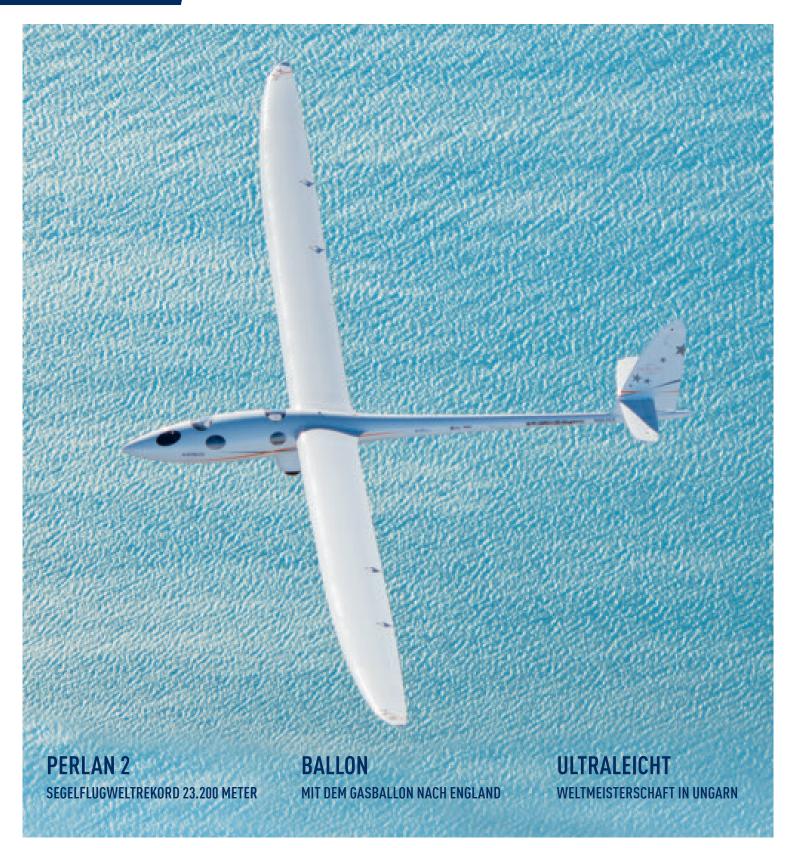
LuftSport

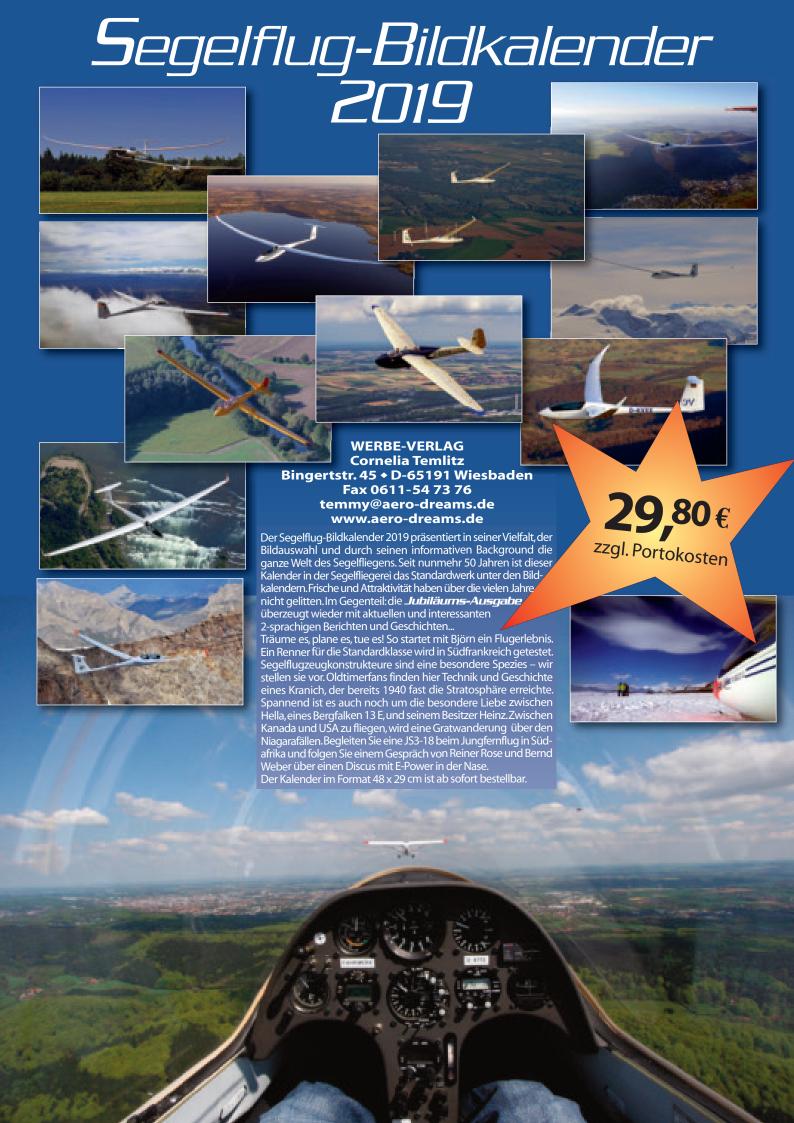
# LuftSport

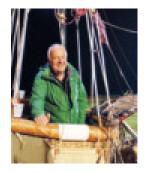
luftsportmagazin.de

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



ISNN 2511-8250





# **WILLKOMMEN NRW!**

# LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER, LIEBE LESERINNEN UND LESER,

nach neun Jahren Unterbrechung erreicht unser LuftSport mit einer eigenen Regionalausgabe nun auch wieder die Mitglieder des AEROCLUB | NRW e. V. Das freut die bisherigen Herausgeberverbände, Verlag und Redaktion sehr, hat doch der Titel "LuftSport" in Nordrhein-Westfalen eine mehr als 50-jährige Tradition. Der mitgliederstarke NRW-Verband war seit jeher Verfechter der Idee einer Zeitschrift für alle Luftsportler. Für uns ist dies ein großer Ansporn, als nun auflagenstärkste Luftsportzeitung in Deutschland die Mitglieder umfassend, vielseitig und aktuell mit Informationen, Hintergründen und Berichten zu allen Luftsportarten zu versorgen. Weitere Verbände und Leser sind natürlich herzlich willkommen!

Ganz besonders ist uns an der Erhöhung der Flugsicherheit im Luftsport gelegen, denn hier ist, wie mehrfach berichtet, noch "viel Luft nach oben". Unsere Initiative stößt in der Leserschaft auf sehr großes Interesse: erste Bewerbungen für den LuftSport-Flugsicherheitspreis sind bereits eingegangen. Fritz Adrian Lülf und Christoph Santel stellen Ihren Beitrag auf den Seiten 19 bis 23 vor und freuen sich auf eine rege Diskussion zum Thema.

Weitere Ideen, Verfahren und auch vermeintlich kleinere Maßnahmen, die geeignet sind, unseren Sport sicherer zu gestalten, können noch bis zum 31.12.2018 eingereicht werden. Darüber hinaus freuen wir uns über Artikel zu anderen interessanten Themen, denn schließlich lebt unser Magazin von den Beiträgen unserer Leserinnen und Leser. Und weil es schön ist, sich auch einmal von Angesicht zu Angesicht gegenüberzustehen, sind die Segelfliegerinnen und Segelflieger in der Leserschaft ganz herzlich eingeladen, uns am 3. November in Koblenz beim Segelfliegertag zu besuchen. Die engagierten Vorbereitungen des Aeroclubs Koblenz e. V., das Schloss als "Location" und die Fete am Abend lassen eine interessante, vielseitige und kurzweilige Veranstaltung erwarten. Das Magazin Luftsport (G1), der Aeroclub NRW e. V. (F11) und viele unserer Anzeigenkunden freuen sich auf Ihren und Euren Besuch.

Bis dahin noch viele sichere, schöne und erlebnisreiche Fahrten und Flüge wünscht

#### Klaus Fey

Perlan II; Foto: Airbus

Foto Editorial: Wilhelm Eimers; Pilot Wilhelm Eimers und Crew steigen kurz später zu; Bericht zu dieser Gasballonfahrt in der nächsten Ausgabe von LuftSport.

# INHALT

NEWS	
NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN UND DER INDUSTRIE	4
ELEKTROFLUG ELEKTROFLUGNEWS	7
FRAUEN 50 JAHRE VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN	10
LUFTSPORTGERÄTEBÜRG ULTRALEICHTE JAHRESNACH- PRÜFUNG FÜR DIE SICHERHEIT	) 12
SEGELFLUG  FLIEGENDE DENKMÄLER  PERLAN 2  FLUGPLATZ NOORDKOP (NL)  SEGELFLUG WELTMEISTERSCHAFTEN	13 14 16 18
LANDESVERBÄNDE IN DER HEFTMITTE	
FLUGSICHERHEIT SELBSTEINSCHÄTZUNG	19
FLUGTAG FLUGPLATZFEST IN WERSHOFEN	24
ULTRALEICHFLUG WM IN UNGARN	26
LUFTSPORTJUGEND  JUGEND FLIEGT IACE 2018	28 29
MODELLFLUG  DM SAALFLUG	30 31
WM JUNIOREN IM FREIFLUG	
BALLON VON GLADBECK NACH ENGLAND	32
	ა

**IMPRESSUM** 

34

## FAI

# FUTURISTISCHE AMBULANZ-DROHNE ERHÄLT 20.000 €-PREIS



Im Rahmen der 1. FAI-Drohnen-Expo am 1. September in Lausanne wurde der mit 20.000 Euro dotierte Prinz-Alvaro de Orleans-Borbon-Preis an den Italiener Vincenzo Navanteri (34) verliehen.

Der Preis soll Navanteri und seinem Team helfen, das Konzept einer autonom fliegenden Rettungsdrohne zu realisieren. Diese Ambulanz-Drohne fliegt mit GPS-Unterstützung, hat eine Reichweite von 150 km und kann bis zu 120 kg Last tragen. Angetrieben von acht Elektromotoren, ist sie ausgestattet mit Back-Up-Batterien und einer Gasturbine zur Ladung der Batterien. An Bord sind Kameras, Kommunikationssysteme, Sauerstoff sowie medizinische Überwachungsinstrumente.

Mit der Drohne könnten verletzte Personen aus unwegsamem Gelände bei jedem Wetter ausgeflogen werden. Auch könnten damit Ärzte und Ausstattung z.B. zu Erdbeben- oder Überschwemmungsgebieten transportiert werden. Die Bedienung der Drohne soll auch Nicht-Piloten wie Ärzten oder Katastrophenhelfern möglich sein.



Weitere Informationen unter https://www.fai.org/news/prestigious-20000-prize-awarded-futuristic-drone-ambulance





DEUTSCHER

AERO CLUB

DAEC

www.daec.de

## LUFTRAUMDATEN DEUTSCHLAND

Die Bundeskommission Segelflug erstellt die aktuellen Luftraumdaten anhand veröffentlichter Unterlagen und stellt sie hier kostenfrei zur Verfügung.

Die Nutzung dieser Daten trägt wesentlich zur Erhöhung der Flugsicherheit und Rechtssicherheit für den Piloten bei. Im sportlichen Bereich ermöglichen sie eine bessere Streckenplanung und operative Nutzung der Lufträume sowie auf Wettbewerben faire Chancen unter gleichen Bedingungen. Für die Flugvorbereitung und Navigation ist aber weiterhin eine aktuelle Flugkarte mitzuführen.

#### Bei möglichen Fehlern bitten wir um Information.

Die Nutzung der Luftraumdaten entbindet nicht von der gesetzlichen Verpflichtung der gewissenhaften und ordentlichen Flugvorbereitung sowie der Verwendung aller notwendigen und zugelassenen Navigationsmittel (z. B. Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000).

Die Luftraumdaten stehen hier als Format "OpenAir" kostenlos zur Verfügung:



Luftraumdaten

## DAEC SUCHT SPORTREFERENT SEGELFLUG

Der Deutsche Aero Club e.V. sucht ab sofort einen Sportreferenten Segelflug (m/w) zur Mitarbeit in der Geschäftsstelle der Bundeskommission Segelflug am Forschungsflughafen Braunschweig. Die Stellenausschreibung und weitere Informationen auf www.daec.de



## **DFS**



## **ANMELDEPORTAL DFS-PILOTENTAG 2018**

Für den DFS-Pilotentag für VFR-Piloten am Samstag, dem 17. November, wird das Anmeldetool für Ihre Anmeldungen auf der DFS-Homepage am 19. September online gestellt. Den Link zur DFS-Homepage finden Sie unten.

Anmeldungen können nur für Einzelpersonen und ausschließlich über das Anmeldetool vorgenommen werden. Anmeldungen per E-Mail können nicht berücksichtigt werden.

Weitere Informationen zu Vorträgen und einen Lageplan versenden wir rechtzeitig im Vorfeld der Veranstaltung an die bestätigten Besucher.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an pilotentag@dfs.de

www.dfs.de



## **AOPA**



## DTO - DER NEUE LEICHTE FLUGSCHULSTANDARD IST DA

Schon im April 2018 sollte es soweit sein, jetzt sind die gesetzlichen Vorgaben für den einfacheren Flugschulstandard der Declared Training Organisation (DTO) als EU-Verordnung 2018/1119 veröffentlicht. Damit sind sie Anfang September 2018 in Kraft getreten. Wann die Bundesländer so weit sein werden, erste Anträge für eine DTO-Genehmigung zu bearbeiten, wird sich bald zeigen. Heute sind alle Flugschulen in

Deutschland aus den bekannten Gründen auf dem ATO-Standard. Die Erklärung ist an die zuständige Behörde zu richten. In Deutschland ist das die Luftfahrtbehörde des Bundeslandes, in dem die DTO ihren Hauptgeschäftssitz hat. Findet die Ausbildung auf einem Luftfahrzeug mit Turbine statt, ist das Luftfahrt-Bundesamt die zuständige Behörde.

## SAFETY NEWSLETTER METEOROLOGISCHE FLUGVORBEREITUNG

Der neueste AOPA Safety Letter befasst sich mit dem Thema meteorologische Flugvorbereitung.

Die meteorologische Flugvorbereitung, also das Studieren und Interpretieren aller relevanten Wetterberichte und -vorhersagen vor einem Flug, erfordert nicht nur wesentliche Kenntnisse der Wetterkunde, sondern auch eine systematische Herangehensweise an das Wetter-Briefing.

Der Deutsche Wetterdienst (DWD) gibt hierzu auf seiner Homepage www.dwd.de/Luftfahrt sowie auf der kostenlosen App RunwayMAP wertvolle Praxistipps zum Thema Flugwetter und Flugvorbereitung. Und jede Woche erscheinen neue Tipps. Mit Genehmigung des DWD erscheint in diesem AOPA Safety Letter ein Auszug aus den Praxistipps, der sich vor allem mit der Wetterflugvorbereitung anhand der Briefingplattform des Deutschen Wetterdienstes pc\_met Internet Service befasst.





#### 36.000 Stunden am Himmel

Das Buch über die

**Living Legend of Aviation 2018** 

# Walter Eighhorn

176 Seiten, Format DIN A5, durchgehend farbig mit über 150 seltenen Fotos und Spezial–Graphiken

> Das Buch kostet 12,95 Euro (incl. 7 % MwSt.) plus 1,20 Euro Porto für den Versand als "Büchersendung" esamtoreis also 14,15 Euro. Bei zwei Büchern beträdt das Porto 1,70 Euro



Walter und Toni Eichhorn sind eines der bekanntesten Kunstflugteams Deutschlands.

Walter Eichhorn wurde dieses Jahr 82 Jahre jung — und im Juli 2018 mit dem Titel "Living Legend of Aviation" geehrt. Er fliegt immer noch Airshows mit seiner North American AT 6. Lesen Sie die faszinierende Lebensgeschichte dieses Piloten, seine Erlebnisse als Kapitän der Convair 340, der Boeing B 727, dem Airbus A 300, der Douglas DC 10, bis zur Boeing 747 "Jumbojet" und der JU 52.

Walter ist wohl weltweit der lebende Pilot mit den meisten Flugstunden auf dem legendären Jagdflugzeug Messerschmidt Me 109 G. Hiervon handelt ein ganzes Kapitel. Und von den Airshows mit der AT 6, den Jets L 29 "Delfin" und Soko G2a "Galeb" und den Extras 330 LT.

Auch Sohn Toni Eichhorns Kunstflugkarriere und seine neue 1.400 PS starke North American T 28 B "Trojan" werden ausführlich behandelt.

> Bestellung direkt über: www.flyaholic.de oder bei jeder Buchhandlung ( ISBN 978-3-00-058860-0 )

## **SONSTIGES**

#### MODELLBAUFLOHMARKT

Seit über 35 Jahren ist diese Veranstaltung weit über die Grenzen des Saarlandes hinaus bekannt und beliebt. Die Veranstaltung findet statt am Sonntag, dem 21.10.2018, im Sportzentrum 66424 Homburg-Erbach, Steinbachstraße 111.

Öffnungszeiten für Aussteller: Samstag, 20.10.2018, von 14:00 Uhr bis 20:00 Uhr, Sonntag, 21.10.2018, von 07.00 Uhr bis 09.00 Uhr.

Einlass für Besucher: Sonntag ab 9:00 Uhr.

Tischpreis: je lfd. Meter 5 Euro, Eintritt: Erwachsene 2,50 Euro, Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren sind frei. Tischreservierung bei P. Schackmar, 06841/982233 oder 0160 8097097. Weitere Infos unter www.mfg-erbach.de

# **SEGELFLUG-BILDKALENDER 2018**

Die 49. Ausgabe des Segelflugbildkalenders präsentiert auch in diesem Jahr den Segelflug mit 13 eindrucksvollen Fotos. Neben modernen "Superorchideen" zeigt der Kalender gängige Vereinsflugzeuge und Oldtimer wie die finnische PIK 5 oder den DFS Habicht. Ebenso abwechslungsreich sind die Orte, Landschaften, Situationen, in denen geflogen wird. Auf den Rückseiten der Kalenderblätter erhält man umfangreiche Hintergrundinformationen in deutscher und englischer Sprache und findet weitere Fotos. Der Kalender im Format 48 x 29 cm kostet 29,25 €. Für den Schreibtisch gibt es den "Junior"-

Klappkalender Format 12,5 x 14 cm für 9,10 €, beide Kalender zusammen kosten 34.00 €. Die Kalender sind ab sofort bestellbar und

werden Anfang November ausgeliefert. Bestellungen bei www.aero-dreams.de





# RUNWAYMAP - NÜTZLICHE UND KOSTENLOSE APP FÜR PILOTEN



Eine schöne, nützliche und sehr vielseitige App für Flieger, die gerne neue Ziele entdecken und von einer weltweiten Community profitieren wollen, ist die aus der Schweiz stammende Anwendung RunwayMap. Für über 20.000 Flugplätze weltweit findet man auf RunwayMap Frequenzen, Webcams, 3D-Ansichten, Flugwetter, Notams, Erfahrungsberichte und vieles mehr. Das aktuelle Wetter mit METAR/TAF. GAFOR und Wind-

prognosen können auf der Karte eingeblendet werden. Ein Wetter-Plus-Abo liefert auch eine 5-Tage-Flugwettervorhersage.

Ein Eventkalender listet Fluplatzfeste und Fly-ins. Mit dem integrierten Rechner lassen sich die gängigsten Umrechnungen erledigen. Die App liefert zudem ein - wenn auch unverbindliches - QNH und QFE.

Die Entwickler weisen deutlich darauf hin, dass für Flugplanung, -vorbereitung und Navigation zugelassene Informationen, Dokumente und Geräte verwendet werden müssen. Für die Entdeckung neuer Ziele, erste Informationen zum Reiseziel und die Reiseplanung ist RunwayMap aber ein sehr angenehmer Helfer.

Die App gibt es gratis für für iOS und Android im App Store bzw. Google Play Store.



# HUBSCHRAUBER-DROHNE FÜR RETTUNGSEINSÄTZE

Um Rettungseinsätze mit bemannten Hubschraubern insbesondere für Hilfslieferungen zu fliegen, galt spätestens seit den Flutkatastrophen in Holland und Hamburg der Helikopter als unverzichtbar. Überschwemmungen oder Erdbeben führen dazu, dass Menschen plötzlich von der Außenwelt abgeschnitten sind und schnellstmöglich mit lebensnotwendigen Hilfsgütern versorgt werden müssen. In einer neuen Koalition arbeitet das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gemeinsam mit dem niederländischen Unternehmen Wings for Aid und dem World Food Programme (WFP) der Vereinten Nationen daran, neue Hilfsszenarien zu entwickeln, in denen unbemannte Luftfahrzeuge (Unmanned Aircraft Systems, UAS) die notwendigen Hilfsgüter ausliefern. Bei den Flügen für das Projekt kommt der unbemannte Hubschrauber superARTIS (Autonomous Rotorcraft Testbed for Intelligent Systems) zum Einsatz. Neuartige Einwegboxen aus Pappe von Wings for Aid werden verwendet, um die Hilfsgüter am Zielort unbeschadet abwerfen zu können. Diese Boxen sind in der Herstellung kostengünstig und biologisch abbaubar. Sie haben spezielle Flächen, die beim Abwurf automatisch aufklappen, um den Fall abzubremsen und zu stabilisieren. superARTIS kann mit diesen Boxen eine vergleichsweise große Nutzlast von 10 bis 20 Kilogramm transportieren und absetzen.



Foto: DLR

Bei ersten Flugversuchen in Deutschland konnten die DLR-Forscher bereits zeigen, dass das geplante Einsatzszenario technisch durchführbar ist. Im nächsten Schritt soll dieses realitätsnahe Einsatzszenario nun in der Dominikanischen Republik durchgeführt werden. "Wir wollen vor Ort unter realistischen Bedingungen die Auslieferung von Hilfsgütern mit unserem unbemannten Hubschrauber superARTIS nachstellen und so untersuchen, inwieweit sich die Kombination aus UAS und absetzbaren Einwegboxen in die humanitäre Logistikkette einbinden lässt", so so das DLR.

# FESTKÖRPERBATTERIEN - DIE MISCHUNG MACHT'S

Weltweit ist man mit der Entwicklung von Festkörperbatterien beschäftigt. Jülicher Wissenschaftler haben nun ein neues Konzept vorgestellt, das zehnmal größere Ströme beim Laden und Entladen erlaubt als in der Fachliteratur bislang beschrieben. Die Verbesserung erzielten sie durch eine "clevere" Materialwahl. Die geringe Stromstärke gilt als einer der Knackpunkte bei der Entwicklung von Festkörperbatterien. Sie führt dazu, dass die Batterien relativ viel Zeit zum Laden benötigen (10 bis 12 Stunden). Anders nun ein Testaufbau einer Festkörperbatterie am Jülicher Forschungszentrum: Die Batterie von der Größe einer Knopfzelle befindet sich in der Mitte eines Plexiglasgehäuses, welches die dauerhafte Kontaktierung der Batterie sicherstellt. Das patentierte Konzept beruht auf einer günstigen Kombination von Materialien. Alle Komponenten - Anode, Kathode und Elektrolyt – werden aus verschiedenen Phosphatverbindungen gefertigt, die Laderaten von über 3C (bei einer Kapazität von etwa 50 mAh/g) ermöglichen. Als stabiles Trägermaterial dient der feste Elektrolyt, auf den die Phosphat-Elektroden beidseitig per Siebdruck-Verfahren aufgetragen werden. Die verwendeten Materialien der Jülicher Forscher sind preisgünstig und relativ leicht zu verarbeiten. Anders als herkömmliche Lithium-Ionen-Batterien kommt die neue Festkörperbatterie zudem weitgehend ohne giftige oder bedenkliche Stoffe aus. Institutsleiter Prof. Rüdiger-A. Eichel ist von den Vorteilen des neuen Batteriekonzepts überzeugt. "Die Energiedichte ist mit aktuell rund 120

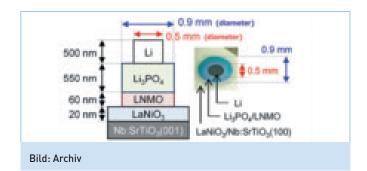


Foto: Forschungszentrum Jülich

Milliamperestunden pro Gramm (mAh/g) schon sehr hoch, auch wenn sie noch etwas unter der von heutigen Lithium-Ionen-Batterien liegt." Doch ganz so schnell wird man mit den Festkörperbatterien noch nicht rechnen dürfen, meint Dr. Hermann Tempel, Arbeitsgruppenleiter am Jülicher Institut für Energie- und Klimaforschung. "Drei bis fünf Jahre können schon noch vergehen, bis entsprechende Zellen für Nischenanwendungen verfügbar sein werden. Wir rechnen sogar bis zu zehn Jahre, bis die Industrie in der Lage sein wird, entsprechende Fertigungskapazitäten für den Massenmarkt zu errichten."

