erwerb der Berechtigung zum Schleppen von Bannern mit Ultraleichtflugzeugen. Termin voraussichtlich in der KW 20 2018 auf dem Flugplatz in Bad Sobernheim, Preis: 50,-€ incl. Mittagessen, zuzüglich Fluggebühren. Ein eigenes Flugzeug kann, muss aber nicht mitgebracht werden. Voraussetzung: 30 Stunden Flugerfahrung nach Scheinerwerb

und 5 Stunden auf dem entsprechenden Muster.

Weitere Informationen und Anmeldungen in der Geschäftsstelle des LSVRP



Termine

ALLGEMEINE TERMINE 2017

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



Schule der Flieger 2017/2018

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

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

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

TECHNIK

Zellenwartlehrgang Metall in Speyer	vorauss. Anfang März 2018
Technik Grundmodule	28.10.2017 und 03.02.2018
Motorenwartlehrgänge (FM, M1 und M2)	02.11. – 05.11.2017 und 08.03. – 11.03.2018
Fallschirmpackerlehrgang	02.11. – 05.11.2017
Bespannen mit Oratex	01.12. – 03.12.2017
Werkstatteleiterlehrgang FVK	14.10. – 21.10.2017
Motorenwart (AM Modul)	27.01. – 28.01.2018

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

PC-Met, Kenntnisvermittlung zum Selbstbriefing	24.02.2018
Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 *	23.03. – 29.03.2018
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL *	17.03. – 18.03.2018 und 23.03. – 29.03.2018
Flugleiter für Landeplätze, Segelflug- und UL-Gelände	03.03.2018

*mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

FLIEGERISCHE PRAXIS

Flugsicherheitstraining St.Petersburg/Florida	21.10. – 04.11.2017
Flugsicherheitstraining Nordsee Juni	24.06. – 29.06.2018
Streckenflugtraining	23.06. – 30.06.2018
Bannerschleppberechtigung für UL-Piloten	14.05. – 17.05.2018

LESERBRIEFE

Grunau Baby?

Bei der Durchsicht des neuen „Luftsports“ habe ich das Bild vom „Grunau Baby“ auf Seite 8 gesehen. Ist das wirklich ein Grunau Baby oder ein Vorläufer oder eine Weiterentwicklung des Schulgleiters? Im Internet habe ich die anliegende Erklärung gefunden. Danach handelt es sich um „Hols der Teufel“ von Jacobs und Schneider.

Mit freundlichen Grüßen
Erich Schwinge

Anm. der Red.: Herr Schwinge hat wie einige andere aufmerksame Leser völlig recht. Hier flog ein „Hol's der Teufel“ über der Nehrung. Wir bitten um Entschuldigung.

Auf diesem Foto startet tatsächlich das Grunau Baby des Osnabrücker Verein für Luftfahrt am Strand von Rossitten.

Foto: Maxim Kuzovkov



Wasserfliegen

Vielen Dank für Ihren Artikel zum Thema Wasserfliegen im aktuellen Luft-Sport Magazin. Der Artikel gefällt mir sehr gut und die Übersicht über die auf dem Markt erhältlichen Wasserflugzeuge ist prima! Hierzu möchte ich noch einen ganz aktuellen Hinweis geben (...)

Ich bin vor kurzem erst aus Russland zurückgekommen, wo ich die Gelegenheit hatte ein sehr modernes und bei uns leider kaum bekanntes Wasserflugzeug genauer unter die Lupe zu nehmen: Die Chaika L-44 (oder in Europa SeaBear, www.seabearaircraft.com). (...)

Ich würde mich freuen wenn sie diese Maschine noch kurz vorstellen könnten. (...)

Vielen Dank und beste Grüße,
Thomas Giegerich

Anm. der Red.: Der hier stark gekürzte Leserbrief steht im Wortlaut auf www.luftsportmagazin.de



IMPRESSUM

LuftSport Oktober/November 2017

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

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

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

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

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Johannes Dechow, Dieter Gasthuber, Wolfgang Gehrig, Helmut Giesen, Jürgen R. Grobbin, Gerd Hachmann, Günter Hill, Mario Jeschke, Thimo Hofmayer, Stefan Knoll, Frank-Dieter Lemke, Siegfert Mallmann, Hartmut Merten, Stella Müller, Hans-Joachim Neupert, Laura Nikolay, Rainer Ohnesorge, Vincenzo Pedrielli, Dennis Polej, Klaus Preen, Horst Rüdiger, Tobias Schmidt, Jutta Scholz, Philipp Schröer, Anja-Kristina Schulz, Heinz Arnold Schreiber, Corinna Schwietershausen, Julia Troschel, János Wágner, Mathias Wagner, u.v.m.

Verlag: Eqip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn
Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de
Chefredakteur: Klaus Fey (KF)

Gestaltung: Rosa Platz, Köln
Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat: Georg Bungter, Erika Marie Regente, Heike Schiemann

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

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

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 30 November 2017*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 10. November 2017*.

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

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 18 - 21, 2018

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.



**Neu ab 2017:
Discus FES**



**Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Ultraleicht
Modellflug**



1 x Discus FES

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

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



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



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

**Fliegerschule
Wasserkuppe**