# HOCHLEISTUNGSFESTKÖRPER-LITHIUM-BATTERIEN NÄHREN HOFFNUNG

Bosch und einige andere Batteriehersteller hatten sich dieses Jahr von der Weiterentwicklung von Festkörperbatterien auf Lithium-Basis verabschiedet. Nun will ein Forscherteam der Tohoku University und der Tokyo Tech durch die Entwicklung einer Batterie mit geringem Widerstand an der Grenzfläche zwischen Elektrode und Festelektrolyt einen der Hauptnachteile von Festkörperbatterien gelöst haben. Das Team erreichte einen extrem niedrigen Elektrolyt/Elektroden-Grenzflächenwiderstand von 7,6 Ωcm² in Festkörper-Lithium-Batterien mit Li (Ni0,5Mn1,5) 04. Des Weiteren beobachteten die Forscher nach der Bildung der Elektrolyt/Elektroden-Grenzfläche eine spontane Lithium-Ionen-Wanderung vom Festelektrolyten zur positiven Elektrode. Schließlich konnten sie die Festkörper-Li-Batterien bei einer Stromdichte von 14 mA/cm² stabil schnell laden und entladen. Die Batterien wurden durch Stapeln verschiedener Schichten mittels Dünnschichtabscheidungsverfahren hergestellt. Festkörper-Li-Batterien sind aufgrund ihrer hohen Energiedichte und ihrer hohen Sicherheit vielversprechend als Energiespeicher. Die hergestellten Batterien zeigten hervorragende elektrochemische Eigenschaften, zum Beispiel schnelles Laden und



Entladen der Hälfte der Batterie innerhalb von nur einer Sekunde. Darüber hinaus war die Zyklierfähigkeit der Batterie ausgezeichnet und zeigte auch nach 100 Lade- bzw. Entladezyklen keine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit. Dazu können Hochleistungsfestkörper-Lithium-Batterien Leistungsgewichte von 1100 Wh/kg erreichen. Herkömmliche Lithium-Ionen-Batterien schaffen gerade mal 250 Wattstunden pro Kilo. Im Gegensatz zu den konventionellen Lithium-Batterien sind die Festkörperbatterien auf Lithium-Basis aufgrund des rein keramischen Aufbaus nicht brennbar!

#### SUN FLYER 2 BALD AUCH MIT SIEMENS MOTOR?

Sun Flyer, ein amerikanischer Zweisitzer, soll nun mit dem Siemens-Motor SP70D mit 90 kW (115 PS) im zweiten Prototypen ausgestattet werden. Die Firma versucht sich schon seit Jahren an der Entwicklung eines reinen Elektroflugzeugs. Es sollen sogar 132 Kaufabsichtserklärungen vorliegen. Die Zulassung nach FAR solle bis 2020 vorliegen. Der Verkaufspreis liegt bei 289.000 Dollar. Das tönt zwar alles sehr vielversprechend, doch muss der Hersteller Bye Aerospace erst einmal über die nötigen Fertigungseinrichtungen verfügen, und die Rekrutierung von geschultem Personal braucht erfahrungsgemäß auch ihre Zeit. Für die Elektrofliegerei wäre es ein großer Durchbruch, gibt es doch mit der Pipistrel Alpha Elektro erst ein einziges leichtes Motorflugzeug mit Elektroantrieb, auf dessen EASA-Zulassung fieberhaft gewartet wird. Angeblich, so ist aus Denver zuhören, sei man bereits mit der Entwicklung eines Viersitzers beschäftigt. Ähnlich wie Pipistrel setzt auch Bye Aerospace auf die Flugschulung. Mit respek-



Foto: Bye Aerospace

tablen 3,5 Stunden Flugzeit soll die bis zu 138 Knoten schnelle Maschine ideal für die Flugschulung sein. Die Flugkosten sollen pro Stunde laut Hersteller nur bei rund 15 Dollar liegen (dies allerdings ohne Abschreibung und Nebenkosten).



#### ZWEITER SMARTFLYER-CHALLENGE MIT LEICHTEN BLESSUREN

Der Smartflyer-Challenge in Grenchen, am Südjura in der Schweiz, entstand im vergangenen Jahr als spontane Idee von Flugenthusiasten, die der Elektrofliegerei Impulse verleihen möchten. Die zweite Veranstaltung 2018 stand zunächst unter keinem guten Stern. Vorangegangen war Ende Mai ein schwerer Flugunfall mit einem elektrisch angetriebenen Flugzeug in Ungarn. Entsprechend zurückhaltend war die Teilnahme mit nur fünf Flugzeugen.

Einziger Schweizer Aussteller war die Firma Ruppert Composite, die eine Preisoffensive ankündigte. So soll die Seglerversion des Archaeopteryx in Zukunft nur noch 56.000 € kosten. Die E-Version käme auf 70.000. Der alte Preis lag weit über 100.000 €! Alle anderen Flugzeugmuster kamen aus Slowenien und Tschechien. Dabei ganz massiv die Firma MGM Compro, die mit Rotax kooperiert und als Antriebsausstatter das Ego-Trike, den Song 120, den Phoenix und den Onyx präsentierte. Star des Fly-in war jedoch der slowenische Pipistrel Alpha Electro, mit dem bereits ein Vergleichsfliegen mit einer entsprechenden Kolbentriebwerksversion stattgefunden hatte. Die EASA-Zulassung dürfte zur kommenden AERO erfolgen. Pipistrel ließ zudem direkt aus Slowenien eine mobile Ladestation kommen. Die sehr leisen Flüge mit dem Alpha Electro überzeugten. Dass sich das Flugzeug ideal zum Schulbetrieb eignet, wurde schnell klar. Auf großes Interesse stieß das Smartflyer-Projekt von Rolf Stuber, der in seinem Viersitzer einen Hybridantrieb realisieren möchte. Inzwischen ist Siemens an diesem Projekt

Bei dem starken Vortragsprogramm, an dem bis zu 80 Zu-



Pipistrel Alpha Trainer

hörer teilnahmen, konnte die Enttäuschung über das Ausbleiben angekündigter Flugzeuge wieder ein wenig wettgemacht werden. Auf großes Interesse stieß unter anderem auch das Referat des Freiburgers Olivier de Weck, der als Professor in den USA am legendären Massachusetts Institute of Technologie in Cambridge tätig ist. Er lehrt dort am Institut für Aeronautik und Astronautik. Zurzeit ist er als Senior Vice President bei Airbus in Toulouse für die Technologieplanung und das Roadmapping verantwortlich. Sein Hauptziel ist es, die Emissionen in der Luftfahrt nachhaltig zu reduzieren. Die Verbindung zur AERO wurde durch die Anwesenheit eines Messe-Beraterteams mit einem Info-Stand offenkundig. Seit dem Frühjahr 2018 kooperieren die AERO und das Smartflyer-Challenge-Team miteinander.

## ANTARES E2 AUF DER INTERGEO IN FRANKFURT

Die 2011 geborene Idee, den Luftraum mit Wasserstoff angetriebenen Flugzeugen zu erobern, geht mit der Antares E2 erstmals in Serie. Besucher erhalten auf der INTERGEO vom 16.-18. Oktober in Frankfurt die Gelegenheit, die einzigartige Technik live zu sehen und sich über die einzelnen Komponenten und die neuen Möglichkeiten, die die Antares E2 eröffnet, im direkten Gespräch mit dem Hersteller zu informieren. Der Informationsstand der Lange Research Aircraft GmbH befindet sich in Halle 12.0, Stand 12.0B.130.



Redaktion Elektroflugnews: H.P.



Instandhaltungsbetrieb gemäß EASA Part 145: DE.145.0020 Überholung und Reparatur von Sicherheitsgurten für Flugzeuge und Hubschrauber mit EASA Form 1 - Preise auf Anfrage.

ASF Safety Belts

eine Marke von ASF Engineering GmbH © www.asf-engineering.de

Ladestr. 8 · 37139 Adelebsen · Tel. 05506 950 917-90 · Fax 05506 950 917-99

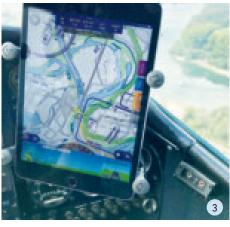
# Besuchen Sie uns: The Global Show for General Aviation April 10 - 13, 2019 info@asf-safetybelts.de

**1968 – 2018** 

50 Jahre Vereinigung Deutscher Pilotinnen in Speyer







Zur 50. Jahreshauptversammlung trafen sich am Wochenende vom 14.09. - 16.09.2018 über 100 Mitglieder der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) am Flughafen Speyer. Dank des guten Wetters im Norden, Westen und Osten flogen 14 Crews der VDP mit einmotorigen Motor- und Ultraleichtflugzeugen und sogar einem Heli Speyer (EDRY) an. Die bayrischen Pilotinnen mussten leider das Auto und die Bahn nehmen.

Gegründet wurde die VDP 1968 von neun deutschen Pilotinnen auf Gut Petersau bei Worms. Darunter berühmte Pionierinnen wie Elly Beinhorn oder Hanna Reitsch.

Am Freitag wurden die zahlreichen fliegenden Frauen von Roland Kern, Geschäftsführer des Flugplatzes Speyer, im Tower empfangen. Gleich danach ging es in den Dom, zur Stadtführung und ins Orgelkonzert.

Die Jahreshauptversammlung der Fliegerinnen am Samstag fand stilecht und mit Gänsehaut im Bauch der Antonov 22 im Technikmuseum Speyer statt. Dort beglückwünschte auch die Ministerpräsidentin Malu Dreyer die Pilotinnen per Videobotschaft. Anschließend staunten selbst langjährige Fliegerinnen nicht schlecht, als sie im Museum eindrucksvoll durch 100 Jahre Fluggeschichte geführt wurden.

Am Samstagabend im Pfälzischen Weindorf stellten sich Wolfgang Müther vom DAeC, Susanne Schödel von der FAI und Clemens Bollinger von der AOPA den Fragen der Pilotinnen in einer heiteren Talkrunde. Zum Jubiläum gaben sich auch die großartigen ehemaligen Präsidentinnen der VDP die Ehre. Elisabeth Besold, Ingelo Hövels, Heidi Galland und Hedwig Sensen. Gedankt wurde ihnen dies von der amtierenden Präsidentin Heike Käferle. Aber auch der Nachwuchs kam zu Wort, so die Segelflugweltmeisterin Sabrina Vogt, die junge A320-Copilotin Johanna Rohe sowie die frischgebackene Helipilotin und Saxophonspielerin Lena Maier. Am Sonntag ging es nach dem Besuch des Bauernmarktes in

die Luft, um am Logenplatz am Himmel noch luftiges, sonniges Sightseeing über der malerischen Pfalz und über dem Rheintal zu genießen.

Vorgestellt wurde auch die druckfrische, anlässlich des 50-jähigen Jubiläums erstellten VDP-Buchedition über Vergangenheit und Gegenwart der weiblichen Fliegerei.

"Lust auf Fliegen" (ISBN 978-3-945294-24-6, 25 Euro), https://eckhaus-verlag.de/produkt/lust-auf-fliegen/





## ÜBER DIE VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN

Als weibliche Flieger in den Männer-dominierten Vereinen noch nicht sehr gern gesehen waren, wurde die VDP am 06. April 1968 von neun deutschen Pilotinnen gegründet. Darunter so berühmte Pionierinnen wie Elly Beinhorn (1907-2007), die schon in den 30er-Jahren alle fünf Kontinente mit dem Flugzeug eroberte oder Hanna Reitsch (1912–1979), erste Hubschrauber- und Jetpilotin der Welt.

Heute muss Frau im Besitz einer gültigen Fluglizenz oder in Ausbildung zur selbigen sein und kann so Mitglied im Verein der Fliegenden Pilotinnen werden. Aber auch den derzeit rund 45 Herren (und Damen) ist eine Mitgliedschaft im fliegenden Netzwerk als Fördermitglied möglich.

Die Pilotinnen der VDP stehen auch mit den vielen europäischen Pilotinnen in engem Austausch. Jedes Jahr findet in einem anderen europäischen Land mit interessanter fliegerischer Destination ein Jahrestreffen der FEWP (Federation of European Women Pilots, www.FEWP.info) auf dem Programm.

Erfahrungsaustausch und gemeinsame Unternehmungen in Deutschland und Europa, am grenzenlosen Himmel, machen einfach glücklich! Wir laden alle Pilotinnen herzlich zum Schnuppern ein, mit uns den Logenplatz am Himmel zu teilen.

#### ZIELSETZUNG DER VDP WAR UND IST ES:

Frauen in der Luftfahrt zusammenzubringen, sie in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen zu unterstützen, als Plattform für ein fliegendes Netzwerk zu fungieren sowie sichere, adäquate Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen.

#### WEITERE INFORMATIONEN:

#### Im Netz:

www.pilotinnen.de (VDP)
Vereinigung Deutscher Pilotinnen – VDP Pressesprecherin:
Ruth Haliti – 0172-5308999
VdP.pilotin.haliti@gmail.com

Quelle/Fotos: VDP

- 1: Aus Rheine kamen Rosa Höltken und Tineke Schaper mit der Jodel DR-250-160
- 2: Die Pilotinnen im Technikmuseum Speyer
- 3: Im Anflug auf Speyer (EDRY)
- 4: Jahreshauptversammlung in der AN-22
- 5: Die Gründerinnen: Mutz Trense †, Hanna Reitsch †, Elly Beinhorn †, Dr. Marie-Luise Wessel †, Brigitte Höck †, Uta Kienle, Sylvia Grassmann †, Marliese Harrach von Michalkowski †, Traudl Scheit



# **ULTRALEICHTE JAHRESNACHPRÜFUNG** FÜR DIE SICHERHEIT

Wo wird dem Halter eines UL bekanntgemacht, nach welchen Vorschriften er sein UL betreiben darf? Antwort: Im Lufttüchtigkeitszeugnis, also dem kleinen Verkehrszulassungsschein mit dem Bundesadler, ausgestellt auf seinen Namen und sein UL. Dort steht: "Dieses Lufttüchtigkeitszeugnis ist für das vorbezeichnete Luftsportgerät in Übereinstimmung mit dem Luftverkehrsgesetz und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen ausgestellt. Das Luftsportgerät wird als lufttüchtig angesehen, wenn es in Übereinstimmung mit den vorgenannten Vorschriften und unter Einhaltung seiner Betriebsgrenzen instandgehalten und betrieben wird. Das Luftsportgerät darf nur betrieben werden, wenn die vorgeschriebenen und angeordneten Nachprüfungen durchgeführt sind." Vorgeschrieben sind die Nachprüfungen alle zwölf Monate, Jahresnachprüfung (JNP) genannt. Für die Einhaltung der Vorschriften zur Instandhaltung und Einhaltung der Betriebsgrenzen ist der Halter für sein UL eigenverantwortlich.

Beim Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) sind derzeit 356 Prüfer gelistet, die die JNPs im Auftrag des DAeC durchführen dürfen. Geprüft wird, ob das UL dem zugehörigen Gerätekennblatt entspricht und lufttüchtig ist. Ist die Lufttüchtigkeit festgestellt, wird ein Nachprüfschein erteilt, der im Luftsportgerät mitgeführt wird. Während einer Jahresnachprüfung wurde kürzlich beim Vorflugcheck einer "LO-120" eine leicht ungewöhnliche Art und Weise der Rudergängigkeit bemerkt. Beim Suchen nach der Ursache fand man einen Riss im Höhenruder-Umlenkhebel, der nach Ausbau und Inspektion mit etwas Kraftaufwand zum Bruch führte. Nicht nur in diesem Fall ist es offensichtlich sinnvoll, wenn ein zweites Augenpaar in regelmäßigen Abständen mal über den Flieger schaut. Die Prüfer sind geschult, regelmäßig fortgebildet und erhalten immer alle Informationen und Neuigkeiten der Zulassungsstelle und können diese dementsprechend weitergeben.

Wird eine Nachprüfung aufgrund von Mängeln und Beanstandungen nicht abgeschlossen, kann das UL nach Behebung bei demselben Prüfer oder beim LSG-B neu vorgestellt werden. Die Gebühr für die Jahresnachprüfung beträgt 60 Euro. Bei einer Wiedervorstellung wird keine zusätzliche Gebühr mehr erhoben. Zu der Grundgebühr für Dokumentation und Berichte kommt die Abrechnung der Tätigkeit des Prüfers. Das gesetzliche Gebührenverzeichnis (LuftKostV) sieht für diese Abnahmeprüfung eine Gebührenrahmen von 80 bis 350 Euro vor. Die Entdeckung des Risses, die einen wahrscheinlichen Absturz verhindert hat, führte zu einer unverzüglichen Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) durch das LSG-B. Das Baumuster bleibt erstmal am Boden, bis alle UL des Typs überprüft sind oder die Konstruktion geändert ist. Dies nennt man dann eine angeordnete Nachprüfung. LTAs werden betroffenen Haltern direkt per E-Mail zugesandt und veröffentlicht: https://www. daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-zulassung/sicherheit Neben den LTAs unterscheidet man noch die Sicherheitsmitteilungen. Diese resultieren aus gemeldeten Störungen und Unfällen oder Mängeln, die keiner angeordneten Nachprüfung bedürfen. Kürzlich hat das LSG-B so eine Sicherheitsmitteilung herausgegeben. Aus dem Ausland wurden zwei Unfälle und Störungen mit dem Ultraleichtflugzeugmuster "WT9 Dynamic" auf Grund von unbeabsichtigten Haubenöffnungen im Flug und anschließendem zeitweisen oder völligen Kontrollverlust gemeldet. Auch bei anderen Baumustern, deren Kabinenhaube nach vorn öffnet und bei denen die Verriegelung sich "über Kopf" befindet, traten in der Vergangenheit Störungen und Unfälle mit nicht ordnungsgemäß verriegelten Kabinenhauben auf, die sich im Flug öffneten. Nach Auswertung einiger Berichte mit unterschiedlichen Baumustern soll mit der Sicherheitsmitteilung jedem Piloten bewusst werden, dass sich auch eine nach vorn öffnende Kabinenhaube durch Sogwirkung im Flug teilweise bis vollständig öffnen kann, wenn sie nicht ordnungsgemäß verriegelt ist. Durch die Abschirmung und ungenügende Umströmung des Leitwerks wird das UL nicht mehr oder nur noch eingeschränkt steuerbar. In einem Fall drehte sich ein UL sofort auf den Rücken und konnte nur durch einen Abschwung abgefangen werden. Die Kabinenhaube senkte sich bei niedriger Geschwindigkeit, ließ sich aber dennoch nicht schließen. In einem anderen Fall, hier "Dynamic", sei das UL mit komplett geöffneter Haube nur noch unter Vollgas steuerbar gewesen. Der anschließende Versuch der Landung führte zum Unfall, glücklicherweise ohne Personenschaden. Die Sicherheitsempfehlung lautet:

- Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Haubenverriegelung
- Überprüfung der Checkliste des UL
- Überprüfung der Aktualität des Flughandbuches (Homepage des Musterbetreuers oder Bestellung beim Musterbetreuer/ Hersteller)
- Sensibilisierung im Vereins- oder Charterbetrieb
- Sensibilisierung im Schleppbetrieb (Fehler beim Verriegeln bei kurzen Wartepausen und beim Lüften der Kabine)
- Bei Verlust der Kontrolle das Rettungsgerät benutzen

Frank Einführer

(dem auch schon mal beim Start die Haube aufgegangen ist), LSG-B



# DIE FLIEGENDEN DENKMÄLER AUF DER WASSERKUPPE







- 1: Doppelraab V von Dr. Franz-Barthold Gockel im Landeanflug
- 2: Eine Denkmalplakette ziert die Seitenflosse des Doppelraabs
- 3: Die drei flugfähigen Flugzeuge vom Typ DFS Habicht

Am Sonntag, dem 9. September, fand deutschlandweit der Tag des offenen Denkmals statt. Nun ist das Deutsche Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe ja selbst kein Denkmal; da wir aber an diesem Wochenende "fliegende Denkmäler" zu Besuch hatten, haben wir an diesem Tag auf den Eintritt verzichtet und um Spenden gebeten. Damit werden wir die Patenschaft für einen Rotmilan übernehmen, der mit einem Segelflugzeug kollidiert war und nun flugunfähig in der Falknerei Schanze lebt.

Schon am Freitag war es gelungen, mit dem "Fliegerlager" eine besondere Veranstaltung in unser Museum zu locken – mit prominenten Gästen: Bürgermeister Helfrich aus Poppenhausen, Alexander Wilberg vom Bundesausschuss Kultur des DAeC, Wolf Hirths Sohn Hellmut (mit seinem historischen Wohnwagen) und Hans Kaiser, Sohn von Rudolf Kaiser. Hans Kaiser kam auch als Vertreter der Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe, deren Vizepräsident er inzwischen ist.

Dann der gemütliche Teil mit Essen und Trinken, der Besuch von Falkner Michael Schanze, der zwei lebendige Milane, auch den durch ein Segelflugzeug verletzten, mitgebracht hatte.

Am Samstag und Sonntag dann die fliegenden Denkmäler, die Bernd Vogt auf die Wasserkuppe eingeladen hatte. Nach dem Start vom Flugplatz der Fliegerschule Wasserkuppe war es Faszination Segelflug pur, wenn die Oldtimer und die hochmodernen Segelflugzeuge über der Wasserkuppe gemeinsam in der Thermik kreisten.

Mit dabei: ein Doppelraab, der weltweit einzige noch fliegen-

de Gö1 Wolf, eine der beiden denkmalgeschützten "Weihen" sowie das Rekord-Segelflugzeug SB10 der Akaflieg Braunschweig. Auch der unter Denkmalschutz stehende Fieseler Storch war gekommen und konnte bestaunt werden.

Höhepunkt natürlich die Dreierformation der "Habichte" und die anschließenden drei Solo-Kunstflugvorführungen am Abend. Dass viele kommen würden, das war uns allen klar, aber fast eintausend Besucher - damit hatten wir nicht gerechnet. Das war selbst für den "Berg der Segelflieger" SPITZE!

**Ulrich Braune** 

# Deko-Flugzeugmodelle

Geschenke für Flieger und Freunde der Fliegerei





- Segelflugzeuge Motorflugzeuge Kennzeichengravur Große Auswahl im Onlineshop Hergestellt in Deutschland www.pureplanes.de



Das Projekt Perlan 2, die weltweit erste Initiative, mit einem unmotorisierten Flugzeug bis an den Rand des Weltraums vorzudringen, schrieb am 3. September 2018 in El Calafate, Argentinien, erneut Geschichte. Das Segelflugzeug erreichte in der Stratosphäre eine neue Weltrekordhöhe von 76.124 Fuß (23.203 Meter). Damit stellte Perlan 2 einen neuen Höhenweltrekord für Segelflugzeuge auf (die offizielle Anerkennung steht noch aus).

Während des Flugs passierte das für eine Höhe von 90.000 Fuß ausgelegte Segelflugzeug mit Druckkabine die Armstrong-Grenze, also den Punkt in der Atmosphäre, an dem das Blut eines Menschen ohne Schutzanzug bei einem Druckabfall in der Kabine zu kochen beginnt.

Die Piloten Jim Payne und Morgan Sandercock stellten bereits ihren zweiten Höhenweltrekord auf. Am 3. September 2017 waren sie mit Perlan 2 ebenfalls im argentinischen Patagonien gestartet und hatten das Flugzeug auf eine GPS-Höhe von 52.221 Fuß gebracht. Sie brachen dabei einen Rekord aus dem Jahr 2006, den Steve Fossett und der Perlan-Projektgründer Einar Enevoldson mit Perlan 1, die nicht mit einer Druckkabine ausgestattet war, aufgestellt hatten.

Eine weitere Premiere beim Perlan-Projekt in diesem Jahr war der Einsatz eines speziellen Höhenschleppflugzeugs statt eines konventionellen Schleppflugzeugs. Der Turboprop-Höhenaufklärer Grob Egrett G520, der für den Einsatz in diesem Sommer modifiziert wurde, schleppte Perlan 2 in die Wellenaufwindgebiete der Stratosphäre. Die vom Chefpiloten Arne Vasenden geflogene Egrett schleppte Perlan 2 auf eine Höhe von 42.000 Fuß (12.800 Meter) - dies entspricht in etwa der maximalen Reiseflughöhe eines Airbus A380.

Das im US-Bundesstaat Oregon gebaute und in Minden, Neva-

da, beheimatete Segelflugzeug Perlan 2 weist für seine ehrgeizige Mission eine Reihe einzigartiger Innovationen auf:

- Eine Kohlefaserkapsel mit einem hocheffizienten, passiven Kabinendrucksystem, das schwere, leistungshungrige Verdichter überflüssig macht.
- Kreislaufatemgeräte ("Rebreather") versorgen die Crew mit Sauerstoff und holen immer wieder den Restsauerstoff aus der Atemluft.
- Ein integriertes "Wellenvisualisierungssystem" an Bord stellt die Bereiche mit aufsteigenden und sinkenden Luftmassen im Cockpit grafisch dar. Bei kommerziellen Flügen würde das Fliegen in Aufwindgebieten ein schnelleres Steigen sowie Treibstoffeinsparungen ermöglichen. Zugleich könnten die Flugzeuge gefährliche Phänomene wie Scherwinde und starke Abwinde vermeiden.

Anders als motorbetriebene Forschungsflugzeuge hat Perlan 2 keine Auswirkungen auf die Umgebungstemperatur und Eigenschaften der Luft und ist somit eine ideale Plattform für die Erforschung der Atmosphäre. Die an Bord durchgeführten Versuche liefern neue Erkenntnisse über Höhenflug, Wetter und Klimawandel.

Perlan 2 wird die Höhenflüge bis Mitte September fortsetzen und die Stratosphäre weiter erforschen, sofern Wind und Wetter dies zulassen. Man kann die Perlan-2-Flüge live über das Airbus Perlan Mission II Virtual Cockpit unter http://bit.ly/VirtualPerlan2 verfolgen. Die aktuellen Flugtermine für das Perlan-Projekt werden auf Twitter@PerlanProject und auf Facebook unter www.facebook.com/perlanproject veröffentlicht. Weitere Informationen zur Airbus Perlan Mission II finden sich unter www.perlanproject.org







- 1+2: Mit einer Spannweite von 25,6 Metern hat Perlan 2 eine maximale Abflugmasse von etwa 900 kg
- 3: Der Turboprop-Höhenaufklärer Grob Egrett G520 schleppt Perlan 2 auf etwa 12.500 Meter
- Die Druckkabine ist für eine Höhe bis zu 90.000 Fuß
   (27.500 Meter) ausgelegt

#### DAS PERLAN PROJEKT

Das Perlan Projekt wurde 1992 von Einar Enevoldson mit dem Ziel gegründet, mit Segelflugzeugen in Leewellen extreme Höhen zu erreichen und die Atmosphäre zu erforschen. Im Jahr 1999 stieß Steve Fosset als Sponsor und Pilot dazu. Als ersten Erfolg konnten Enevoldsen und Fossett im August 1992 eine Weltrekordshöhe von 15.460 Metern verbuchen. Sie flogen mit Druckanzügen in einer modifizierten DG 500. Fossett erklärte sich danach bereit, die nächste Mission zu fördern, um mit einem mit Druckkabine ausgestatteten Segelflugzeug Höhen bis 27.000 Metern Höhe zu erfliegen. Als Fosset im September 2007 überraschend starb, waren Struktur und Aerodynamik des Flugzeuges zwar weitestgehend konzipiert, das Projekt ging aber wegen fehlender Mittel nur langsam

voran. Der Eintritt von Airbus als Hauptsponsor im Jahr 2014 brachte schließlich die Mittel, um das von Greg Cole (Windward Performance) entworfene Flugzeug fertigzustellen. Nach dem Erstflug im September erfolgte die Flugerprobung in Minden, Nevada. Ab 2017 flog die Perlan 2 in Argentinien mehrere Weltrekorde, angefangen mit einem Flug auf 15.902 Meter im September 2017 bis hin zu einer Reihe von Flügen im August 2018, die zum neuen Weltrekord von 22.646 Metern führte, geflogen von Jim Payne und Tim Gardner.

Das Projekt geht weiter: Perlan 3 hat zum Ziel, mit einem neuen Flugzeug und neuen Profilen Höhen von bis zu 30.000 Metern zu erreichen.

Quelle und Fotos: Airbus/www.perlanproject.org



www.anschau.de

## **ANSCHAU TECHNIK GMBH**

#### Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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







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

Wartung

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

**Prüfleistungen** 

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- · Instandhaltungsprüfung
- Avionik



# **VOM WINDPARK VERWEHT**

Niederländischer Segelflugverein muss umziehen – trotzdem eine Erfolgsstory





Das Segelflugzentrum Noordkop (bis Anfang 2018 Segelflugverein Den Helder) ist im September zu einem neuen Platz mit einem neuen Hangar, Werkstätten, Sanitäranlagen und Kantine umgezogen. Es ist lange her, dass ein europäischer Club so etwas erleben durfte. Ein kleines Wunder?

Das Gebäude misst 76 mal 29 Meter und hat eine Firsthöhe von 11,5 Metern. Das ist doppelt so groß wie das alte Clubgebäude. Der Platz ist 1.200 Meter lang, 200 Meter mehr als am alten Standort.

#### Wer bekommt die Lufthoheit?

De Noordkop ("der Nordkopf") ist das Gebiet im Nordwesten der Niederlande nördlich der Linie Alkmaar-Medemblik. Der Nordosten davon ist das Wieringermeer, ein Polder, der durchschnittlich zwei Meter unter dem Meeresspiegel liegt. Es ist ein Gebiet mit viel Wind. Vor etwa zehn Jahren wurde dort ein Windpark mit fast zweihundert Meter hohen Anlagen geplant. Im Jahr 2010 wurde dem Vorstand des Vereins mehr oder weniger klar, dass diesem schönen Ort vielleicht nicht das ewige Leben beschieden war. Dabei war der Club mit der Lage sehr zufrieden: Der Platz war einer der wenigen Orte in den westlichen Niederlanden, wo man einigermaßen frei von Hindernissen fliegen konnte.

#### Energieriese NUON kam mit einem Angebot

NUON, ein wichtiger Akteur auf dem niederländischen Energiemarkt und Tochtergesellschaft des schwedischen Unternehmens Vattenvall, machte 2011 ein Angebot: Wir bauen für Sie eine ganz neue Unterkunft! Dieses Angebot wurde von den Clubmitgliedern mit gemischten Gefühlen aufgenommen. Es erforderte auch einiges an "Massagearbeit" vom Vorstand, um dem NUON-Vorschlag in der Mitgliederversammlung eine Mehrheit zu bringen. Nach diesem wichtigen Meilenstein war das Projekt geboren. Die Suche nach einer akzeptablen Alternative hatte begonnen.

Wer Holland kennt, weiß, dass in diesem dicht besiedelten Land jeder Quadratmeter Land intensiv genutzt wird. Viele Optionen wurden in Betracht gezogen. Manchmal war der von den Grundbesitzern verlangte Preis viel zu hoch, und in einem Fall hatten die Luftfahrtbehörden Einwände. Am Ende war die Provinz Nordholland bereit, ein Stück Land in einem Gebiet zu verkaufen, das für den Wassersport wieder geflutet werden sollte - ein Plan, der schließlich aufgegeben wurde.

#### So einfach war das nicht ...

Es gibt viele große und kleine Regeln in Holland. So folgten zahlreiche Konsultationen mit NUON und den Behörden. Auffallend war, dass alle Parteien sehr bereit waren, den Segelflugverein zu unterstützen. Im Jahr 2014 wurde Übereinstimmung an allen Fronten erzielt und eine Einigung vereinbart. Der Standpunkt des Clubs lautete: "Wir wollen kooperieren, aber wir sollten nicht rückwärts gehen."

#### Anforderungsprogramm

Der Verein hat viele Mitglieder mit einer soliden technischen Ausbildung, vom Meister bis zum Diplomingenieur. Es wurden









- 1: Die Halle bietet Platz für 25 Segelflugzeuge und 22 Anhänger
- 2: Vereinsgebäude von der Straße aus aus gesehen
- 3: Die alte Halle am Flugplatz den Helder

- 4: Die Kantine mit Barbereich, hier noch ohne Möbel
- 5: Eine moderne Küche darf nicht fehlen.

Arbeitsgruppen gebildet, die sich jeweils um einen Teil des Ganzen kümmerten. Während dieses Prozesses fanden bereits regelmäßige Konsultationen mit NUON statt. Die Zusammenarbeit war ausgezeichnet. Es entstand eine Atmosphäre des gegenseitigen Verständnisses und Vertrauens.

#### November 2017: Baubeginn

Nachdem bereits im September 2016 der Boden gepflügt, mit Drainage versehen und eingesät worden war, begann der Bau im November 2017. Es lief vielsprechend. Auch die Baubesprechungen waren von Harmonie geprägt. Der Bauunternehmer, der Projektleiter und der Verein kamen gut miteinander aus.

#### Vertrauen als Basis für eine gute Zusammenarbeit

Das Gebäude wurde am 17. Juli offiziell übergeben. Es gab noch einige kleine Dinge, die verbessert werden mussten, aber im Großen und Ganzen war alles so, wie es der Verein sich gewünscht hatte.

Viele Bauprojekte führen zu mehr oder weniger heftigen Auseinandersetzungen. Nicht hier. Club, NUON, Bauunternehmer und Installateure vertrauten einander. Probleme wurden mühelos gelöst.

#### Schöner geht es eigentlich nicht

Zwischen dem 17. und 28. September wurde umgezogen. Der Club verfügt nun über einen Hangar von 52 mal 29 Metern, in dem nicht nur die Flugzeuge, sondern auch alle Hänger stehen können. Außerdem gibt es eine Garage für die Winde und die Autos, drei Werkstätten, einen Raum für die Techniker, einen Besprechungsraum, einen Sanitärbereich, eine Küche und eine Kantine. Die Mitglieder sind sehr zufrieden.

Wim Jacobs/Übersetzung: Georg Bungter



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

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsägen aller Art Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG
Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein
Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50
www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de



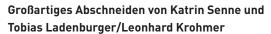
# WELTMEISTERSCHAFTEN IN HOSIN

## Zweimal Gold und zweimal Silber

Die deutschen Segelflieger haben bei den World Gliding Championships im tschechischen Hosin, die vom 28. Juli bis 12. August in der 18m-, 20m- und Offenen Klasse ausgetragen wurden, mit Ausnahmeleistungen geglänzt.

Michael Sommer (LSV Regensburg/Bayern) konnte sich nach Silber im Vorjahr dieses Mal in einem leistungsstarken Wettkampf den Titel in der Offenen Klasse sichern, sein Teamkollege Felipe Levin (LSV Homberg Ohm/Hessen) landete direkt hinter dem neuen Weltmeister aus Deutschland und holte somit Silber. Die Tschechen feierten umso frenetischer den dritten Platz: Diesen belegte ihr Landsmann Petr Tichy.

Mario Kießling (FG Wolf Hirth) wurde wie schon 2017 Vizeweltmeister in der 18m-Klasse, sein bestes Tagesergebnis war ein zweiter Platz – den Titel holte sich der Österreicher Wolfgang Janowitsch. Bronze ging an den Franzosen Jean-Denis Barrois.



Katrin Senne (FSV Sindelflingen), die sich im vergangenen Jahr den Titel bei den 9th FAI Women's World Gliding Championships gesichert hatte, landete in dem hochkarätig besetzten Teilnehmerfeld auf einem sehr guten achten Platz. Sie war die einzige Frau im Feld und erreichte in zwei Tageswertungen den dritten Platz.

Tobias Ladenburger und Leonhard Krohmer (beide FG Schwäbisch Gmünd) erreichten bei ihrem WM-Debüt zusammen den fünften Platz in der Doppelsitzerklasse und können somit äußerst zufrieden mit ihrem erfolgreichen Abschneiden sein. Matthias Sturm (LSV Schwarzwald) landete in der 18m-Klasse in der Einzelwertung auf Platz 31.



Bei der Segelflug-Weltmeisterschaft in Ostrow/Polen in der Club-, Standard- und 15m-Klasse hat das deutsche Team bei wechselhaftem Wetter den dritten Platz in der Teamwertung erzielt.

Nach zwei Wochen, die von gutem Wetter mit Schnittgeschwindigkeiten über 140 Stundenkilometer bis hin zu drei Tagen mit fast durchgängigem Dauerregen alles zu bieten hatten, konnte sich das Team in der vorderen Hälfte platzieren.

Bis zum letzten Tag lag Jan Omsels (LSC Bad Homberg/Hessen) in der 15m-Klasse sogar in Führung, eine unglückliche Linienwahl am letzten Tag kostete jedoch leider wertvolle Punkte, sodass er sich schließlich mit dem undankbaren aber trotzdem hervorragenden vierten Platz begnügen musste.



Impressionen am Abend

Zusammengenommen ergeben die Spitzenwertungen einen weiteren großen Erfolg: Deutschland ist Team-Weltmeister

#### Riesenlob für die Ausrichter

Für die Sportler war es ein rundum gelungener Wettkampf. So verkündet das Team im Blog: "Spitzenleistungen, Wetterrekorde, Hammer-Organisation und -Atmosphäre, Mega-Emotionen: Nichts fehlte. Dazu immer "safe landings" aller 94 Flugzeuge aus 28 Nationen über elf Wertungstage. Wir haben über zwei Wochen in einem internationalen Camp gelebt mit intensivem Austausch und bleibenden Erinnerungen."

Weitere Infos gibt es auf der offiziellen Webseite unter www.wgc2018.cz, im Blog der Nationalmannschaft unter https://segelflug.aero oder auf Facebook.

Text: DAeC, Fotos: Katrin Senne



Die deutsche Mannschaft holte Brone in der Teamwertung Foto: Ausrichter

Alle übrigen deutschen Piloten platzierten sich zwischen Platz 14 und 21, was nicht für den großen Wurf, aber durch die Geschlossenheit dennoch für Bronze in der Teamwertung reichte.

Text: DAeC, Foto: Ausrichter

# DAeC-LANDESVERBAND BREMEN e.V.



# **MODELLFLUGTAGE IN WESER-WÜMME**











- 1: Eine typische Blickrichtung von Modellfliegern
- 2: Die wunderschöne Focke-Wulf Condor von Uwe Fuhr
- 3: Die VFW 614 war besonders oft vertreten. Hier mit den Eignern Gerd Biller (G10), Alfred Schneider(G14) und Wolfgang Voß (G2) (v. links). Nicht im Bild das Modell von Hermann Wieking (G3)
- 4: Focke-Wulf Ente F19
- 5: Das größte Modell (75kg), die Piper J-3 Cub von Harald Niemeyer Alle Bilder Quelle Archiv FSG oder MFV

An normalen Tagen wird am Verkehrslandeplatz Weser-Wümme (EDWM) der Flugbetrieb mit einmotorigen Flugzeugen abgewickelt. Das Wochenende vom 23. und 24. Juni jedoch war dieses Jahr von den Highlights der Bremer Luftfahrthistorie geprägt. In Hellwege bei Sottrum ging es um den Flugmodellbau und die Modellfliegerei. Das Modellflug-Wochenende in Weser-Wümme war dieses Jahr Teil der Veranstaltungsreihe "Highlights der Bremer Luftfahrt 2018" des Vereins Bremer AIRbe e.V., dem Informationsverbund, in dem neun luft- und raumfahrtinteressierte Vereine in der Region zusammenarbeiten, um die bedeutende Rolle, die der Nordwesten in der Entwicklung der Luft- und Raumfahrt gespielt hat, einer breiten Öffentlichkeit näherzubringen. Der Gastgeber am Platz, die Flugsportgruppe Airbus Bremen e. V., zusammen mit dem Modellflugverein MFV-Schwarme, konnten dann auch Besuchern das faszinierende Hobby des Modellfluges beeindruckend präsentieren. Eingebettet von sommerlichen Tagen vor und nach dem Event waren unsere zwei Tage allerdings durch Tiefdruckwetterlage mit Böen und Nieselregen geprägt. Trotzdem freuen wir uns, dass viele Besucher zum Flugplatz fanden. Sie wurden durch Spitzenvorführungen der Modellflieger belohnt. Historische Großmodelle, wie der Bremer Jet - die VFW 614, Focke-Wulf Fw44 Stieglitz oder der viermotorige Focke-Wulf Fw200 Condor repräsentieren legendäre Bremer Flugzeugprojekte der Vergangenheit. Studenten der Universität Bremen zeigten einen selbst entwickelten Focke-Wulf Condor. Andere Modellbauer kamen mit einer Transall und einer "Piper J3C" in sage und schreibe 7,8 m Spannweite, 60 % Originalgröße mit 75 kg Abfluggewicht.

Allein viermal zeigte sich der Bremer Jet, die VFW 614, am Boden und in der Luft. Bernd Beschorner vom MFV Schwarme zeigte mit seinem Doppeldecker "Ultimate Dash-300" Weltklasse-Kunstflug und zeigte auch seine Qualitäten als perfekter Moderator der Modellflieger.

Natürlich gab es ein Rahmenprogramm und Bewirtung am Flugplatz. Per Tombola-Verlosung wurden Einkaufsgutscheine und Rundflüge verlost. Die Cheerleaderteams des TV Sottrum zeigten an beiden Tagen interessante Darbietungen. Ein Focke-Wulf-Condor-Flugsimulator vermittelte Erlebnisflüge über Bremen. Bernd Dziomba, unser Vorsitzender der FSG, schwärmt noch heute: "Die Modell-Vorführungen des Modellflugvereins Schwarme waren die Höhepunkte des Flugtages. Deshalb geht ein ganz besonderer Dank an Bernd Beschorner, Erster Vorsitzender, und die Mitglieder des MFV Schwarme. Bernd koordinierte die angereisten Modellflieger. Die längste Anreise hatte übrigens Uwe Fuhr, der aus Heppenheim (500 km) kam, um seine wunderschöne Focke-Wulf Condor vorzuführen. Ein Dank geht auch an das Cheerleader-Team des TV Sottrum, das an

beiden Tagen mit seiner tollen Vorstellung unsere Veranstaltung auf interessante Weise aufgelockert hat."

Jochen Kruth

#### DIE BEGEISTERUNG WAR GROSS UND SO WOLLEN WIR HIER AUCH EINIGE EINDRÜCKE DES MFV SCHWARME WIEDERGEBEN:

Am 23. und 24. Juni hatten wir wieder die Gelegenheit, den Modellflugtag in Weser-Wümme mitzugestalten. Am Samstagvormittag war der Wind besonders stark und die "manntragende Fliegerei" musste erst mal am Boden bleiben. Im Gegensatz dazu ließen sich die Kollegen aus Schwarme und anderen Vereinigungen mit ihren Modellen nicht von der Fliegerei abhalten. Im Hintergrund standen die Flugzeuge des Vereins und bildeten zusammen mit der schönen Natur und einem tollen Publikum reichlich Anreiz. In einer Flugzeughalle hatten Vereine und Freunde der Fliegerei ihre Modelle ausgestellt. Dabei gab es guer durch die Sparten viel zu sehen. Mehrere VFW 614, viele Elektromodelle, vom e-Gnumpf bis zur e-Cessna mit 2,2 m Spannweite, Verbrennermodelle vom Fesselflieger bis zur Piper J3C mit 6,5 m Spannweite waren aufgeboten worden. Insgesamt waren ca. 70 Modelle im Display. Besonders hervorzuheben sind sicher ein Modell des Segelflugzeugs "Reiher" mit 3,2 m Spannweite, eine schöne Transall mit 4 m Spannweite, eine VFW 614, die seit 1975(!) fliegt, die beiden Focke-Wulf Fw200 und eine Focke-Wulf "Falke". Sogar die "Ente" F19 von Focke-Wulf war dabei. Mit Kaffee, Kaltgetränken, Kuchen, Crêpes, Bratwurst

und Pommes war für das leibliche Wohl gesorgt worden und für jeden etwas dabei. Trotz des schwierigen Wetters war es dem Verein in Weser-Wümme gelungen "ordentlich was los zu machen" und ein schönes und rundes Wochenende zu gestalten. Wir vom MFV Schwarme danken dem Verein Weser-Wümme dafür, dass wir teilhaben durften und unsere Modelle zeigen konnten. Unser besonderer Dank gilt den Weser-Wümme-Organisatoren Bernd Dziomba und Gustav Krimphoff, die diese Veranstaltung möglich gemacht und so schön organisiert haben, sowie allen, die unterstützt und mitgeholfen haben.

# EINE DRINGENDE BITTE BRINGEN WIR HIER GERN FÜR DEN GLEITSEGELCLUB WESER E. V. ÜBERFLÜGE ÜBER UNSERE FLUGGELÄNDE







- 1+2: Da möchte man nicht reinfliegen: Schleppseile auf dem Gleitschirmgelände Lüdingen
- 3: Das Drachenflug-Symbol kennzeichnet die Lage des Fluggeländes

Es passiert wieder häufiger, dass in niedriger Flughöhe (zwischen 300 u. 500 m) wahrscheinlich aus Unkenntnis - Flüge von Luftfahrzeugen während des Flugbetriebes über unsere Fluggelände stattfinden.

Unsere Fluggelände befinden sich im Landkreis Rotenburg in den Orten Lüdingen (53° 00'10"N, 09° 29'28"0E); Wittorf (53° 00'7"N, 09° 29'14"0E) sowie Kirchwalsede (53° 01'14,7"N, 09° 23'15,9"0E) und sind in der ICAO-Karte mit dem Symbol eines Drachenfliegers gekennzeichnet, das aber auch Gleitschirm-Gelände ausweist. Siehe dazu auch den Kartenausschnitt oben. Die Gelände können jeden Tag aktiv sein.

Es handelt sich um Schleppgelände mit

einer Auslegelänge bis zu 1200 m. Entsprechend dieser Länge und je nach Wind erreichen wir öfter die genehmigte Ausklinkhöhe von 500 m. Das Schleppseil ist aufgrund des geringen Durchmessers (2,3 mm, Reißfestigkeit 500 kg) für andere Luftfahrzeuge kaum zu erkennen. Die Folgen einer Kollision mit dem Schleppseil sind für ein in das gespannte Seil einfliegende Luftfahrzeug schlecht abzuschätzen, würden aber sicher zum Absturz des Gleitschirm- bzw. Drachenfliegers führen. Wir haben den Eindruck, dass nur wenige Motor- und Segelflieger Kenntnis davon haben, dass an den genannten Orten Schleppgelände existieren. Die Annahme,

Gleitschirmflieger dass nur in den Alpen zu erwarten sind, ist falsch! Wir fliegen auch im Flachland und zwar öfter, weiter und höher, als manch' andere Luftsportler es vielleicht erwarten mögen.

Es waren schon Segelflieger aus dem Umkreis von Visselhövede bei uns am Platz, die in Hodenhagen fliegen und überrascht waren, dass auf unseren Geländen Windenschlepp-

betrieb stattfindet.

Wir machen aber nicht nur Platzrunden, sondern sind auch in der näheren Umgebung thermisch unterwegs. Auch hier gab es schon gefährliche Annäherungen von anderen Luftfahrzeugen.

Wir bitten alle Pilotinnen und Piloten um die Beachtung unserer Fluggelände bei der Flugplanung und aufmerksame Luftraumbeobachtung während des Fluges in einem Gebiet mit den Eckpunkten Walsrode-Verden-Rotenburg-Schneverdingen. Fluglehrer bitten wir, beim Jahresbriefing zu Beginn der nächsten Flugsaison auf uns hinzuweisen.

**GSC-Weser-Vorstand** 



2

# LANDUNG IM KÜNSTLERDORF



21 Gäste konnte der Luftsportclub Niederweser ins Künstlerdorf Worpswede führen

"Warum denn nicht? Probieren wir es einfach mal ..." Das waren die Reaktionen von Heiko Seibt und Carsten Gäbe vom Luftsportclub Niederweser (LSCN) auf einen Vorschlag, der vielleicht etwas aus der Rolle fiel. Nachdem zum monatlichen Mittwochabend-Feierabendfliegen sogar unter der Woche schon jede Menge Gäs-

te nach Hüttenbusch einfliegen, war der Verein bereit, sich auf ein weiteres Experiment einzulassen.

Die Überlegung war, an einem Wochenendtag auswärtige Flieger nach Hüttenbusch einzuladen und mit ihnen gemeinsam den nahen Künstlerort Worpswede zu besuchen. Dazu hatte der Verein eine

Führung durch den Ort und den Besuch einer Kunstausstellung bestellt. Nun blieb nur die bange Frage, ob Flieger Kunstbanausen seien oder abseits der Fliegerei auch andere Interessen haben. Haben sie, stellten die Organisatoren nach den ersten Anmeldungen fest. Insgesamt elf Flugzeuge der E-, M- und K-Klasse waren am 07.07. rechtzeitig in Hüttenbusch gelandet und so konnte das Programm dann wie geplant beginnen. Die Führerin Daniela Platz konnte Interessantes über das entbehrungsreiche Leben der ersten Moorbauern und die Ende des 19. Jh. in die Abgeschiedenheit des Teufelsmoores zugereisten Maler berichten. Dann hatte jeder noch Zeit für einen Bummel durch den Ort, bevor es für die Rückflüge zurück nach Hüttenbusch ging.

Ralf-M. Hubert

## VORTRAG AUCH FÜR LVN-MITGLIEDER UND ANDERER LANDESVERBÄNDE:

# SEGELFLIEGEN AM POLARKREIS auf dem Bremer Segelfliegertag am 24. November





Man muss nicht gleich selbst nach Nordschweden fahren, um einen Eindruck von den Segelflugmöglichkeiten jenseits des Polarkreises zu gewinnen. Fürs Erste mag es genügen, sich den gemeinsamen Vortrag von Stefan Thiel und Steffen Vogt auf dem Bremer Segelfliegertag anzuhören. Die beiden waren zum wiederholten Male in einem Teil Schwedens, der noch im Mai mit Eis und Schnee überzogen ist und haben dort erlebnisreiche Flüge gemacht. Was die zugegebenermaßen weite Anreise letztlich so lohnenswert macht, trägt das Team aus Überzeugung und mit Begeisterung und Sachverstand vor.

"Ups" – ist oft die erste Schreckreaktion auf ein Missgeschick, das dann noch einigermaßen glimpflich ausging. Bei Christian Lasche steht "Ups" für Unexpected situations und die können in der Fliegerei schon mal recht bitter ausgehen. Deswegen stellt Christian Lasche zum Thema Flugsicherheit vor, wie man es mit fundiertem Wissen, Planung, Sorgfalt und Vorsicht am besten gar nicht erst zu überraschenden Situationen kommen lässt.

Zu diesen Vorträgen sind nicht nur Bremer eingeladen, sondern auch alle Interessierten aus anderen Landesverbänden. Beginn des Vortrags: 24. November 14:00 Uhr

Bei "Stagges" Marktstraße 13 27711 Osterholz-Scharmbeck

Für die Bremer erfolgt anschließend die Ehrung der DMSt-Klassensieger des DAeC Landesverbandes Bremen.

Ralf-M. Hubert

#### **UDO WEINGÄRTNER:**

# **GROSSER DANK FÜR 32 JAHRE EHRENAMTLICHE ARBEIT**



Seit nun mehr als 32 Jahre begleitet Udo Weingärtner den Motorsegler- und Segelflug-Club Bremerhaven e. V. (kurz: MSC).

Als Udo 1986 seine Fluglizenz erwarb, wurde er bereits damals mit den techni-

schen Angelegenheiten des Vereins betraut. Auch beruflich hatte er mit Elektronik und Elektrotechnik zu tun.

Eine Ausbildung bei der Firma Limbach für Flugmotoren und zahlreiche Lehrgänge haben sein Wissen ständig erweitert. Der MSC profitiert von diesem großen Engagement. Hinzu kommt, dass Udo in allen Sachen sehr gewissenhaft ist: vom Reifen, über den Motor bis zur Avionik: Alles muss tipptopp sein. Er geht den Sachen auf den Grund. Dabei ist er sehr darauf bedacht, die Vereinskasse zu schonen. Seine Werkstatt ist exzellent geführt.

Udo ist beim MSC seit 2002 Technischer Leiter. In dieser Zeit hat sich die Arbeit in dieser Funktion grundlegend geändert. Es ist nicht mehr damit getan, Motorstände und Wartungsintervalle präzise genau aufzuschreiben. Heutzutage ist eine vielfältige Dokumentation notwendig, die den EASA-Richtlinien entspricht. Das kostet viel Zeit und Nerven. Aber Udo macht das mit Brayour.

Dabei informiert er die Mitglieder regelmäßig über alle Neuerungen und erklärt geduldig alle Fragen.

Udo, wir Mitglieder vom MSC haben große Hochachtung vor dir. Wir schätzen dich sehr und haben großen Respekt vor deiner geleisteten Arbeit. Wir hoffen, dass du noch viele Jahre unser Techniker Nr. 1 bleibst. Ganz herzlichen Dank, lieber Udo.

Gunda Steinhöfel MSC in Blexen

## WIR GRATULIEREN



#### **Gordon Grüning**

zum ersten Alleinflug am 05.07.2018 in Blexen; Motorsegler- u. Segelflug-Club Bremerhaven



#### Norbert Leischel

zur bestandenen LAPL (A) TMG Prüfung am 21.07.2018 in Blexen; Hier mit Prüfer Stefan Ganse; Motorsegler-u. Segelfluq-Club Bremerhaven



#### Stephan Prinz

zur Erweiterung LAPL (S) auf TMG am 23.07.2018 in Blexen; Hier mit Prüfer Rolf de Vüst; Motorsegler-u. Segelflug-Club Bremerhaven



#### Lars Pinkenburg

zur bestandenen Prüfung SPL-F am 14.07.2018 in Rotenburg/Wümme; Ultraleichtfluggruppe des BVL

## **WIR GRATULIEREN**



Götz Billerbeck

zum ersten Alleinflug am 05.08.2018 in Rotenburg/Wümme; Ultraleichtfluggruppe des BVL



Ilsa Stuhldreher

zum ersten Alleinflug am 12.07.2018 in Osterholz-Scharmbeck; Segelfluggruppe des BVL



Marie Rasper

zum ersten Alleinflug am 02.07.2018 in Osterholz-Scharmbeck; Segelfluggruppe des BVL



Dirk Röse

zum ersten Alleinflug am 05.06.2018 in Weser-Wümme; hier mit Familie und Fluglehrer Claus Gose; Flugsportgruppe Airbus Bremen



Markus Hellberg

um bestandenen PPL(A) am 25.07.2018 in Weser-Wümme; Flugsportgruppe Airbus Bremen



Ingrid Dietlein und Oliver Romberg

zum ersten Alleinflug am 04.07. und 14.07.2018 in Weser-Wümme; Flugsportgruppe Airbus Bremen



**Christian Guha** 

zum ersten Alleinflug mit Fluglehrer Peter Greilich am 02.06.2018 in Weser-Wümme. Hier mit Fluglehrer Peter Greilich; Flugsportgruppe Airbus Bremen



Tina Gassmann

zum ersten Alleinflug am 19.05.2018 in Weser-Wümme; hier mit Fluglehrer Willi Werk am 19.05.2018 in Weser-Wüme; Flugsportgruppe Airbus Bremen



Milan Rode

zum ersten Alleinflug am 12.07.2018 in Osterholz-Scharmbeck; Segelfluggruppe des Bremer Verein f. Luftfahrt

# **LUFTSPORTVERBAND HAMBURG**



# EINE UNGEWÖHNLICHE ABSCHIEDSFEIER









- 1: Pilot und Jubilar
- 2: Eine Ehrenrunde vor der Landung
- 3: Das Empfangskomitee
- 4: Kinder gehören dazu

Welches Abschiedsgeschenk könnte man als Mitarbeiter einer großen Sparkasse seinem Filialleiter machen, der in den Ruhstand geht? Für die Freunde eben dieses Filialleiters war es keine große Frage, sie schickten ihn in die Luft. An einem strahlend schönen Tag hob der Motorsegler des SFC-Fischbek zum Rundflug über Hamburg ab. Natürlich wurde erst einmal der Heimatort

des Fluggastes angeflogen, dann ging es in die Hamburger Kontrollzone. Zuerst wurden Köhlbrandbrücke, Hafen und Speicherstadt überflogen, dann natürlich die Alster mit der schönen Innenstadt. Ein besonderer Höhepunkt war der Überflug der Landebahn 23 des Hamburger

Zurückgekehrt nach Fischbek erwartete

den Fluggast die nächste Überraschung. An der Landebahn standen die Mitarbeiter Fähnchen schwenkend bereit, um ihren ehemaligen Chef in Empfang zu nehmen. Bei einem liebevoll zubereiteten Büfett hatte alle noch einmal Gelegenheit, sich für viele Jahre erfolgreicher Zusammenarbeit zu bedanken.

> Text und Fotos 1, 2 u. 3: Heike Capell Foto 4: Sparkasse Hamburg-Buxtehude

# **EIN SEGELFLUGZEUG AUF DEM SPORTPLATZ**

#### Ein Bericht der Projektgruppe Menschenflug-Vogelflug einer norddeutschen Förderschule

Große Überraschung am ersten Projekttag der Projektwoche einer norddeutschen Förderschule: Auf dem ehemaligen Sportplatz stand ein echtes Segelflugzeug. War das hier gelandet? Das fragten gleich einige Schüler. Nein,



Das Segelflugzeug auf dem Sportplatz

drei junge Segelflieger vom Segelflug-Club Fischbek hatten das Segelflugzeug in seinem Hänger dorthin gebracht und

aufgebaut. Die Schüler durften sich ins Flugzeug setzen und die Ruder und die Bremsklappen bedienen. Einige von ihnen hatten sogar den Fallschirm um. Die Segelflieger erklärten ihnen alles leicht verständlich und mit großer Ruhe. Sie halfen auch umsichtig die Schüler in das Flugzeug zu heben.

# Hier einige begeisterte Kommentare von Schülern:

"Ich fand, dass ich mit dem Flugzeug geflogen bin."

"Ich hab gedacht, dass ich mit dem Segelflugzeug fliegen muss. Ich hatte ein bisschen Angst, weil ich Höhenangst habe."

"Ich hab mich wie ein echter Pilot gefühlt."

"Ich hab mir das Flugzeug genau angeschaut und fand das gut." "Ich durfte mir den Fallschirm umlegen. Der war schwer und das fühlte sich komisch an."

"Das war cool die Bremsklappen auf und zu zumachen."

Am zweiten Tag bewunderten die Schüler bei der Flugshow im Wildpark Schwarze Berge die Flugkünste von Falken, Eulen und Adlern. Die Vögel flogen dicht über ihre Köpfe hinweg. Ein Kameramann filmte das alles für den NDR. Vielleicht kommen sie ins Fernsehen! Am dritten Tag besuchten die Schüler die Modellanlage des Flughafens Fuhlsbüttel. Am vierten Tag arbeiteten sie mit den Materialien aus den FollowMeBoxen des LI Hamburg (Landesinstitut für

Lehrerbildung und Schulentwicklung). Sie machten Versuche mit einem Gebläse und einem Tragflügelprofil. Im Luftstrom konnten sie einen Ball tanzen lassen. In der Werkstatt bauten die Schüler Balsagleiter und ließen sie in der Pausenhalle fliegen.

Das war eine spannende und lehrreiche Projektwoche für alle Beteiligten! Aber der absolute Höhepunkt war nach Meinung aller der Besuch der jungen Segelflieger mit ihrem Segelflugzeug. Auf diesem Weg einen herzlichen Dank an den Vorstand und die Jugendgruppe des Segelflugclubs Fischbek.

Steffen Giller Fotograf: Jugendgruppe SFC Fischbek

# 50. GEBURTSTAG DES HAMBURGER AERO-CLUBS BOBERG E.V.







- 1: HAC Mitglieder und die ganze Flugzeugflotte 2018; Foto: André Bruns 2: Boberg Halle 1952-
- 53; Foto: Archiv E. Solbrig 3: Baby im Anflug 12,
- 3: Baby im Anflug 12, 1952; Foto: Archiv HAC

Am 7. Oktober 2018 feiert der Hamburger Aero-Club Boberg e.V. das 50-jährige Jubiläum seiner Eintragung in das Vereinsregister der Hansestadt Hamburg. Ein wichtiges Datum und zugleich Anlass für den Blick in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

Die Ursprünge des HAC Boberg reichen in das Jahr 1950 zurück. Im gleichen Jahr hatte sich in Hamburg der Aero Club Hamburg e.V. gegründet, mit den Sparten Modellflug, Segelflug, Motorflug und Freiballonflug. Der Segelflieger Georg Schieweck enddeckte das heutige Fluggelände in den Boberger Dünen

im Osten von Hamburg. Es gehörte der Deutschen Bundesbahn, und es gelang dem Flugkameraden und Bahnbediensteten Klaus Matthiesen, einen Pachtvertrag zu guten Bedingungen für die Boberger Segelflieger abzuschließen.

Eine Schlüsselfigur der ersten Stunde für den Segelflug in Boberg war Heinz

#### **HAMBURG**







- 1: Flugbetrieb 1968 mit K6 "Alte Liebe"; Foto: Archiv E. Solbrig
- 2: M2 mit K. Tesch. M. Meier u. H. Löhner: Foto: Archiv HAC
- 3: Die HAC Festschrift, eine reich illustrierte 120-seitige Vereinschronik

Huth, "der Lange". Er bewirkte durch seine Organisation und den "Huth-Plan", dass zusammen mit vielen Flugbegeisterten und "Besessenen" innerhalb weniger Jahre auf dem Boberger Gelände die ersten Hallen errichtet wurden, die ersten Flugzeuge eintrafen oder gebaut wurden und bereits am 26. Juli 1952 der erste Flugbetriebstag in Boberg stattfinden konnte.

Die 50er-Jahre waren geprägt von großem Pioniergeist und enormer Schaffenskraft.

Mit unzähligen Arbeitseinsätzen wurden das Fluggelände, der Flugzeugpark und der Windenfuhrpark aufgebaut. Gleichzeitig wurde intensiv geflogen und geschult. Auch Überland- und erste Leistungsflüge wurden bereits unternommen, wie z.B von Heinz Huth mit dem Kranich III 300 km nach Dänemark im Jahr 1955 und 555 km nach Belgien 1957. Bei der Deutschen Segelflugmeisterschaft der Doppelsitzer 1955 in Oerlinghausen konnten Heinz Huth und Emil Solbrig den 1. Platz belegen, und einige Jahre später qualifizierte sich der Lange mit einer neu erworbenen K6 für die Weltmeisterschaft in Polen 1958.

In den 60er-Jahren hat sich in Boberg ein geregelter Flugbetrieb eingespielt mit bis zu über 4000 Starts bei 20.000 Streckenkilometern und mehr im Jahr.

Heinz Huth gewann sechs Deutsche Meisterschaften und wurde zweimal Weltmeister mit K6 in der Standardklasse. Seine Erfolge und die Weitergabe seines Wissens prägte die fliegerische Entwicklung vieler Piloten jener Zeit. Der Flugzeugbau wurde innovativ weiter praktiziert mit der M1 von Michel Meier, einem schnellen Ganzmetall-Segelflugzeug in "Starfighteroptik" mit 13 m Spannweite, Pendelrudern und Bremsfallschirm.

Am 7. Oktober 1968 erfolgt der Eintrag des neuen Vereinsnamen "Hamburger Aero-Club Boberg e.V." in das Vereinsregister der Hansestadt Hamburg.

Die 70er-Jahre waren geprägt durch Aufbruchsstimmung: 1972 fand die Afrikaexpedition von Wilhelm Lücker statt, mit einer ASW 15, die teilweise in Einzelteilen durch die Wildnis getragen wurde. Das Streben nach möglichst weiten Strecken gipfelte am 25. April 1972 in dem historischen Zielstreckenweltrekord von Boberg aus 1050 km nach Ancier in Frankreich, den Klaus Tesch mit einer LS 1 C erflog und der heute noch als Deutscher Klassenrekord besteht. Im Flugzeugbau starteten M. Meier, K. Tesch und H. Löhner das Projekt M2, ein 22 m-Supersegler in Ganzmetall mit ausfahrbaren und flächenvergrößernden Wortmannklappen.

Mitte der 80er-Jahre befand sich der HAC Boberg auf dem Gipfel seiner Mitglieder- und Startzahlen mit über 330 Mitgliedern und jährlich ca. 9000 Starts. Mit den Vereinsflugzeugen LS1, LS 3, LS4 und Janus wurden viele Streckenflüge unternommen bis hin zu den ersten 600er FAI-Dreiecken. Boberger Segelflieger nahmen an zahlreichen Wettbewerben teil und ein eigener Wettbewerb, der Boberg Contest, wurde eingerichtet.

Zu Beginn der 90er-Jahre wurde das Streckenfluggebiet für Boberg durch den Fall der innerdeutschen Grenze und der ADIZ nach Osten stark erweitert. Ab jetzt waren weite Flüge über thermisch guter Landschaft bis zur polnischen Grenze und um Berlin herum möglich. Der Schulungsbetrieb und die Nachwuchsarbeit hatten im HAC Boberg immer höchsten Stellenwert. 1996 wurde der Verein für seine vorbildliche Jugendarbeit mit dem Jugendförderpreis "Das Grüne Band" im größten Nachwuchswettbewerb der deutschen Sportförderung ausgezeichnet.

Immer wieder auch wurden Mitglieder des HAC für ihre Verdienste um den Segelflug ausgezeichnet - mit der silbernen und goldenen Ehrennadel des DAeC und im Jahr 2000 sogar mit dem Bundesverdienstkreuz für Siegfried Kabbe.

Mit der Jahrtausendwende hatte auch die Digitalisierung starken Einfluss genommen.

Beim Fliegen eröffneten sich neue Möglichkeiten der Flugnavigation, -auswertung und -dokumentation. Flugleistungen waren plötzlich schnell und aufschlussreich miteinander vergleichbar. Aber auch die Vereinskommunikation veränderte sich. Der Informationsaustausch wurde beschleunigt und transparenter, in einigen Bereichen aber auch unpersönlicher.

Im technologischen Bereich war der HAC Boberg bei der Einführung von Kunststoffseilen 2005 unter der Leitung von Klaus Tesch ein wichtiger Wegbereiter

Mit der Stationierung des ersten Elektrofliegers in Boberg, nämlich Andreas

Bermanns LAK 17b mit FES Antrieb, eröffnen sich im Jahr 2016 weitere Wege in die Zukunft.

Auch die Flug- und Streckenleistungen haben ab der Jahrtausendwende nochmals zugelegt und ab 2010 wurden wieder Tausender von Boberg aus geflogen – am 11.06.2016 sogar die ersten beiden 1000er FAI-Dreiecke von Jan Umlauf und Sebastian Huhmann.

Der HAC Boberg kann mit einer großen modernen Flugzeugflotte aufwarten, die bis in den Hochleistungsbereich hin gut bestückt ist, darunter allein fünf Doppelsitzer. Gerade das doppelsitzige und gemeinschaftliche Fliegen hat sich beim HAC in den letzten Jahren deutlich etabliert und wurde immer beliebter.

Die Zukunft für einen so großen Verein wie den HAC Boberg wird sicherlich stark davon abhängen, wie gut das Vereinsleben und wie attraktiv das fliegerische Angebot sind. Nicht zuletzt das weitsichtige Vereinsmanagement der letzten Jahre konnte hierfür gute Voraussetzungen schaffen zum Jubiläumstag am 7. Oktober 2018.

Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums gibt der HAC Boberg als Festschrift eine reich illustrierte Vereinschronik heraus. Für interessierte Leser ist die 120-seitige Festschrift im A4-Querformat für € 20 zzgl. Versand über die Kontaktadresse info@hac-boberg.de zu beziehen oder kann auch sehr gerne persönlich abgeholt werden.

Harald Krischer

#### **WIR GRATULIEREN**

#### Wir gratulieren zum ersten Alleinflug:



Jan Miller HAC Boberg am 04.08.2018 bei den Fluglehrern Andreas Köhler u. Jürgen Seeger in Boberg



Hanna Wendtlandt HAC Boberg am 12.08.2018 bei Fluglehrer Jan Umlauf in Boberg



Paul Piletzky HAC Boberg am 01.08.2018 in Boberg

## **TERMINE**

## DATUM VERANSTALTUNG

07.10.2018	Große Vereinsfeier "50 Jahre Hamburger Aero-Club Boberg e.V." anlässlich der Eintragung in das Vereinsregister am 7. Oktober 1968
27.10.2018	Abfliegen auf dem Segelfluggelände Fischbek
25.11.2018	DMST Siegerehrung und Krumsiek Preisverleihung, 15:00 Uhr im Clubhaus HAC Boberg

# DAeC-LANDESVERBAND NIEDERSACHSEN e.V.



**VERBAND** 

# DER NIEDERSÄCHSISCHE MOTOR- UND SEGELFLIEGERTAG

AM 10. BZW. 11.11.2018 WIRD WIE SEIT VIELEN JAHREN WIEDER IN

# NIEDERSACHSENHOF

stattfinden. Wie in den zurückliegenden Jahren stellt uns Haags Hotel Niedersachsenhof die Räumlichkeiten für unsere Fliegertage kostenlos zur Verfügung. Für den Mittagstisch wird es wieder drei Gerichte zur Auswahl geben sowie auch à la carte im Restaurant. Die Einladungen zu beiden Veranstaltungen wurden bereits mit der Mitgliederabrechnung im September 2018 an alle Vereine versandt.

# IN HUDE WIRD WIEDER EIN "KAVALIER DER LÜFTE" AUSGEZEICHNET

Der traditionelle Fliegerabend zur Verleihung findet in Burgdorfs Hotel statt



Flugkapitän Norbert Lautner (Kavalier der Lüfte 2016) in der Bonanza Beech 35

Der Verleihungsausschuss lädt wieder zum Fliegerabend am 19. Oktober nach Hude ein. Interessierte Flieger und flugbegeisterte Menschen werden sich in diesem Jahr bereits zum 52. Mal treffen, um in Burgdorfs Hotel nach einem gemeinsamen Essen Neuigkeiten und interessante Geschichten aus der Fliegerei zu erfahren.

Zum Höhepunkt des Abends zählt immer die Verleihung des begehrten Wanderpreises "Huder Mönch" an den "Kavalier der Lüfte" des Jahres. Dieser Pokal wurde im Jahr 1967 vom legendären Huder Kunstflieger Gerd Achgelis (\* 16. Juli 1908 in Golzwarden, Großherzog-Oldenburg; † 18. Mai 1991 in Hude) gestiftet. Er rief damit die zur Tradition gewordene Veranstaltung ins Leben und verfasste die Statuten, denen dieser Ehrenwanderpreis

alljährlich vergeben wird. Erster "Kavalier der Lüfte" 1967 wurde Friedrich Jahn. Gerd Achgelis war nicht nur ein brillanter Kunstflieger, sondern auch ein begnadeter Flugzeugbauingenieur. In Hoykenkamp, zwischen Ganderkesee und Delmenhorst, gründeten die beiden Pioniere der Luftfahrt, Heinrich Focke und Gerd Achgelis, im Jahr 1937 an den Betriebsstätten einer ehemaligen Eisengießerei und einer Margarinefabrik die Focke-Achgelis-Werke. Sie hatten sich der Entwicklung eines Hubschraubers verschrieben, an der Focke schon seit dem Jahr 1932 gearbeitet hatte, und fertigten dort die

ersten einsatzfähigen Hubschrauber der Geschichte. Ab Mitte der Fünfzigerjahre setzte sich Gerd Achgelis für das "Fliegen aus Leidenschaft" ein. Den Ehrenwanderpreis für einen "Kavalier der Lüfte" stiftete er als Ansporn im Flugsport, "die fliegerische Moral und Disziplin zu fördern und zu erhalten; auch um die persönliche Einsatzbereitschaft für unsere Aufgaben und Ziele einzusetzen."

Auf dem letzten Fliegerabend wurde die hohe Auszeichnung zum 51. Kavalier der Lüfte an den 85-jährigen berühmten Airto-Air Fotografen und Luftfahrthistoriker Joe Rimensberger aus der Schweiz vergeben. In einem unterhaltsamen Vortrag mit faszinierenden Bildern entführte er die Gäste in die Welt der frühen Fliegerei. Stammgäste der Veranstaltung erhalten wie in jedem Jahr eine persönliche Einladung.

Darüber hinaus Interessierte können sich gern auf der Website www.kavalier-derluefte.de informieren und zur Teilnahme anmelden oder unter Telefon 04221 4577761 Kontakt aufnehmen.

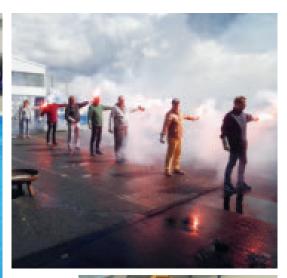
> Text: Fred Vosteen Foto: Joe Rimensberg (Kavalier der Lüfte 2017)

# ÜBERLEBEN NACH DER NOTWASSERUNG

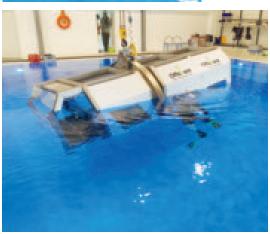
# Pilotlehrgang des DAeC-LVN













Am 11.08.2018 hat der Landesverband Niedersachsen den Pilotlehrgang "Überleben auf See" in Cuxhaven abgehalten. In Theorie und Praxis wurden Material und Verfahren von den Lehrgangsteilnehmern an Land und im Wasser geübt.

Um 09:00 Uhr trafen sich die Teilnehmer in Cuxhaven bei der Firma O.S.T GmbH. Nach der Begrüßung durch den Lehrgangsleiter wurden den Lehrgangsteilnehmern theoretische Kenntnisse vermittelt, die sie in die Lage versetzen, die an Bord von Luftfahrzeugen mitgeführten Rettungsmittel in Notsituationen unter psychischer und physischer Belastung umsichtig und folgerichtig anzuwenden. Aufbau, Funktion und Handhabung der Rettungsmittel sowie der Einsatz von Tages- und Nachtsignalmitteln (inkl. pyrotechnischer Signalmittel und Notsenern) wur-

den erläutert. Verhaltensweisen in Notsituationen einzuordnen und die Probleme, die bei einer Notwasserung für den eigenen Körper entstehen, zu verstehen und daraus die richtige Verhaltensweise abzuleiten, war der nächste Abschnitt. Die nautische und aeronautische Organisation des Rettungswesens verstehen zu lernen sowie das wichtige Thema der Hypothermie und deren Folgen richtig zu bewerten, wurde danach besprochen. Verschiedene Berge- und Winschverfahren durch die Rettungsdienste wurden erläutert. Von den Lehrgangsteilnehmern wurde festgestellt, dass sich viele über der Tragweite der verschiedenen Themen in der Vorbereitung auf Flüge über Wasser nicht bewusst waren und diesen bis jetzt zu wenig Bedeutung zugemessen hatten. Denn nur wer sein Rettungsgerät kennt und anwenden kann und sich ebenfalls mental auf die Möglichkeit einer Notwasserung vorbereitet, hat überhaupt eine Chance diese Situation zu überleben. Nach dem gemeinsamen Mittagessen ging es für alle in die große "Badewanne" zum praktischen Teil. Mit Wassergewöhnungsübungen (wie halte ich mich an der Wasseroberfläche ohne großen Kraftaufwand) wurde auf das Überleben im Wasser hingearbeitet. Der richtige Einsatz der mitgeführten Rettungsmittel wie Rettungsweste und Überlebensanzug wurde gezeigt. Selbst mitgebrachte Ausrüstungsgegenstände konnten ebenfalls in der Praxis erprobt werden. Das richtige Verhalten in der Gruppe im Wasser sowie das Benutzen der verschiedenen Rettungsmittel wie Insel und Einmannboot wurden geübt. Dem einen oder anderen Teilnehmer wurde bei diesen Übungen auch die körperliche Grenze aufgezeigt.

#### **NIEDERSACHSEN**

Das Winschen aus dem Wasser sowie aus der Rettungsinsel war ebenfalls ein Eye-opener für die meisten. Nach dem Abschluss dieser Ausbildung kam das absolute Highlight des Tages, der Unterwasserausstieg aus dem "Luftfahrzeugausstiegstrainer". Den Teilnehmern wurde zur Vorbereitung auf diesen Ausbildungsabschnitt zunächst das CA-EBS-System (Compressed Air Emergency Breathing System) im Wasser näher gebracht.

Nach acht Stunden anstrengenden Trai-

nings saßen alle Teilnehmer wieder trocken und glücklich, aber mit einer neuen Erfahrung im Aufenthaltsraum. Hier wurden ihnen dann die Lehrgangszeugnisse überreicht. Dieser Lehrgang hat aufgezeigt, dass es von absoluter Wichtigkeit ist, sich gründlich und konsequent auf die Möglichkeit einer Landung im Wasser bei Seeflugbetrieb vorzubereiten. Mit den gemachten Erfahrungen gingen die Teilnehmer gut gerüstet nach Hause.

In 2019 steht dieses Training wieder im Lehrgangskatalog des DAeC-LVN und wir hoffen auf eine rege Nachfrage. Die Maßnahme steht für alle DAeC Landesverbände und andere daran interessierten Fliegerkameraden offen.

> Stefan Mueller Motorflugkommission Referent Ausbildung Fotos: Dornemann, Mueller

# ASK 21 DES LVN FLIEGT FÜR DAS DEUTSCHE ZENTRUM FÜR **LUFT- UND RAUMFAHRT**





Weper, August 2018 - Prandtl-Lehrgang: sieben Schnupperer, zehn Tage Flugplatz, 62 Stunden Flugzeit.

Das Wetter könnte nicht besser sein, als die neue ASK 21 des LVN auf der Weper eintrifft. Hier findet in den nächsten Tagen der sogenannte Prandtl-Lehrgang der Flugwissenschaftlichen Fachgruppe (FFG) zusammen mit Mitarbeitern des DLR statt. Sieben Mitarbeiter sind angetreten, das Fliegen nicht nur theoretisch oder im Windkanal zu erforschen, sondern praxisnah als Flugschüler im Segelflugzeug und Motosegler. Als Schnupperschüler haben die Teilnehmer die Möglichkeit, zehn Flüge in der ASK 21 und im Bergfalken III zu absolvieren und dabei die Grundlagen des Fliegens zu lernen. Daneben werden im Motorsegler eine Reihe von Experimenten zum Verständnis der Aerodynamik, des Wetters und der Belastung des menschlichen Körpers durchgeführt.

Los geht es am 18. August mit der spannenden Aufgabe eine ASK 21 zusammenzubauen. "Mann, sind die Flügel schwer." Danach den Bergfalken III aus der Halle räumen, ohne andere Flugzeuge zu beschädigen, und entsprechend ausrüsten. Das Schleppflugzeug steht schon bereit. Bleibt zu klären, wer darf als Erster ... halt stopp, halt stopp. Erst mal das Briefing und eine Einweisung zum Verhalten auf dem Platz, dann der erste Check der Flugzeuge: Fremdkörperkontrolle, alle Sicherungsdrähte, -stifte-, -nadeln überprüft, Instrumentencheck und Ruderkontrolle. Jetzt noch die Einweisung in den Gebrauch des Fallschirms und etwas Theorie und, und, und. D-0402: Wir sind startklar, es

kann losgehen. D-MSLT: Ziehe Seil an ...

Nach zehn Tagen Segelflug der Kommentar vom sichtlich stolzen Armin: "Zum Schluss hatte ich den gesamten Flugzeugschlepp im Griff und habe eine Landung hingelegt, bei der ebenfalls nicht mehr eingegriffen werden musste." Richtig, Armin. Verbale Unterstützung des Fluglehrers hat ausgereicht. Parallel zum Segelflug wurden verschiedene Experimente im Motorsegler durchgeführt. Die Aufregung und Anspannung zeigt die Pulsmessung, doch auch Temperaturprofile werden aufgenommen und der Navigationsflug darf nicht fehlen "Äh, wo ist denn jetzt die Weper?". Mit Klemmbrett sowie Foto- und Videokamera wird dann noch dokumentiert, wie die vielen roten Wollfäden den Strömungsabriss anzeigen, und in der ruhigen Abendluft ist Zeit für die Polarsternbestimmung. Natürlich gibt es ein Abendbier und der Grill bietet Leckeres in gemütlicher Runde unter klarem Sternenhimmel. Bleibt die Frage, wer dort weitermacht, wo er mit Ende des Lehrganges aufhören musste, und "richtiger" Flugschüler wird.

... und noch ein Erfahrungsbericht am

Schluss: "Es hat sehr viel Spaß gemacht. Die Fluglehrer und Helfer sind super engagiert und man spürt bei allen die Begeisterung für das Segelfliegen. Die Rahmenbedingungen mit den beiden Segelfliegern, dem Motorsegler und dem guten Wetter haben den Lehrgang perfekt abgerundet." Danke, Kurt!

Ein großer Dank geht natürlich auch an den Landesverband in Hannover, die ASK 21 war eine echte Bereicherung für den Prandtl-Lehrgang. Spätestens zum nächsten Prandtl-Lehrgang möchten wir die D-0402 wieder chartern. Herzlichen Dank, Jürgen.

Oliver Boguhn

#### VERBAND UND SEGELFLUG

# FÜNFZIGTAUSEND KILOMETER – EINMAL UM DIE WELT **UND WEITER BIS NACH MEPPEN**





In der letzten Juli- und ersten Augustwoche startete der zweite LVN-Streckenfluglehrgang des Jahres auf dem Segelfluggelände Aue bei Hattorf. Zu Gast waren zwölf Schäfchen und acht Trainer beim LSV Kreis Osterode am landschaftlich und fliegerisch schön gelegenen Flugplatz zwischen Harz und Thüringer Wald.

Wie üblich begannen wir am ersten Flugtag damit, uns in die Umgebung und in das Fluggelände einzugewöhnen. Dabei testeten einige Gruppen bereits die Harmonie zwischen Trainer und Schäfchen, andere erkundeten auf eigene Faust die Umgebung mit landschaftlichen Highlights wie dem Brocken oder den Harzer Talsperren. Als Flachlandflieger so wie ich musste man sich erst einmal daran gewöhnen. Fliegen bis das Rad rollt ist in der Lüneburger Heide oftmals möglich, im Harz kannst du das zwar machen, du kannst dir aber auch selber ins Knie schießen – oder alternativ das Krematorium anheizen lassen.

Am ersten Flugtag wurden die Teams im Vergleich zum Vortag bereits ordentlich durchgetauscht. Es stellten sich wohl doch einige Unterschiede heraus und das Trainerteam entschied sich unter anderem dafür, dass ich in Zukunft - im Nachhinein mit zwei Ausnahmen – zusammen mit meinem besten Freund Freddy und seiner ASW 15 fliegen sollte. Freute uns beide. Flugzeuge passten, Vertrauen ist definitiv da und zusammen geflogen sind wir auch schon zwei- bis dreimal. Zusammen mit Trainer Falk schüsselten wir also los. 424 Kilometer waren ausgeschrieben. Wegen eines Absaufers meinerseits kamen wir erst eine Stunde hinter Zeitplan los, waren aber so schnell wie gewünscht unterwegs. Die erste Hälfte des ersten Schenkels führte uns durch "gezeichnete Blauthermik". Blau, eventuell Dunstkappen. Ich wäre dort vorsichtiger durch, von hinten kam aber Falk mit der verbalen Peitsche. Ein kleiner Auszug aus der Teamkommunikation:

Falk: "Wie groß ist euer Steigen, KJ, JS?!" Freddy/KJ: "Eins acht!"

Flo/JS: "Hier auch."

Falk: "Leute! Alles unter zwei ist rumstehen in der Landschaft! Weiter!"

Alles klar, Knüppel ans I-Brett gedrückt und los. Vorbei an der Wasserkuppe, die aus fast dreitausend Metern sehr unspektakulär aussah. Wir mussten uns dann aber leider am südöstlichen Rand des Thüringers dazu entscheiden, umzukehren und den Heimweg anzutreten. Erstens hatte ich zum Zeitpunkt der Entscheidung den mentalen Tagestiefpunkt, wir waren eine Stunde hinter dem Zeitplan, zum anderen sah es Richtung zweiter Wende eher mau aus. Im Nachhinein wohl die richtige Entscheidung. Haralds Truppe, die die gleiche Strecke vor uns flog, meldete am Abend signifikant schlechteres Wetter um die zweite Wende. Also nach Hause geflogen, den Südkamm des Thüringers entlang bis Eisenach, noch mal hochmachen und dann durchs blaue Loch von Eisenach bis Duderstadt geschwabbelt. Am Harz ging es merklich besser als auf der Strecke bis Duderstadt, einen Bart konnte ich besser ziehen als Freddy und Falk und mir gelang so der Einstieg in den Harz besser, sodass ich auf 501 km verlängern konnte was für ein Einstand in den Lehrgang! Aus nicht ganz ersichtlichen Gründen gab

LV

#### **NIEDERSACHSEN**





es in diesem Lehrgang sehr viele Trainerwechsel. Ich hatte fünf verschiedene Trainer, was leider zur Folge hatte, dass man sich gerade auf einen Trainer richtig eingestellt hatte und zack! am nächsten Tag hatte man einen neuen Trainer vor der Nase. Von Vorteil ist dabei natürlich, dass man von jedem etwas lernen kann, denn jeder hat so seinen eigenen Stil. Sehr schön war dabei, dass Freddy und mir auch oftmals freie Hand gelassen wurde. Wir beide waren im Team vorgeflogen und haben die Entscheidungen getroffen - wobei Freddy zugegebenermaßen oftmals die Führung übernommen hat. Dabei konnten wir Marius oder Falk bei Entscheidungen um Rat fragen oder von hinten wurde bei einem sich ankündigenden groben Fehler interveniert.

Ich kann und will hier gar nicht auf alle unsere Flüge eingehen. Das würde vermutlich langweilig und zudem noch den Rahmen ganz massiv sprengen. Unsere Trainer sind auf unsere Bedürfnisse eingegangen und haben unsere Vorschläge angenommen. So hat Freddy mal den Vorschlag gemacht, eine AAT zu fliegen.

Zwei Tage später, nach Evaluation wer Lust darauf hatte und einem kurzen Theorieblock, gab es morgens eine AAT mit mittlerer Distanz - also von Wendepunkt zu Wendepunkt - von etwa 320 km. Aufgabe bekommen, groben Plan gemacht, ewig gebraucht, bis alle oben waren ... und los. Erste Wende nur angekratzt, da wir wie geplant nach etwa einer Stunde den Sektor erreichten. Es sah ziemlich gut aus, allerdings setzte ich mich durch, den Sektor nicht voll auszufliegen, um beim zweiten dann alle Optionen zu haben. "Leider" ging der zweite Schenkel dann erstaunlich flott voran. Nur mit Blick in den zweiten Wendesektor wurde uns klar. dass das Kind leider in den Brunnen gefallen war. Ich hatte die falsche Entscheidung getroffen. Wir hätten bereits in den ersten Sektor voll reinfliegen müssen. Das Wetter

an der zweiten Wende war auf gut Deutsch scheiße. Ein großes, blaues Loch mit einer Abschirmung drüber. Es blieb auch hier nur ankratzen ... letzten Endes wären wir dann gut dreißig Minuten zu früh, nach gut zweieinhalb statt drei Stunden wieder am Flugplatz gewesen, entschieden uns dann aber fürs Verlängern in den Harz. Verkackt ist verkackt. Marius hat uns beide voll ins offene Messer rennen lassen. Und das war gut so. Es hat uns beiden nämlich Folgendes gezeigt: Gerade bei der AAT – wenn es gut aussieht, flieg weiter!

Was dann aber noch kam, war unfassbar cool. Freddy und ich glitten also zu den einladend ausschauenden Wolken im Oberharz. Auf dem Weg dorthin haben wir noch einiges an schönem Videomaterial für den Jahresrückblick gedreht. Auf dem Weg in den Oberharz, einer Wolkenstraße folgend, stellten wir fest, dass wir immer mehr die Höhe wegdrücken mussten, um nicht in den Luftraum Charlie einzufliegen. 180 gingen durch, mittlerweile der gelbe Bereich. Die 15 darf zwar in Turbulenz bis Vne fliegen, aber bei 180 wollte ich die Klappen, die bei der 15 ja Scheunentore sind, auch nicht rausreißen. Das war mir zu blöd, also habe ich kurzerhand meine Funkkenntnisse ausgepackt, die sich über Jahre der Online-Simulator-Fliegerei angesammelt hatten, und uns eine Freigabe bis zuerst FL110 und später dann FL120 geholt. Und überraschend kam dann tatsächlich die Antwort:

"D-8658, jau, das ist dann fürs Erste genehmigt, ich sage mal bis Flugfläche 110 und halten Sie bitte Hörbereitschaft, falls es dann schnell wieder runter gehen muss."

Hörbereitschaft halten war dabei ziemlich cool, denn auf Bremen Radar waren natürlich auch alle großen Kollegen unterwegs, von Lufthansa, Tuifly über German Airforce bis zum Privatjet aus Russland. Der Radarlotse war dabei äußerst freundlich und hatte offenbar auch Gefallen daran,

uns in seinem Luftraum zu haben. Er fragte jedenfalls, ob wir demnächst oder heute noch mal vorhätten, in seinen Luftraum zu fliegen und wünschte uns noch ganz viel Spaß. Wie genau das ablief, wird sicher im Jahresrückblick von uns gezeigt.

Am Ende konnten wir so thermisch in Norddeutschland auf 3250 Meter über NN steigen, was für uns beide die bisher größte Höhe war, die wir im Segler überhaupt erreicht haben.

Alles in allem war das für mich ein ganz hervorragender Lehrgang, der mir oder vielmehr uns sehr viel Spaß bereitet hat. Wir konnten, denke ich, alle sehr viel lernen und mit einem auten Gefühl nach Hause fahren. Dass ich mal sieben Stunden fliege und dann auch noch 500 Kilometer knacke, hätte ich eine Woche vorm Lehrgang noch nicht gedacht. Gut, ob ich das allein geschafft hätte, wage ich zu bezweifeln. Nun gilt es erst mal, alleine weiter zu probieren und zurück auf den Boden der Tatsachen zu kommen ...

Am Ende konnten wir - alle Flüge zusammengerechnet - die Welt mehr als einmal umrunden. Es kamen etwa 50.000 Kilometer zusammen. 28 Flüge waren größer als 400 km, 15-mal konnten Schäfchen und Trainer die 500 km knacken. Die größte Strecke flogen Stefan und Falk mit 675 km. Glückwunsch an alle. Hierbei nochmal ein großer Dank an das gesamte Team des LSV Kreis Osterode, dass ihr euer tolles Segelfluggelände mit "privatem", sehr kühlem Nass zur Verfügung gestellt habt und uns so gut umsorgt habt. Ich habe ja nun den Vergleich, sowohl die Hoyanesen im Frühjahr als auch ihr habt das super gemacht. Freddy und ich kommen sehr gerne wieder und nehmen noch einmal an einem LVN Streckenfluglehrgang teil. Man lernt ja nie aus.

> Ein Bericht von Florian Danker - LSV Helmstedt Bilder: Florian Danker, Eike Picht, Frederic Janssen

# LILIENTHAL GLIDE 2018 IN LÜSSE – PILOTEN AUS RINTELN NAHMEN TEIL





Foto vom 4. Wertungstag, den das Team Schramme gewonnen hat: v.l.n.r.: Frank Fröhlich, Dirk Windmüller, Daniel Schramme und Reinhard Schramme

Für die 18 m-Klasse, Doppelsitzer-Klasse und Offene Klasse fanden vom 02. bis 11. Juli 2018 in Lüsse die Qualifikationsmeisterschaften für die Deutsche Meisterschaft 2019 statt. Der Flugplatz liegt südwestlich von Berlin, auf dem Fläming gelegen. An diesem Wettbewerb nahmen insgesamt 81 Teams mit ihren Segelflugzeugen teil.

Der Flugplatz Lüsse zeichnet sich durch eine zwei Kilometer lange Start- und Landebahn aus, verfügt über eine perfekte Infrastruktur und kann auf viele erfolgreich durchgeführte Wettbewerbe (u. a. Weltmeisterschaften) zurückblicken. Thermisch liegt diese Region hervorragend und es werden von hier aus immer recht anspruchsvolle Strecken geflogen. Das Wettbewerbsgebiet erstreckt sich über Deutschland hinaus bis nach Polen und Tschechien hinein.

Vom Luftsportverein Rinteln nahmen in der Offenen Klasse Frerk Frommholz mit Co-Pilotin Madleen Fernau auf einem Nimbus 4DM teil. Reinhard Schramme, der sich bereits in Bayreuth in der 18 m-Klasse für die DMST 2019 qualifiziert hatte, startete mit Sohn Daniel als Co-Pilot mit einer EB 28. Die Offene Klasse hatte an sieben Flugtagen Strecken zwischen 155 bis 566 km zu bewältigen. Wobei die 155 km-Aufgabe in einer Zeit von mindestens zweieinhalb Stunden zu bewältigen

war. Wer früher in Lüsse landete, musste Punktabzüge in Kauf nehmen. In dem 26 Teilnehmer umfassenden Teilnehmerfeld belegte die Crew Frommholz/Fernau den 13. Platz in der Gesamtwertung mit 5524 Punkten, und das Team Schramme landete auf Platz 2 mit 6104 Punkten. Gewonnen haben Uwe Förster mit Co-Pilot Reinhard Mück mit 36 Punkten Vorsprung auf einer EB 29D. Platz 3 belegte mit 5993 Punkten Sebastian Nägel auf einer EB 29. Der 1. Vorsitzende des Luftsportvereins Rinteln, Karsten Fahrenkamp, gratulierte Reinhard und Daniel Schramme zur erfolgreichen Qualifikation für die DMST 2019 in der Offenen Klasse und dem Team Frommholz/Fernau zum 13. Platz.

Dieter Vogt

# RINTELNER SEGELFLIEGER AUF DEM KLIPPENECK

# Ausbildungs- und Streckenfluglager auf dem Klippeneck

Ausflüge in die Alpen oder, wie in diesem Jahr, zum Klippeneck sind inzwischen fester Bestandteil in der Aus - und Weiterbildung des Luftsportvereins Rinteln e. V. (LSV). Vom 13.7.-25.07.18 dauerte das diesjährige Fliegerlager der kleinen Gruppe mit Flugschülern und Streckenfliegern vom LSV Rinteln. Insbesondere die exponierte Lage lockte die Rintelner Segelflieger an. Thomas Koch, Jörg Bachmann und Thomas Himmelsbach zogen die Anhänger von Rinteln auf das Klippeneck: Das Fluggelände liegt



liche Aussichten auf einen langen Flug: Ole Bachmann, Thomas Koch und Malte Bachmann kurz vor dem Start

(v.l.n.r.) Herr-

12 km südöstlich von Rottweil auf der schwäbischen Alb oberhalb Denkingen

in 1000 m Höhe im Landkreis Tuttlingen/Baden-Württemberg.



Thomas Himmelsbach kurz vor dem Start auf dem Klippeneck

#### Flugfaszination der jungen Nachwuchspiloten

Flugschüler Malte Bachmann (16 Jahre) ist von den thermischen Gegebenheiten beeindruckt: "Die sind hier ganz schön verwöhnt mit den klimatischen Bedingungen. In Rinteln müssen wir länger kreisen, um Aufwinde auszufliegen." Sein Zwillingsbruder Ole Bachmann ergänzt: "Mir gefällt es, dass man beim Segelfliegen allein mit der Kraft der Natur fliegen kann. Wir brauchen immer nur eine kleine Anfangsenergie, um stundenlang fliegen zu können. Mir ist es leichtgefallen, einen 5-Stunden-Flug zu absolvieren. Gestartet bin ich an der Winde und hatte eine Ausklinkhöhe von knapp 400 Metern."

#### Schon immer begeistert vom Fliegen

Fluglehrer Jörg Bachmann berichtet: "Die präzisen Landungen und Starts faszinieren mich einfach. Aber auch die Zeit, in den warmen Aufwinden, der sog. Thermik, zu kreisen. Hier kann ich alles um mich herum für einen Augenblick ausblenden und es einfach nur genießen! Wenn ich dann lande, geht es mir immer besser als zuvor."

#### Vom Fußgänger zum Piloten

Wer mit einem Segelflieger in die Lüfte starten will, muss eine gründliche Ausbildung hinter sich bringen. Die nötigen Flugstunden werden in einem Doppelsitzer vom Typ ASK-21 zusammen mit ehrenamtlichen LSV-Fluglehrern absolviert. "Je nachdem wie engagiert man ist, kann man seine ersten Alleinflüge schon in einer Saison, also zwischen März und Oktober, schaffen", erklärt der Ausbildungsleiter Bernd Konitz vom LSV. Die Kosten der gesamten Ausbildung bis zum

Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer belaufen sich auf ca. 1.500,00 bis 2.000,00 Euro, verteilt auf einen Zeitraum von 2-3 Jahren. Nach der A-Prüfung fliegen die Schüler unter Aufsicht der Fluglehrer in Platznähe und weisen bei den B-und C-Prüfungen weitere fliegerische Fähigkeiten nach. Der Führerschein der Lüfte wird in der Regel ein bis zwei Jahre später abgelegt.

Die Zwillinge Ole und Malte Bachmann stehen kurz vor dem Ende ihrer Ausbildung. Nach der Theorieprüfung vor der Luftfahrtbehörde folgen anschließend ein Überlandflug über eine 50 km Distanz sowie drei praktische Überprüfungsflüge mit einem Prüfer. Sofern dies alles erfolgreich abgeschlossen wurde, dürfen sie Gäste mitnehmen und brauchen den Fluglehrer nicht vor jedem Start um einen Flugauftrag zu bitten. Hierfür stehen ihnen dann die fünf vereinseigenen Segelflugzeuge zur Verfügung.

# In erster Linie wollen sie das Fliegen ler-

"In erster Linie wollen sie das Fliegen lernen", weiß Fluglehrer Thomas Himmelsbach. "Aber sie müssen auch Verantwortung füreinander übernehmen, Materialpflege betreiben und Teamgeist beweisen. Natürlich gehört zur Ausbildung auch die Theorie dazu." In den Wintermonaten wird ein Theorieunterricht von den acht ehrenamtlichen Fluglehrern des LSV durchgeführt. Das Schöne am Segelfliegen ist, die Welt von oben zu erleben und unter Ausnutzung der Sonnenund Windenergie weite Strecken ohne Motor zurücklegen zu können – einfach das Gefühl von Freiheit zu genießen – das ist das Faszinierende am Segelfliegen.

Auch Technik- und Naturbegeisterte werden vom Segelfliegen fasziniert sein.

#### Was machten Segelflieger bei Schlechtwetter?

Oben auf dem Klippeneck erwartete die Rintelner ein wunderschönes Wandergebiet (Böttingen, Dreifaltigkeitsberg und Lippachtal) mit herrlicher Aussicht auf Schwarzwald, Baar und Hegau. Die Insel Mainau im Bodensee und der Rheinfall von Schaffhausen sowie das Zeppelinmuseum Friedrichshafen waren Ausflugsziele der Fliegergruppe auf Grund des schlechten Wetters.

#### Segelfliegerei als Basis für weitere Fliegerkarriere

"Das Schöne am Segelflug ist, dass die Ausbildung auch als Basis für weitere Flugscheine dienen kann", so Dieter Vogt, zweiter Vorsitzender des LSV-Rinteln. So könne auch ein Schein für Motorsegler im Anschluss gemacht werden. Motorflieger würden in Rinteln allerdings nicht ausgebildet.

#### Besucher und Interessierte sind herzlich eingeladen

Mit der Ausbildung zum Segelflieger kann jederzeit begonnen werden. Der LSV Rinteln bietet auch einen Schnupperkurs an, bei dem Mann oder Frau mit einem erfahrenen Fluglehrer seine ersten Flugstunden absolvieren kann, um ein erstes Gefühl für das Fliegen zu bekommen. Interessierte sind herzlich auf den Flugplatz eingeladen, sich über den Flugbetrieb und die Bedingungen auf den Weserwiesen im Süden der Stadt Rinteln zu erkundigen. www.lsv-rinteln.de

**Dieter Vogt** 



# 50. FREIFLUGWETTBEWERB IN SPRINGE



Nach der Siegerehrung.
Reimund Brinker, vierter von
links, mit dem Pokal für die
beste Gesamtflugleistung.
Die anderen Teilnehmer von
links, Fritz Wilkening und
Wolf-Dietrich Dolzinski, beide
Niedersachsen, Hans-Hinrich
Blös aus Schleswig-Holstein.
Fünfter von links Dieter Klink,
ebenfalls Schleswig-Holstein,
und Klaus Nottelmann, sechster von links, aus NordrheinWestfalen.

In diesem Jahr fand in Springe der 50. Freiflugwettbewerb statt, veranstaltet vom Luftsportverein Kreis Springe, Abt. Modellflug. Es gibt in Deutschland nur einige wenige etablierte Wettbewerbe, die eine so lange Tradition aufweisen. Der erste Wettbewerb wurde im Oktober 1964 veranstaltet. Bis heute gehört Springe traditionell zum "Pflichtprogramm" der niedersächsischen Modellfreiflieger. Bis auf ganz wenige witterungsbedingte Ausnahmen konnte der Jahresturnus durchgängig beibehalten werden. Waren es damals regelmäßig 30 bis 40 Teilnehmer, so ist im Lauf der Jahre die Teilnehmerzahl überschaubarer geworden. Das ist fraglos auch auf veränderte Freizeitangebote und den RC-Modellflug zurückzuführen.

Freiflug ist die älteste Sparte des Modellflugs und inzwischen sehr klein geworden, verglichen mit dem RC-Flug, aber er steht an der Spitze des Fortschritts im Modellflug. Es wurden und werden weiterhin viele der modernen Werkstoffe und Technologien über den Freiflug in den Modellflug eingeführt.

#### Freiflug betreiben bedeutet:

- Modelle entwerfen
- mit modernen Technologien Modelle bauen

- mit Wettergefühl und taktischem Einsatz in der Natur fliegen
- und dazu eine starke sportliche Komponente einbringen

Einige Mitglieder des LSV Kreis Springe konnten sich sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene erfolgreich positionieren. Stellvertretend seien Werner Nimptsch (mehrfacher Deutscher Meister und EM/WM-Teilnehmer in der Klasse F1B und im Saalflug) und Reinhard Friedrich (Deutscher Meister und Europameister in der Klasse F1C sowie WM-Teilnehmer) genannt.

Es ist für alle Klassen im Freiflug eine wesentliche Voraussetzung, dass ein geeignetes Gelände zur Verfügung steht. Da die Modelle während des Fluges nicht mehr beeinflusst werden können und unter Umständen auch mal einige hundert Meter von der Startstelle entfernt landen, kann im Prinzip nur auf größeren Flächen wie etwa Bundeswehrübungsgeländen oder auch noch nicht bestellten oder bereits abgeernteten, landwirtschaftlich genutzten Flächen geflogen werden, so wie in Springe. Mit dem Realverband und den Landwirten aus Eldagsen haben die Springer Modellflieger seit Jahrzehnten verständnisvolle Ansprechpartner, ohne deren Wohlwollen und Einverständnis die alljährliche Ausrichtung des Traditionswettbewerbes nicht machbar wäre.

Hierzu ganz herzlichen Dank an alle, die uns regelmäßig diesen Wettbewerb auf einem ausreichend großen Freifluggelände ermöglichen.

Welchen Stellenwert die Belange des Modellfluges und insbesondere des Freiflugs im Springer Verein haben, ist daran zu ermessen, dass der langjährige Leiter der Abt. Modellflug, Jürgen Wilke, viele Jahre als Freiflugreferent in der Modellflugkommission des LVN tätig war. Der Vorsitzende des LSV Kreis Springe, Klaus Preen, ist derzeit Vorsitzender der Modellflugkommission des LVN im DAeC. Am Sonntag, dem 9. September 2018, war es dann endlich wieder soweit. Der

Am Sonntag, dem 9. September 2018, war es dann endlich wieder soweit. Der Bedeutung des Tages angemessen, zeigte sich der Wettergott von seiner besten Seite und schuf damit das passende Ambiente für einen schönen Jubiläums-Freiflugwettbewerb. Wiederum waren (zahlreiche) Modellflieger aus Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen der Einladung des LSV Springe gefolgt, um mit ihren Modellflugzeugen auf "Thermiksuche" zu gehen. Bei mäßigem Wind, der jedoch in Böen bis auf 30 km/h auffrischte, waren gute äußere Bedingungen gegeben.

Jeder Modellflieger muss im Wettbewerb fünf Starts mit seinem Modell durchführen. Die Segelflugmodelle werden dabei mit einer fünfzig Meter langen Hochstart-

#### **NIEDERSACHSEN**



Malte Surborg, der beste Jugendliche, LSV Gifhorn.

leine gestartet. Nach dem Ausklinken der Hochstartleine beginnt die Zeitmessung für den Flug. Hier gilt es dann, möglichst die vorgegebene Maximalflugzeit zu erreichen. Sieger ist, wer insgesamt die längste Flugzeit erreicht hat. Unter der souveränen und bewährten Organisation von Jürgen Wilke und Helmut Jakob wurde der Jubiläumswettbewerb zu einem gelungenen Sportereignis für alle Teil-

Bei den Jugendlichen konnte Malte Surborg vom LSV Gifhorn den Wanderpokal für ein Jahr mit nach Hause nehmen. Der Wanderpokal für die beste Gesamtleistung ging an Reimund Brinker aus Osnabrück, gefolgt von Dieter Klink vom AeC Kropp in Schleswig-Holstein. In der Klasse F1H (kleine Segelflugmodelle) erreichte Waldemar Gapke aus Soltau den ersten Platz.

Herzlichen Dank an den LSV Kreis Springe für sein Engagement und auf ein Wiedersehen in 2019 zum 51. Freiflug Wettbewerb!

Text: Wolf-Dietrich Dolzinski

## WIR GRATULIEREN



#### Manja Müller

Am 30. Juni hat die 15-jährige Manja Müller die A-Prüfung bestanden. Neben ihr Fluglehrer Michael Katzsch.

> Hans-Joachim Neupert VfL Rotenburg (Wümme)



Das Foto zeigt Jan Henrik mit unseren Fluglehrern (v. l. Sebastian Netz, Thoralf Gröper, Jan Hendrik Bertrand, Anhänger)

#### Jan Henrik Bertrand

Nicht mit unserem frisch lackierten Anhänger, sondern mit der ASK13 der Airbus HFB Fluggemeinschaft e.V. hat Jan Henrik Bertrand am 1. September seinen ersten Alleinflug erfolgreich absolvieret, herzlichen Glückwunsch!



von links: Fluglehrer Holger Voß, Paul Göddertz und Ausbildungsleiter Norbert Lautner. Davor kniend unser Treckerfahrer des Tages, Hermann Precht.

#### Paul Göddertz

Am 8. August 2018 konnte das "LSV Hude"-Mitglied Paul Göddertz am Heimatflugplatz Ganderkesee seine ersten Alleinflüge unternehmen. Nach den erforderlichen Cross-checks der Fluglehrer und des Ausbildungsleiters ging es gegen 16:00 Uhr UTC an den Start. Schlepp-Pilot war Jürgen R. Grobbin.

Um 18:00 Uhr UTC erfolgte die letzte Landung und danach ging es zur Gratulationsrunde und dem obligatorischen Foto.

Jürgen R. Grobbin



Umrahmt von seinen Fluglehrern: links Dean Rauschmaier, Fluglehrer und Vater von Tjark; rechts Fluglehrer Bernd Schulze

#### Tjark Rauschmaier

Am Freitag, den 13. Juli hat der 15-jährige Tjark Rauschmaier seinen ersten Alleinflug erlebt.

> Hans-Joachim Neupert Verein für Luftsport Rotenburg (Wümme) e. V.



Tobias hat mit seinem ersten Alleinflug ein wichtiges Ziel erreicht.

#### **Tobias Schroer**

vom Aero-Club Braunschweig macht seinen ersten Alleinflug

Im Rahmen des Fluglagers unserer Segelfluggruppe in Brandenburg absolvierte Tobias am Dienstag, den 10.07.2018, seine ersten drei Alleinflüge auf der ASK 13. Nach der vorangegangenen in-

tensiven Schulung mit Ulf Bartkowiak erhielt er dann durch den zweiten Fluglehrer Peter Montag die Freigabe für seinen ersten Soloflug. Daher wird der 32-Jährige den Flugplatz Brandenburg-Mühlenfeld sicher immer in guter Erinnerung behalten. Wir gratulieren Dir ganz herzlich und wünschen in Zukunft viele schöne und erlebnisreiche Segelflüge.

#### Folgende Flugschüler vom Aero Club Wolfsburg e. V. haben ihre Prüfungen bestanden:



Sten Andersch Sten Andersch (34 Jahre) am 08.05.18 praktische C-Prüfung – auf dem Foto mit Fluglehrer Jürgen Möhle.



Michael Cuske
Michael Cuske (23 Jahre) am
01.07.18 praktische A-Prüfung,
am 14.07.18 praktische B-Prüfung, am 22.08.18 praktische
C-Prüfung – auf dem Foto mit
Fluglehrer Eike Schramek.



Niklas Moritz Alves-Winkler Niklas Moritz Alves-Winkler (17 Jahre) am 30.06.18 praktische B-Prüfung, am 23.07.18 praktische C-Prüfung – auf dem Foto mit Fluglehrer Jürgen Möhle.



Yolantha Remane
Yolantha Remane (15 Jahre)
am 29.07.18 praktische A-Prüfung

#### Leon Becker

Leon Becker (15 Jahre) am 30.07.18 praktische B-Prüfung

#### Frederic Swarowsky

Frederic Swarowsky (22 Jahre) am 05.08.18 praktische B-Prüfung

Florian Schnäpel (AC Wolfsburg)



(v. l.) Flugprüfer Wilfried Müller, Silvio Kennecke und Schlepp-Pilot Jürgen R. Grobbin

Silvio Kennecke aus Ganderkesee besteht weitere Pilotenschein-Prüfung in 2018 – neben UL-Motorflug jetzt auch Segelflug Erst im März 2018 hat der 20-jährige Ganderkeseer Silvio Kennecke die Lizenz zum UL-Motorflugpiloten bestanden. Aber das reichte ihm noch nicht, sodass er am 04. August 2018 erfolgreich die Prüfung zum Segelflugzeugführer (Sport Pilot Licence – SPL) ablegte. Der Schlepp-Pilot mit dem UL-Motorflugzeug zog das Segelflugzeug vom Flugplatz Ganderkesee über den Hasbruch und hier musste Silvio die ersten praktischen Prüfungsaufgaben erfüllen. Der Prüfer war bereits nach

zwei Starts überzeugt und überreichte im Beisein der Fliegerkameraden des LSV Hude e. V. am Flugplatz Ganderkesee die ersehnte Urkunde.

Silvio Kennecke freute sich sehr, dass er trotz seiner Ausbildung zum Fachinformatiker die Zeit gewinnen konnte, zwei Prüfungen in einem Jahr abzulegen: "Ich bin besonders dankbar für die beständige Unterstützung meiner Fluglehrer und Fliegerkameraden des LSV Hude und freue mich auf weitere fliegerische Herausforderungen."

Text: Jürgen R. Grobbin Foto: Timo Schuster

## Hans-Georg Jüttner

Tief betroffen und unerwartet haben wir erfahren, dass unser ehemaliger Geschäftsführer Hans-Georg Jüttner bereits Ende letzten Jahres im Alter von 93 Jahren verstorben ist.

Dies ist uns doch sehr nahegegangen, da uns niemand über den Tod von "Schorse Jüttner", wie ihn die Mitglieder im LVN nannten, informiert hatte. Die älteren Mitglieder unseres Verbandes werden sich sicher noch an ihn erinnern. Über viele Jahre bis 1988 war er der Geschäftsführer des DAeC LV Niedersachsen sowie Prüfleiter. Er war es auch, der die technischen Lehrgänge für den LVN ausgearbeitet und über viele Jahrzehnte erfolgreich für den LVN durchgeführt hat. Auch wenn er in den letzten Jahren im Luftsport nicht mehr aktiv war und auch keinem Verein in Niedersachsen mehr angehörte, durch die Zeitung LUFTSPORT, die er von uns noch regelmäßig zugesandt bekam, war er noch immer über alles informiert, was ihn sehr freute.

Schorse Jüttner eckte mit seiner direkten und forschen Art bei dem einen oder anderen auch schon einmal an. Wenn man ihn jedoch näher kannte, wusste man, dass das einfach seine Art war und er es nicht so meinte. Das Sprichwort



"Rauhe Schale, weicher Kern" - auf ihn traf es zu. Ein Original, welches wir so in Erinnerung behalten werden.

Die Geschäftsstelle

## Rudolf (Rudi) Oetken

Mehrere Generationen haben bei Rudi Oetken das Fliegen gelernt. So klingt manch einem (älteren) Segelflieger noch sein lauter Zuruf "Horizont!" beim Landeanflug in den Ohren, oftmals auch am Boden hörbar. Rudi hat jetzt den Horizont erreicht.

Rudi Oetken wurde 1926 geboren, als die Segelfliegerei in Deutschland eine rasante Entwicklung nahm. Schon als Jugendlicher war er begeistert vom Segelflugsport. So begann er mit 14 Jahren in Dötlingen am Joel mit der Segelflugausbildung. Es ging sofort mit der Einsitzerschulung und ersten Rutschern am 3 m hohen Idiotenhügel los, dann vom 35 m Hang, der Flüge bis zu 30 Sekunden ermöglichte. Gestartet wurde am Gummiseil, geflogen hat Rudi Zögling, Grunau 9 und SG 38. Nach 1945 war allerdings, auch für Rudi, mit der Fliegerei erst mal Schluss.

Erst 1951 konnte mit der Segelflie-

gerei wieder begonnen werden. Rudi gründete mit seinen Kameraden den Luftsportverein Hude. Der Verein flog bis 1964 in Varrelbusch innerhalb der Gemeinschaft Werner Baumbach, und Rudi absolvierte damals die Ausbildung zum Segelfluglehrer.

Bis 2004 flog der Luftsportverein Hude innerhalb der Weser-Fluggemeinschaft in Lemwerder. Unermüdlich setzte Rudi sich auch dort für die Vereine und seine Flugschüler ein. Seine Begeisterung fürs Fliegen war ansteckend und hat auch seinen Sohn Bernd infiziert: Bernd ist Modell-, Ul- und Motorflieger. Dabei soll Rudi zuweilen ein strenger, aber sehr erfolgreicher Lehrer gewesen sein. Bei den zu tiefen Landeanflügen eines seiner Schüler war sein Kommentar: "Der kann das noch nicht!" Dieser Schüler, Ingo Renner, wurde später vierfacher Weltmeister im Segelflug.

Hohen Respekt verdient Rudis Entscheidung, auf seine innere Stimme zu



hören und 1996 aus freien Stücken mit der Fliegerei aufzuhören. 56 Jahre ist er geflogen und hat 4782 Starts gemacht, davon die meisten mit seinen Schülern. Nun ist Rudi in hohem Alter verstorben. Wir sind traurig und dankbar für seinen großen Einsatz.

Unser Mitgefühl gilt seiner Lebensgefährtin Grete und seinen Angehörigen.

Luftsportverein Hude e. V.

## **TERMINE**

#### **VERBAND**

10.11.2018 - Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsische Motorflugtagung	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
11.11.2018 - Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegertag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
09.03.2019 - Beginn: 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden

## **TERMINE FI-LEHRGANG 2019**

<b>13.10.2018</b> 09.00 Uhr bis ca. 17.00 Uhr	Praktische Vorauswahlprüfung der Fluglehreranwärter 2019	Segelfluggelände "Großes Moor" Ehlershausen
<b>08.0217.02.2019</b> Anreise am 07.02.2019 bis 19.00 Uhr	Theorieblock/Unterricht in Hannover	"Akademie des Sports"
26.0411.05.2019 Anreise am 25.04.2019 bis 19.00 Uhr	Hauptlehrgang	Segelfluggelände "Großes Moor" Ehlershausen

## **AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE**

17.11 18.11.2018	Auffrischungsseminar gem. EU-Verordnung 1178/2011 Teil FCL 940.Fl.	Ausrichter: DAeC LV Niedersachsen e. V. LSV Kreis Springe e. V. – Schulungsraum
01.12 02.12.2018	Auffrischungsseminar gem. EU-Verordnung 1178/2011 Teil FCL 940.Fl.	Ausrichter: DAeC LV Niedersachsen e. V. AeC Wolfsburg e. V. – Segelflugplatz Stüde-Bernsteinsee

## **TECHNISCHE LEHRGÄNGE**

07.10 10.10.2018	Zellenwart 2	FVK-Bauweise inkl. Grundmodul
11.10 14.10.2018	Werkstattleiter 2	FVK-Bauweise
22.11. – 25.11.2018	Fallschirmwartlehrgang Ort: Naturfreundehaus Lauenste	inkl. Grundmodul n (Salzhemmendorf)

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

## **NACH ABSPRACHE**

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5

Geschäftsstelle

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

## REDAKTIONSSCHLUSS FÜR EURE BEITRÄGE IST AM 05. NOVEMBER 2018!

## **LUFTSPORTVERBAND RHEINLAND-PFALZ**



**AUS DEM VERBAND** 

## SEGELFLIEGER MELDEN WALDBRAND AM TÜSCHEBACHSWEIHER

Am 19.8.2018 entdeckten SFC-Fluglehrerin Isabell Achenbach und Flugschüler Jan Günther nachmittags während eines Ausbildungsflugs einen Waldbrand am Tüschebachsweiher bei Niederfischbach. Flugs wurde ein Handyfoto geschossen, aus dem die genaue Lage des Waldbrands ersichtlich war, und an die SFC-Flugleitung geschickt. Umgehend alarmierte diese daraufhin die Feuerwehr, die schnell die erforderlichen Maßnahmen treffen konnte und den Brand nach kurzer Zeit gelöscht hatte.

Für die Segelflieger ist es ein Leichtes, Brände früh zu erkennen, zu lokalisieren und bei Bedarf schnell über Funk und Flugleitung des vereinseigenen Verkehrslandeplatzes Betzdorf-Kirchen in Katzwinkel einen Alarm auszulösen.



Die Segelflieger freuen sich, wenn sie bei extrem trockener Witterung dazu beitragen können, größere Schäden durch Waldbrände zu verhindern, und werden auch in Zukunft diesbezüglich die Augen offenhalten.

## 52<sup>ND</sup> FIGHTER WING – DER LSVRP ZU BESUCH



Das 52. Kampflugzeug-Geschwader der Spangdahlem US Air Base hatte am Fronleichnamsfeiertag zum wiederholten Mal Vertreter des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz und der Luftsportvereine der Umgebung und aus

Luxemburg zu einem Treffen auf die US Air Base eingeladen. Sinn dieser Treffen ist die Pflege eines offenen Dialogs und die gegenseitige Unterrichtung über die fliegerischen Aktivitäten beider Seiten, um daraus Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und Verhinderung von Zusammenstößen zu besprechen. Dabei liegen den amerikanischen Streitkräften von Spangdahlem und Ramstein eine gute Zusammenarbeit und ein freundschaftliches Verhältnis mit den lokalen Piloten sehr am Herzen.

## 31ST MAY

Um 12:30 Uhr steht ein Bus vor dem Haupteingang der US Air Base Spangdahlem bereit, um uns Gäste nach der Registrierung am "Main Gate Visitor Center" unter Begleitung mit auf die Air Base zu nehmen. Am Community Center werden wir von einer Gruppe Piloten und dem Traffic Controller aus Spangdahlem und Ramstein mit einem Erfrischungsgetränk in Empfang genommen, um gleich einige Präsentationen im militärischen Takt durchzugehen. Auch Ernst Eymann (Präsident Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V.) hatte eine kurze Präsentation, um unseren amerikanischen Partnern Informationen zur Praxis des Segelflugs zu vermitteln.

#### **AGENDA**

- Die F16 Piloten haben nur begrenzte Möglichkeiten, um uns Flieger ohne Transponder zu sehen. Flarm wird nicht detektiert. Daher sind die Militärpiloten primär auf VFR angewiesen. Die Sicht nach vorne-unten ist sehr begrenzt, was es im Sinkflug oder Anflug von Bodenzielen gefährlich macht.
- Transpondersignale werden hauptsächlich auf Squawk 7000 empfangen, wonach daraufhin das Bord-Radar gerichtet werden kann.
- Bei Meldung an GCA kann der Verkehrsflugleiter unsere Position markieren und weiterverfolgen und so an die militärische Piloten weiterleiten.
- Ohne Transponder kann der Kontrollturm oft nur ein Primärsignal auf
  dem Radar erfassen, das aber nicht
  weiter definiert ist. Dies könnte dann
  möglicherweise auch ein Vogelschwarm sein. Beim Anmelden über
  Funk kann das Primärsignal zugeordnet werden, was die Sicherheit
  erhöht.
- Wir haben die Air Force darauf hingewiesen, dass die Flarmdaten problemlos in fast Echtzeit im Internet zu Verfügung stehen. Diese Information wurde dankbar angenommen und die Nutzbarkeit wird näher untersucht.
- Auch Anfragen für Durchflüge der CTR werden angenommen und je nach den herrschenden Prioritäten zugelassen oder abgelehnt.



#### **FAZIT**

Wir Segelflieger/Privatpiloten sollten keine Hemmungen haben, uns bei Spangdahlem GCA (wie in Ramstein praktiziert und positiv gelebt) zu melden, wenn wir in der Umgebung dieser Kontrollzonen fliegen. Die Flugsicherung sieht sich ganz klar als Dienstleister, um die Sicherheit aller Piloten zu erhöhen. Eine Meldung oder Anfrage bei GCA wird gerne angenommen und ist immer hilfreich, sodass die Verkehrsflugleiter unsere Position an die Militärpiloten weiterleiten können, um die Sicherheit für beide zu erhöhen.

Glenn Habex

## **D-KADER-TREFFEN**



Entspannen vor dem Start, Foto: Lukas Winterhoff



Als Doppelsitzer standen der Arcus M 'JK'und die DG1000 'GUI' zur Verfügung

Am langen Fronleichnam-Wochenende fanden sich streckenflugbegeisterte Junioren aus ganz Rheinland-Pfalz in Landau auf dem Ebenberg ein. Das D-Kader-Training ist jedes Jahr eine willkommene Gelegenheit, an den Feinheiten des eigenen Flugstils zu schrauben und sich mit Gleichgesinnten auszutauschen. Für ein paar Jüngere ist es oft

die erste Gelegenheit, systematisch an das Thema Wettbewerbsfliegerei heranzugehen.

Als Trainer waren Martin Theisinger im Arcus "JK" und Charly Müller in der DG1000 "GUI" dabei. Trainiert wurde so nicht nur im Teamflug mit den Einsitzern, sondern auch direkt im Doppel-

sitzer. Grundlegendes Trainingskonzept war das Fliegern von Grand-Prix-Aufgaben. Dabei versammelte man sich in mehreren kleinen Gruppen in einem Bart. Sobald der Abflug freigegeben wurde, galt es, möglichst als Erster die vorgegebene Wende zu erreichen. Dort sammelten sich die Teams wieder, um gemeinsam zum nächsten Etappen-

#### RHEINLAND-PFALZ

rennen zu starten. Dieses Fliegen ermöglichte den direkten Vergleich der Flugspuren und förderte kreative Entscheidungen. Überraschend wenig Einfluss hatte dabei der Flugzeugtyp, auch die Piloten der Clubklasse konnten Etappen für sich entscheiden. Die Analyse am Morgen des nächsten Tages offenbarte, wie nahe gute und schlechte Linien oft beieinander lagen.

Nach entspanntem Frühstück auf dem Balkon des Landauer Clubheims fand sich vor dem Start immer noch ein bisschen Zeit für interessante Vorträge. Der Landauer Streckenflieger und Fluglehrer Henrik Bieler referierte über die Möglichkeiten, auch kontrollierte Lufträume für Streckenflüge zu nutzen. Endanflug aus dem Schwarzwald durch den Straßburger Luftraum nach Landau? Mit entsprechenden Sprechgruppen kein Problem. Erfahrung sammelt man am besten durch Übung.

Nils Koster von den Dannstädter Giulinis stellte ein selbst programmiertes Programm vor, mit dem Flüge analysiert und verglichen werden können. Anhand zweier Flüge des Hockenheim-Wettbewerbs wurden die Unterschiede zwischen Erst- und Letztplatzierten eines Tages herausgearbeitet.

Am letzten Tag ergab sich dann die Chance, bei sehr gutem Wetter große Strecken zu fliegen. Die vorher geplanten Aufgaben konnten auf Grund eines Cirrus-Schirms, der von Süden hineindrückte, nicht geflogen werden. Mit freier Streckenwahl und losen Teams konnten die Teilnehmer aber auch so je nach Flugzeugtyp zwischen 500 und 900 Kilometer fliegen und das in den Tagen zuvor Gelernte direkt anwenden.

Die Teilnehmer bedanken sich bei den Trainern und der DJK Landau für die Gastfreundschaft.

Moritz Althaus

## STRECKENFLUGLEHRGANG DES LSVRP

Bad Sobernheim 23.-30.6.2018



Die Flieger stehen am Start, gleich geht es los! Foto: Laurin Schulze



Gemeinsames Kreisen im Team Foto: Reinhold Matthias Mallik

Einfach mal vom Platz wegfliegen und weite Strecken zurücklegen, davon träumt so mancher frischgebackene Segelflugpilot. Doch vorher gilt es erstmal, die Hemmschwelle, das viel beschriebene "unsichtbare Gummiband" zum Platz zu lösen.

Eine bunt gemischte Gruppe aus 15 motivierten Pilotinnen und Piloten im Alter von 15–61 Jahren sowie sechs Trainern ging genau diese Hemmschwelle an. Als Basis diente dabei der Flugplatz in Bad Sobernheim. In kurzen Vorträgen und Gruppenarbeiten wurde vor allem vormittags vor Thermikbeginn die theoretische Grundlage für das Streckenfliegen gelegt, zum Beispiel bei der Wetteranalyse und der Auswahl von Außenlandefeldern.

Danach wurde in Teams aus 3-4 Flugzeugen, davon jeweils in einem davon der Trainer, der Streckenflug in der Praxis angegangen. Wer glaubt, dass die ganze Zeit der Trainer nur vorfliegt und der Rest wie die Entlein hinter der Ente herfliegen, täuscht sich. Sämtliche Entscheidungen zur Streckenwahl werden per Funk abgestimmt und abwechselnd fliegen die Teilnehmer voraus, um auch selbst das Finden der optimalen Linie zu üben. Natürlich war dabei auch immer mal wieder jemand kurz vorm Absaufen, aber die Trainer haben sich nie gescheut die Klappen zu ziehen und in Ameisenkniehöhe mit auf Thermiksuche zu gehen. Dank der guten Wetterlage wurden so Strecken bis fast 500 km gemeistert und in Summe wurden fast 20.000 km Strecke an

sechs Flugtagen zurückgelegt. Wichtigste Lektionen:

- Wenn es mal nicht geht, nicht sofort umkehren, sondern weiterfliegen
- Steil kreisen und den Bart ausnutzen
- Nicht bei jedem Steigen sofort einkreisen, so lange genug Luft unter den Flächen ist, auch mal lange geradeaus fliegen und nur gute Bärte kurbeln

Aber auch der Spaß neben dem Fliegen kam nicht zu kurz: Neben morgendlichen Laufrunden zum Aufbau der für lange Flüge notwendigen Kondition gab es auch Ausflüge zum Barfußpfad nach Bad Sobernheim, um die Sinne zu schärfen und vielleicht in Zukunft noch ein bisschen feinfühliger auf Thermik

zu reagieren. In Summe hatten alle Teilnehmer eine tolle und spannende Woche mit vielen herausfordernden und lehrreichen Flügen. Jetzt gilt es, das Gelernte zu nutzen und weiter Erfahrungen im Streckenflug zu sammeln.

Ein großer Dank geht an die Trainer, den Landesverband und die Bad Sobernheimer.

Oliver Rimmel



Die Gruppe beim Besuch des Barfußpfades in Bad Sobernheim Foto: Reinhold Matthias Mallik

## STRECKENFLUGLEHRGANG FÜR FORTGESCHRITTENE

Bad Sobernheim 23.-30.6.2018



Zufriedene Gesichter: die Teilnehmer des Streckenflug-Lehrgangs 2018 in Bitburg



Ungewohnte Dimensionen – ermöglicht unverschachteltes Auf- und Abrüsten.

Bitburg/Bad Sobernheim Seit vielen Jahren wird vom Streckenflugförderverein Rheinland-Pfalz e. V. im Auftrag des Landesverbands ein Streckensegelfluglehrgang angeboten. Der diesjährige Streckensegelflug-Lehrgang fand vom 28. Juli bis 04. August in Bitburg statt.

Der Flugplatz Bitburg bietet Motorfliegern ideale Bedingungen. Viel Asphalt, Beton und eine lange Startbahn. Positive Hinterlassenschaften der amerikanischen Luftwaffe, die den Flugplatz im Jahr 1994 verlassen hat. Unter der Woche ist es tagsüber recht ruhig, weil erst am Abend die Flugschüler von anderen Plätzen zum "Platzrunden schrubben" kommen. Das heißt jedoch auch, dass keine Infrastruktur in Form eines Campingplatzes vorhanden ist. Dieser konn-

te jedoch auf einem Vorfeldbereich mit Strom-, Wasseranschluss und Improvisationstalent gut realisiert werden. Wer jedoch kein Liebhaber von Zelt oder Camper ist, hatte die Möglichkeit, im Hotel Eifelstern oder in einer Ferienwohnung unterzukommen. Einige konnten ihr eigenes Bett genießen, was dem Teamgeist keinen Abbruch tat.

Am Anreisetag fand nach dem gemeinsamen Abendessen ein erstes Briefing mit Kennenlernen im "Oval Office" statt. Es ging um die Besonderheiten des Platzes (Sprungzone) sowie seine unmittelbare Umgebung (Luftraum Spangdahlem). In lockerer Runde wurden persönliche Ziele und Erwartungen an den Lehrgang formuliert.

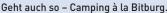
Ab Sonntag waren die Rahmenbedingungen immer dieselben. Frühstück, Treffen der Trainer um den fliegerischen

Leiter Peter Fabian (AC Nastätten), der sehr kurzfristig für den leicht verletzten Charly Müller eingesprungen war. Volker von Garrel hatte ihm seine LS3 zur Verfügung gestellt. Tagesbesprechung der Teilnehmer zum Thema Wetter, Aufgaben, Teameinteilung und Frequenzen. Alfred Perlich (AC Nastätten) musste das Wetter im Gegensatz zu 2017 – Tief "Alfred" mit ständigen Regengebieten nicht schönreden. Sein Credo in diesem Jahr hieß: "Hochdruckbrücke, Leute, wir müssen fliegen." Danach Fertigmachen und Aufbau der Flugzeuge zum Starten auf der Piste 04/22. Die Sonne brannte jeden Tag erbarmungslos auf die Beton- und Teerflächen. Die Köpfe glühten, der Verbrauch an Wasser war enorm. Hüte und Handtücher wurden im bereitgestellten Eimer getränkt.

Die Strecken orientierten sich meist

#### RHEINLAND-PFALZ







Teambesprechung auf 2 m<sup>2</sup> Schatten.

nach Norden mit Wende Dahlemer Binz, dann auf östlichem Kurs über die Mönchsheide mit einem Hüpfer über den Rhein in Richtung Marburg. Die Langohren schafften am Freitag den Sprung bis zur Wasserkuppe. Zurück Richtung Süden ging es entweder westlich oder östlich am Luftraum Hahn, vorbei an Pfälzer Wald und Saarschleife. Die Landungen auf einer Asphaltbahn von 3.000 Metern Länge und 45 Metern Breite bieten eine ungewöhnliche Anflugperspektive. Bei der festgelegten Platzrunde nördlich von Bitburg musste die Positionshöhe entsprechend maßstabsgerecht von 200 auf 500 m angehoben werden. Jeder Teilnehmer

konnte nach dieser Woche zufrieden auf die Erlebnisse und Ergebnisse blicken. Insgesamt wurden während des Lehrgangs rund 580 Stunden in der Luft verbracht. Stolze Bilanz: pro Tag durchschnittlich 410 geflogene Kilometer bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 75 km/h über rund 5:50 Flugstunden. Fünf Teilnehmer haben am Freitag ihren ersten 500-Kilometer-Flug in Standardbzw. Clubklasse-Flugzeugen geflogen. Ein dickes Dankeschön geht an Heribert Pütz (APUS e. V.), der die organisatorische Leitung der Veranstaltung zum dritten Mal übernommen hat. Danke außerdem an die Trainer Peter Fabian, Markus Wendling, Frank Steege, Bernd

van der Mühlen, Bernd Lehmann und Heribert Pütz und die Schlepp-Piloten aus Wershofen, Utscheid und Traben-Trarbach. Danke den 23 Teilnehmern für eine harmonische Urlaubswoche und an das Team vom Flugplatz Bitburg, die uns im vorgegebenen Rahmen selbständig agieren ließen. Hubert Raaf vom Streckenflugförderverein Rheinland-Pfalz e. V. war einer der F-Schlepp-Piloten und hat die Abrechnung der ganzen Veranstaltung mit Schleppkosten etc. übernommen. Auch ihm gebührt Erwähnung und Dank.

Verena Schlegel-Ballarin Fotos: Felix Lentes, Frank Steege, Norbert Peter, Verena Schlegel-Ballarin

Weitere Abbildungen und der ungekürzte Text sind auf www.luftsportmagazin.de zu finden.

## **JUGENDVERGLEICHSFLIEGEN**

#### in Utscheid beim SFV Südeifel

Vom 10.-12. August traf sich die rheinland-pfälzische Jugend in Utscheid/ Eifel. Bei herrlichem Hammerwetter konnten drei Durchgänge reibungslos durchgeführt werden. Es nahmen 13 Vereine mit 37 TeilnehmerInnen teil. Das diesjährige reine Frauen-Team kam aus Nastätten und hat auch richtig gut abgeschnitten (Dritte in der Mannschaftswertung und Clara Theis wurde Vierte in der Gesamtwertung!). Alle haben sich wohlgefühlt und die Utscheider waren wunderbare Gastgeber! Herzlichen Dank!



Die rheinland-pfälzische Jugend in Utscheid – Foto: Roland Müller

## **EINZELWERTUNG** (DIE ZEHN ERSTPLATZIERTEN)

Platz	Name	Verein
1	Marius Mangold	Segelflugzentrum Dannstadt
2	Florentin Müller	SFG Wershofen
3	Tom Everwin	Aero Club Oppenheim
4	Samuel Wyrowski	Segelflugzentrum Dannstadt
4	Clara Theis	Aero Club Nastätten
6	Andreas Waxweiler	SFV Südeifel
7	Jan-Lucca Findeisen	LSV Neumagen-Dhron
7	Louis Wartermayer	Aero Club Koblenz
9	Janis Barwig	FSV Sobernheim
10	Tillmann Lühning	Aero Club Oppenheim
10	Jann Durben	Aero Club Koblenz



Die Sieger der Einzelwertung; Foto: Anette Weidler



#### **VEREINSWERTUNG**

Platz	Verein	Punkte Mannschaft
1	Segelflugzentrum Dannstadt	257
2	Aero Club Oppenheim	296
3	Aero Club Nastätten	308
4	SFV Südeifel	311
5	Aero Club Koblenz	320
6	SFG Wershofen	331
7	LSV Neumagen-Dhron	335
8	Paradiesvögel	353
9	Aero-Club Rhein-Nahe e. V.	378
10	LSC Westerwald	411
11	FSV Sobernheim	430
12	LSV Osthofen e. V.	463
13	FSV Neustadt	473

## **EINMAL STARTEN WIE EIN EUROFIGHTER ...**

Sicherlich sind wir mit einem UL nicht ganz so schnell in der Luft, aber wir hatten die gleiche Piste zur Verfügung: 2440 m Asphalt.

Aber zunächst zurück auf Anfang ...

Es sollte zum Fliegerhorst Neuburg gehen. Unser Vereinsmitglied Jörg Schäfer hatte dank seiner Kontakte und in wochenlanger intensiver Vorbereitung alles organisiert. Elf Flugzeuge aus dem Verein Bad Neuenahr wollten am letzten Juni-Wochenende zum Militärflugplatz Neuburg an der Donau fliegen. Es war eine Führung mit Besichtigung und anschließendem gemütlichen Abend in

der Stadt geplant. Die Landezeiten auf dem Fliegerhorst waren genau festgelegt und das Hotel für etwa 24 Personen gebucht. Am Donnerstag sollte es losgehen und am Dienstag stand fest: Das Wetter im Süden spielt nicht mit. Große Enttäuschung und die Stornierung der Hotels fand statt. Doch Jörg ließ sich nicht aus seinem Konzept bringen. Wenn es nicht in den Süden unseres Landes passt, dann fliegen wir eben in den Norden. Er schaffte es tatsächlich, in kurzer Zeit unseren Besuch eines Militärflugplatzes von Neuburg nach Wittmundhafen umzulegen.

So machten sich letztendlich neun Flug-

zeuge und 20 Vereinsmitglieder von Bad Neuenahr zum Fliegerhorst Wittmundhafen wie geplant am Donnerstagmorgen auf den Weg.

Jeder Flug ist aufs Neue spannend, so auch an diesem Vormittag. Die Route führte uns durch die Kontrollzone KölnBonn. Als sich das dritte Flugzeug beim Tower meldete, fragte die Stimme am Funk nach, ob Bad Neuenahr einen Ausflug mache? Viel Zeit Genaues von uns zu erfahren blieb dem Lotsen allerdings nicht. Eine gerade vom Flugplatz KölnBonn gestartete Maschine meldete, dass sie auf der Piste wahrscheinlich zwei Hasen erwischt habe und ob

#### RHEINLAND-PFALZ



jemand dies kontrollieren könne. Kurz darauf erfolgte die Antwort, man habe einen Hasen gefunden und zwar am Stück und würde weitersuchen. Wir haben nicht erfahren, ob ein zweiter Hase in Mitleidenschaft gezogen wurde, weil wir die Kontrollzone vorher über "November" verließen.

Wir genossen einen schönen, ruhigen Flug mit toller Fernsicht, hörten die Freunde im Funk und ab und zu sahen wir eine bekannte Maschine. Alles war perfekt. Einer nach dem anderen meldete sich bei Bremen Information ab und bei Wittmund Tower an. Und einer nach dem anderen wurde entweder im Süden oder Norden vom Militärflugplatz in die Warteschleife geschickt. So kreisten wir über Langeoog und sahen uns von oben Spiekeroog an. Über Funk teilte man uns mit, dass eine Luftnotlage der Grund für die Verzögerung sei. Später erfuhren wir - natürlich nur kurz -, dass ein Kampfflugzeug Probleme mit der Steuerung hatte. Der betroffene Eurofighter ist sicher gelandet und es ist nichts passiert. Auf dem Militärgelände konnten wir nach unserer Landung weder Hektik noch irgendeine Form von Anspannung, die auf das gerade stattgefundene Ereignis schließen ließ, feststellen. Schon cool, diese Mädels und Jungs.

Unsere erste Station vor dem Mittagessen war der Tower. Hier bekamen wir einen Einblick in die Abläufe und Vorgehensweisen des höchstgelegenen Arbeitsbereichs. Ein Thema war selbstverständlich auch das Überfliegen des Militärgeländes. Die Luftwaffensoldatinnen und -soldaten wiesen uns freundlich darauf hin, dass wir jederzeit auf dem Weg zu den Inseln, sollten wir Wittmundhafen oberhalb der Kontrollzone überqueren, Kontakt mit dem Turm aufnehmen könnten. Für den Fall, dass das nicht geschehe, könne es passieren, dass man in der Luft Besuch bekomme. Schon eine interessante Vorstellung: nach einem wunderschönen Tag auf Wangerooge, den Sand noch in den Schuhen, frische Krabben und Heringssalat ohne Majo von Fisch Kruse im Bauch, also mit den Gedanken weit weg, und dann plötzlich links und rechts ein Eurofighter .... besser man meldet sich rechtzeitig.

Die Besichtigung eines Eurofighters und des Museums rundeten unseren Besuch auf dem Fliegerhorst ab. Währenddessen sahen wir immer wieder Jets starten und landen; sehr, sehr laut und extrem schnell.

Der uns zur Seite gestellte wirklich nette junge Pilot erklärte, dass die Maschinen bei Übungseinsätzen meistens zu zweit starten, zukünftige Piloten aufwendige Tests durchlaufen und sich umfangreichen Gesundheitschecks, die regelmäßig wiederholt werden, unterziehen müssen. Was absolut nachvollziehbar ist, wenn man sieht wie diese Kampfflugzeuge unterwegs sind. Ein Eurofighter erreicht vom Boden aus ein Passagierflugzeug in 35.000 ft in ca. zwei Minuten. Die Anschaffungskosten für eine Maschine liegt bei etwa 80 Mio. Euro.

Mit vielen Eindrücken, einer sehr freundlichen Betreuung und Dröhnen im Ohr verabschiedeten wir uns. Vom Fliegerhorst Wittmundhafen flogen wir zum internationalen Verkehrsflugplatz Bremen. Im Zentrum der Stadt befand sich unser Hotel. Am Abend auf der Weser-Promenade in Biergartenatmosphäre ließen wir ausführlich den Tag Revue passieren. Und alle waren sich einig: "Das hat richtig Spaß gemacht."

Text und Fotos: Kornelia Schweiger-Raphael



## **STELLENANZEIGE**

Der Luftsportverband Rheinland Pfalz sucht für die Weiterentwicklung und Pflege seiner Homepage **www.lsvrp.de** einen

Administrator / Webmaster (m/w)

Erforderlich sind Erfahrungen mit CMS-Anwendungen und Kenntnisse in der Fliegerei und im Luftsport. Der Job kann von zuhause aus erledigt werden und wird nach Aufwand auf Minijobbasis honoriert.

Bewerbungen bitte per e-Mail an p.hammann@lsvrp.de

## 5. PLATZ FÜR FLORENTIN MÜLLER BEIM BUNDESJUGENDVERGLEICHSFLIEGEN









- 1: Florentin Müller mit dem Bürgermeister von Paderborn, Michael Dreier, dem Bundesjugendleiter Max Heilmann und Levi Kern, Jan Eikmeier (Landesjugendleitung NRW)
- 2: Das RP Team hält zusammen
- 3: v.l.n.r. Tom Everwin (33.)
  aus Oppenheim, Florentin
  Müller (5.) von der SFG
  Wershofen) und Marius
  Mangold (32.) vom SFZ
  Dannstadt/Ludwigshafen
- 4: Team Rheinland-Pfalz

Zum diesjährigen Bundesjugendvergleichsfliegen am 22. und 23. September reiste das Team Rheinland-Pfalz mit den drei Piloten Marius Mangold (SZ Dannstadt), Tom Everwin (AC Oppenheim) und Florentin Müller (SFG Wershofen) zusammen mit Fluglehrer Marc Theisen und vielen Helfern nach

Paderborn-Haxterberg. Das Wetter hielt genau für die Zeit der Wertungsflüge am Samstag von 7:30 bis 16:30 Uhr, dann setzte der Regen ein. Dank der 6-Trommel-Winde aus Oerlinghausen konnten alle 135 Wertungsflüge absolviert werden. In der Gesamtwertung erreichte der erst 15jährige Florentin Müller einen hervorragenden 5. Platz von insgesamt 45 Teilnehmern. Marius Mangold belegte den 32. Platz, Tom Everwin Platz 33. Die rheinland-pfälzische Mannschaft erreichte den 7. Platz bei 15 teilnehmenden Landesverbänden. Glückwunsch!

**Anette Weidler** 

## MODELLFLUGKOMMISSION TAGT BEIM LUFTSPORTVERBAND RHEINLAND-PFALZ

Am 18.08.2018 trafen sich die Mitglieder der Modellflugkommission in Bad Sobernheim beim Luftsportverband. An der Sitzung nahmen auch der Verbandspräsident Ernst Eymann und der Geschäftsführer Peter Hammann teil. Es sollten die weiteren Aktivitäten sowie Termine festgelegt werden. Hierzu hatte Charly Brantl eine Liste mit verschiedenen Punkten aufgestellt, welche konstruktiv beraten wurden. Einig war man sich, dass die Kommission noch durch weitere Fachreferenten ergänzt werden soll – unter anderem für Elektroflug, Motorflug, Drohnen, Saalflug usw. Diese sollen den Modellfliegern als Ansprechpartner für ihr Fachgebiet zur Verfügung stehen. Hier sind die Vereine aufgerufen, unter ihren Mitgliedern geeignete Leute

für eine Mitarbeit anzusprechen und dem Verband zu melden. Interessenten können sich aber auch direkt mit der Kommission in Verbindung setzen.

Ein weiteres großes Thema war die Jugendarbeit. Der Jugendreferent Dirk Wagner legte Möglichkeiten dar, wie – vor allem im schulischen Bereich – Jugendliche für den Modellflug begeistert werden können. Näheres wird er in einem Bericht in "Luftsport" erläutern.

Die Web-Seite (lsvrp.de/sparten/modellflug) soll weiter vervollständigt werden. Hierzu erläuterte Ludwig Feuchtner die nächsten Schritte.

Neben weiteren internen Themen sind auch Termine festgelegt worden. So soll am 16.02.2019 die nächste Modellflieger-Tagung stattfinden. Diese Versammlung soll in Zukunft möglichst immer am dritten Samstag im Februar terminiert werden.

Im neuen Jahr wird in Sobernheim eine Flugleiterschulung durchgeführt. Hierfür ist der 10.03.2019 vorgesehen.

Weitere Veranstaltungen und Termine werden immer im "Luftsport" und auf der Homepage eingestellt. In diesem Zusammenhang werden die Vereine nochmals darauf hingewiesen, dass sie ihre Termine unbedingt melden sollen. Das nächste Treffen der Modellflugkommission wird am 19.01.2019 stattfinden. Vielleicht können dann auch neue Referenten begrüßt werden, die sich zur Mitarbeit in der Kommission bereit erklären.

**Charly Brantl** 

## **AERO-CLUB KOBLENZ – SOMMERLAGER 2018**

Vom 7. Juli bis zum 22. Juli fand das Sommerlager der Segelflieger des Aero Club Koblenz unter der Leitung von Jakob Großer und Ruth Naujokat in Winningen auf dem Flugplatz statt.

Die Jugendgruppe war mit gut 15 Jugendlichen im Alter von 15 bis 23 vertreten. Die Stimmung untereinander war super, was dazu führte, dass die meisten am Platz gecampt haben. Nicht selten saßen wir abends noch bis spät in die Nacht am Lagerfeuer und redeten über Gott und die Welt. Einen Abend waren wir, die Jugendgruppe, aber auch in Mülheim Lasertag spielen.

Das super Wetter ließ zu, dass wir wirklich jeden Tag fliegen konnten. Auch die Thermik meinte es dieses Jahr sehr gut mit uns. Die Streckenflieger flogen zum Teil über 500 km über Land. Doch auch für Schüler war das Wetter sehr lehrreich, weil man eben nicht direkt nach fünf Minuten wieder landen musste. Wir konnten oft bis 21:00 Uhr fliegen und schafften manchmal sogar 40 Starts am Tag. An der Stelle auch ein Lob an die Fluglehrer, die sich für uns Urlaub genommen haben und uns in unserer Ausbildung so unterstützen.

Das brachte jeden Einzelnen viele Schritte voran. Es kommt nicht oft vor, dass fünf Flugschüler innerhalb von zwei Wochen ihren ersten Alleinflug fliegen (Viktor Taube, Justus Hillen, Juliane von Steinaecker, Michael Nohn und Hannah Dauer). Hinzu kommt eine B-Prüfung (Frederike Giesen), zwei C-Prüfungen (Florian Nikodemus, Paul Nußbaum) und zwei erste 50-km-Flüge (Jann Durben, Louis Watermayer).

Es war ein sehr erfolgreiches, lehrreiches und super lustiges Sommerlager, mit vielen schönen Erfahrungen und Erinnerungen.

**Hannah Dauer** 

#### **WIR GRATULIEREN**



#### **Robin Christmann**

Robin Christmann (23) zum ersten Alleinflug. Robin hat am 16.06.2017 mit seinem Fluglehrer Jürgen Vater die Ausbildung zum Luftsportgeräteführer begonnen und rund 10 Monate danach seine erste Solo-Platzrunde geflogen.



Lena Kohl hat Ende Juni in der ASK 13 ihre praktische Prüfung bestanden. Ihr Prüfer Peter Tielmann war einer der ersten Gratulanten.



#### Juliane von Steinaecker Hannah Dauer

Juliane von Steinaecker und Hannah Dauer (beide 16) legten am 17.07.2018 ihre A-Prüfung ab. Für die beiden Freundinnen war es ein besonderes Erlebnis, ausgerechnet fast zeitgleich das erste Mal alleine im Cockpit zu sitzen.



#### Christina Weinstock

Christina Weinstock (23) legte am 31.05. ihre A-Prüfung auf der ASK 21 ab. Den ersten Flug des Tages hatte sie mit Fluglehrer Frank Ortmann, gefolgt vom Überprüfungsflug mit Fluglehrer Swen Körsten.

#### Aero-Club Trier & Konz



#### Maximilian Goormann

Maximilian Goormann (14) freut sich mit Fluglehrer Mario Dusemond über den ersten Alleinflug.

## **Mathias Ludwig**

Die Dannstadter Segelflieger trauern um ihren Vereinskameraden Mathias Ludwig, der uns alle nach einer schweren Erkrankung verlassen hat.

Mathias war für uns nicht nur ein Fliegerkamerad, er war Teil des Vereins. Schon als Kleinkind kam er regelmäßig mit seinem Vater zum Flugplatz. Sein Vater Manfred war ebenfalls Mitglied der SFG als Segel-und Motorflieger und so wuchs Mathias auch im Verein und in der Vereinsgemeinschaft auf.

Mit 14 begann für ihn die Flugausbildung und der Flugplatz wurde seine zweite Heimat. Mit den Jahren kam zum Segelflugschein die Berechtigung zum Mose und Motorflug, dann die Weiterbildung zum Fluglehrer und anschließend Flugzeug- und Motorenwart.

Darüber hinaus war er immer dort, wenn Hilfe nötig war. Die Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Flugzeugen hat er in seiner dienstfreien Zeit während der Woche meist allein und manchmal bis in die Nacht erledigt. Somit waren die Flugzeuge am Wochenende wieder einsatzfähig. Als Vor-

standsmitglied und technischer Leiter war er bis zum Ausbruch seiner schlimmen Krankheit für die SFG da.

Das größte Highlight seiner fliegerischen Laufbahn war zweifelsfrei, als seine Tochter Anna-Lena in die gleichen fliegerischen Fußstapfen wie Papa und Opa trat und bereits mit 14 Jahren schon allein flog. Vielen Fliegern ist er



als Fluglehrer, Wettbewerbsteilnehmer oder aus seiner Zeit beim LBM bekannt. Wir sind dankbar für die vielen schönen Stunden, die wir mit ihm verbringen durften und werden die Erinnerung an Mathias in Ehren halten.

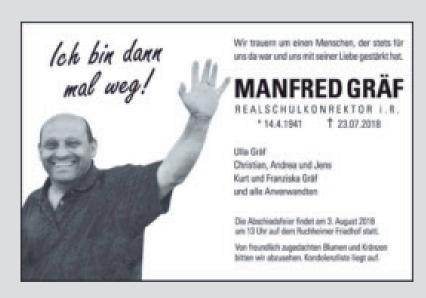
SFG Giulini

## Manfred Gräf

## Liebe Fliegerkameradinnen, liebe Fliegerkameraden,

Manfred Gräf hat uns für immer verlassen. Wir verlieren mit ihm einen außergewöhnlich kompetenten, positiven und engagierten Freund. Insbesondere im Bereich UL hat Manfred Maßstäbe gesetzt, auf der wir unsere heutigen aufbauen konnten.

Die Flieger im Luftsportverband Rheinland-Pfalz verabschieden sich von Manfred mit einem Zitat von Antoine de Saint-Exupéry:



Ich bin von euch gegangen, nur für einen Augenblick, und gar nicht weit. Wenn ihr dahin kommt, wohin ich gegangen bin, werdet ihr euch fragen, warum ihr geweint habt.

In stillem Andenken Ernst Eymann

## DATUM VERANSTALTUNG ORT

19. – 21.10. und 26. – 28.10.2018 (2 Wochenenden)	JuLeiCa-Lehrgang	Bad Sobernheim
10. November 2018	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
11. November 2018	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
17. November 2018	UL- und Motorfliegertag	Bad Sobernheim
03. November 2018	Deutscher Segelfliegertag	Koblenz
23. – 25. November 2018	Jugendleitertagung 2018	Bad Sobernheim

Änderung UL- und Motorfliegertag 18.11.2019

## **SCHULE DER FLIEGER 2018**

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



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

Fluglehrerfortbildung 2019 (Schwerpunkt Segelflug)	12.01. – 13.01.2019
Fluglehrerfortbildung 2019 (Schwerpunkt Motorflug)	09.02 - 10.02.2019
Fluglehrerausbildung Segelflug	19.01. – 20.01.2019 und 07.04. – 19.04.2019
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	29.04. – 02.05.2019
Ultraleicht-Fluglehrerassistenten-Lehrgang	26.01. – 27.01.2019 und 29.04. – 10.05.2019
Ultraleicht-Fluglehrerlehrgang für Inhaber von Lehrlizenzen	29.04. – 02.05.2019
CRI-Lehrgang	26.01. – 27.01.2019 und 29.04. – 02.05.2019
CRI-Lehrgang für Inhaber anderer Lehrlizenzen (außer UL)	29.04. – 01.05.2019

## **TECHNIK**

Technik Grundmodul	27.10.2018
Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2)	25.10. – 28.10.2018
Werkstattleiterlehrgang Holz-Gemischtbauweise	13.10. – 20.10.2018
Bespannen mit Oratex, Bad Sobernheim	29.11 01.12.2018
Zellenwart FVK	14.02. – 17.02.2019

## THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 (Frühjahr) *	23.02. – 01.03.2019
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL (Frühjahr) *	16.02. – 17.02.2019 und 23.02. – 01.03.2019
Fallschirmpackerlehrgang	17.11. – 20.11.2018
Flugleiter für Landeplätze, Segelflug- u. UL-Gelände	02.02.2019
Streckenflugseminar für Einsteiger	01.02. – 03.02.2019

<sup>\*</sup>mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

Im Fallschirmpackerlehrgang, beim Werkstattleiterlehrgang (Holz/Gemischt) gibt es noch freie Plätze!

ALLE VERANSTALTUNGEN, AUSFÜHRLICHE INFORMATIONEN HIERZU UND ONLINE-ANMELDUNGEN ÜBER WWW.LSVRP.DE BUCHUNGEN ÜBER VEREINSFLIEGER

## WAS ERWARTET MICH BEIM NÄCHSTEN FLUG?

## Selbsteinschätzungen und Herausforderungen für den nächsten Flug

Von Fritz Adrian Lülf und Christoph Santel

Im Rahmen unserer Reihe zur Flugsicherheit hatten wir in der Ausgabe Juni/Juli den "LuftSport-Flugsicherheitspreis" ausgeschrieben. Hierzu eine Bewerbung von Fritz Adrian Lülf und Christoph Santel.

#### **EINLEITUNG**

"Es gibt alte Piloten und es gibt kühne Piloten, aber es gibt keine alten kühnen Piloten." Das Zitat wird André Kostolany zugeschrieben. Es ist jedem, der in der Luftfahrt unterwegs ist, schon in der einen oder anderen Form über den Weg gelaufen. Die hier vorgestellte Methode soll jungen Piloten, die gerade von ihren Fluglehrern und Prüfern in das selbstständige Fliegen entlassen wurden, eine praktische Hilfe bieten, um

- Flüge systematisch nach Anforderungen zu bewerten
- Verbesserungsmöglichkeiten für die eigenen Fähigkeiten zu entdecken
- Flüge zu planen, mit denen sie sich selbst herausfordern und verbessern können
- mögliche Risiken zu identifizieren und zu vermeiden

#### **METHODE**

Die Methode sieht den Flug als eine Art Kochrezept, das aus verschiedenen Zutaten besteht. Zu jeder Zutat schätzen Pilotinnen und Piloten ihre Fertigkeiten ein und bewerten und planen den Flug.

#### **DIMENSIONEN**

Die Einschätzung der Fertigkeiten und die Anforderung des Fluges erfolgen entlang verschiedener Dimensionen. Wichtig ist, dass in jeder Dimension die Fertigkeiten und die Anforderungen für sich betrachtet werden können und sich die Fertigkeiten und die Anforderungen in verschiedenen Dimensionen nicht gegenseitig beeinflussen.

Folgende Dimensionen können betrachtet werden und zu jeder Dimension gibt es eine Reihe von Fragen:

#### Navigation und Lufträume

- Ist mir das Gelände bekannt, über dem ich fliegen werde (Orientierung, Berge, Auffanglinien...)?
- Kenne ich die Landmarken und Orientierungspunkte?
- In welchen Lufträumen werde ich unterwegs sein (freigabepflichtig oder nicht)?
- Sind mir die Lufträume bekannt?
- Weiß ich, was mich in den Lufträumen erwartet und wie ich mich darin verhalten muss?

#### Flugplätze

- Welche Flugplätze liegen auf meiner Route?
- Sind mir die Flugplätze bekannt?
- Sind mir die Verfahren bekannt und wie gut beherrsche ich sie?
- Welche rechtlichen und meteorologischen Anforderungen gelten?
- Wie sind die Öffnungszeiten der Flugplätze?

#### Passagiere

- Werde ich Passagiere dabei haben?
- Wenn ja, wie gut kenne ich die Passagiere?
- Könnten die Passagiere in Panik geraten oder etwas Unvorhergesehenes tun?

#### Wetter

- · Wie gut ist das Wetter?
- Wird es einfach oder schwierig zu starten, zu fliegen und zu landen sein?
- Ist mein Flug so lang oder weit, dass sich das Wetter grundlegend ändern kann?

#### – Flugzeug

- Wie gut kenne ich das Flugzeug?
- Wo bewege ich mich bezüglich der Flugleistungen (Reichweite, Beladung, Schwerpunkt, Startstrecke, Steigleistung, Landestrecke...)?
- Kenne ich alle Checklisten, sitzen alle Handgriffe?
- Wie sieht es mit Notfall-Checklisten aus?

#### - Ausdauer und Belastbarkeit

- Wie oft habe ich schon z.B. einen ähnlich langen Flug gemacht und mir das entsprechende Sitzfleisch antrainiert?
- Bin ich das erste Mal ein ganzes Wochenende unterwegs?
- Schlafe ich auf einem fremden Platz oder im Sommer unter der Fläche?

Diese Liste ist weder vollständig noch soll sie es sein. Jeder Pilot kann und muss seine eigenen Dimensionen und Fragen finden, nach denen er seine Fertigkeiten und die Anforderungen für den geplanten Flug bewertet.

#### **BEWERTUNG**

Jede dieser Dimensionen bewertet jetzt der Pilot nach **Fertigkeiten** und **Anforderung**. Beide Bewertungen sind vollkommen subjektiv, schwer quantifizierbar und hängen sicherlich auch von der Tagesform ab. Daher ist es wichtig, dass die bei-

#### **FLUGSICHERHEIT**

den Bewertungen gemeinsam vorgenommen werden, denn nur so haben beide Bewertungen einen gemeinsamen Maßstab und sind vergleichbar.

#### Die Bewertung nach den eigenen Fertigkeiten beantwortet die Fragen:

- Wie sicher fühle ich mich in diesem Dimension?
- Wieviel aktuelle Übung und Erfahrung habe ich in dieser Dimension?
- Was sagen die objektiven Daten?

Der letzte Punkt "Was sagen die objektiven Daten" ist bei der Einschätzung der eigenen Fertigkeiten der wichtigste Punkt. Gemeint sind damit objektive, quantifizierbare Daten, die etwas über die eigenen Fertigkeiten aussagen. Am bekanntesten ist sicherlich das weit verbreitete Trainingsbarometer, bei dem die Anzahl der Starts und die Anzahl der Flugstunden in den letzten Monaten zu einem Trainingstand zusammengefast werden. Aber es könnte auch einfach ein Blick ins eigene Flugbuch sein, um zu zählen, wie oft ich selbst wirklich zu diesem oder zu jenem Platz geflogen bin. Zudem haben einige Hersteller und Flugschulen eigene Zählungen, Trainingstabellen und Kennzahlen entwickelt, die einem Piloten dabei helfen, sein eigenen Fertigkeiten objektiv zu beurteilen und sich eben nicht "in Sicherheit" zu lügen, um einen bestimmten Flug unbedingt durchführen zu können.

#### Die Bewertung nach Anforderung beantwortet die Fragen:

- Wie sehr wird mich der geplante Flug in dieser Dimension herausfordern?
- Was kann der geplante Flug mir an vorhersehbarer Anstrengung abverlangen?
- Wie viel ,Platz nach oben' habe ich in dieser Situation, bevor mich etwas Unvorhergesehenes überfordert?

#### KAPAZITÄT

Die Kapazität, mit der der Flug durchgeführt wird, ist der Abstand zwischen der Bewertung der Fertigkeiten und der Bewertung nach der Anforderung in den einzelnen Dimensionen. Die Kapazität ist der Abstand von dem, was der Flug dem Piloten vorhersehbar abverlangt, und der Grenze seiner Fertigkeiten.

Natürlich sollte die Kapazität immer positiv sein und die Fertigkeiten größer als die Anforderungen. Die Kapazität gibt dem Piloten die Marge, den Spielraum und die Reserve, wenn etwas Unvorhergesehenes passiert.

Je kleiner die Kapazitäten für einen Flug werden, desto mehr ist vorhersehbar, dass die Arbeitsbelastung steigt. Für die allgemeine Luftfahrt gilt üblicherweise, dass eine steigende Arbeitsbelastung mit schlechterer Pilotenleistung im Cockpit ("Performanz") und geringerem Situationsbewusstsein ein-

Andererseits können Kapazitäten durch gezieltes Training ausgebaut werden. Dies läuft, indem sich der Pilot in einem Flug gezielt eine oder zwei Fertigkeiten heraussucht, bei der eine geringe Kapazität zwischen Fertigkeiten und Anforderungen besteht.

#### BEISPIELE

#### Ein einfacher Flug

Ein einfacher Flug bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung der eigenen fliegerischen Fertigkeiten. Entlang der Dimensionen kann so ein Flug wie folgt dargestellt werden:

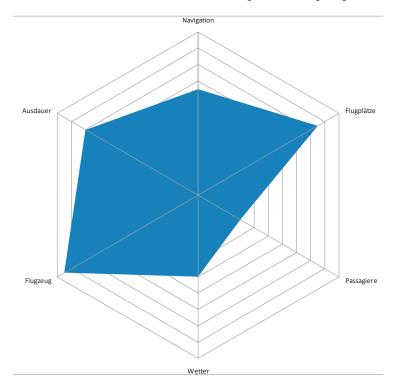
- Navigation und Lufträume: Lokalflug zur nächsten Burg, zu der ich auch am Sonntag zu Fuß wandere. Dort kenne ich die Landmarken und habe auf der Karte geprüft, dass ich dort nur durch nicht freigabepflichtigen Luftraum hinkomme. Ebenfalls kenne ich den "Sightseeing"-Verkehr, der sich am Wochenende ebenfalls die Burg ansieht.
- Flugplätze: Als Lokalflug starte und lande ich auf meinem Heimatflugplatz. Ich kenne den Flugleiter und die Verfahren und haben den Platz schon in der Ausbildung vielfach ab- und angeflogen
- Passagiere: Ich nehme erst mal niemanden mit, damit ich mich in Ruhe an das 'alleine' Fliegen gewöhnen kann
- Wetter: Ich suche mir einen ruhigen Tag aus, an dem es weder zu windig noch zu heiß ist
- Vertrautheit mit dem Flugzeug: Ich nehme die Maschine, mit der ich auch den Großteil meiner Ausbildung geflogen bin. So kenne ich nicht nur die Leistungen, Verfahren und Handgriffe - sondern sogar das Kennzeichen hat sich bei mir bereits eingeprägt.
- Ausdauer und Belastbarkeit: Ich fliege am späten Nachmittag, weil ich mich da bereits von meinem Mittagstief erholt habe. Mit diesen Überlegungen sind bereits alle notwendigen Überlegungen zu Fertigkeiten und Anforderungen abgeschlossen. Die Überlegungen lassen sich in dieser Tabelle zusammenfassen:

Dimension	Fertigkeiten	Anforderungen
Navigation	War schon zu Fuß da	kein freigabepflichtiger Luftraum
Flugplätze	schon hunderte Male ab- und angeflogen	und auch zum hunterundersten Mal
Passagiere	bisher nur mit Fluglehrer oder unter Aufsicht Solo geflogen	kein Passagier dabei
Wetter	in der Ausbildung bei Wind und Regen geflogen	ruhiger sonniger Tag
Flugzeug	Großteil der Ausbildung darin absolviert	immer noch das gleiche
Ausdauer	Schon das Dreieck geflogen	relativ kurzer Flug

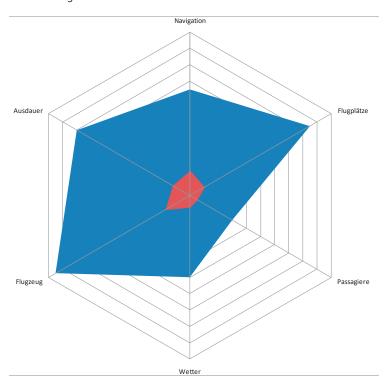


#### VISUALISIERUNG

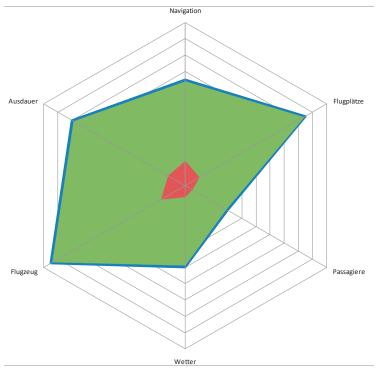
Zu der obigen Tabelle gibt es auch eine sehr anschauliche Visualisierung. Dazu werden die einzelnen Dimensionen sternförmig um ein gemeinsames Zentrum herum aufgetragen und in die Richtung jeder Dimension trägt der Pilot seine eingeschätzten Fertigkeiten ein. So entsteht folgendes Diagramm, das etwas an ein Spinnennetz erinnert. In diesem Beispiel sind die Werte relativ hoch, denn der Pilot hat er gerade die Prüfung bestanden und ist in der Vorbereitung darauf viel geflogen.



Auf dieselbe Art und Weise werden jetzt die Anforderungen des Fluges in den einzelnen Dimensionen aufgetragen. Hier sind die Werte relativ klein, denn es soll sich ja um einen einfachen Flug handeln.

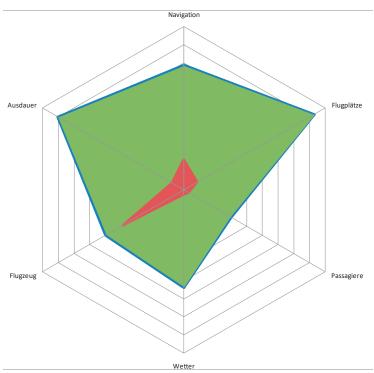


Die Kapazitäten ergeben sich, wie oben beschrieben, aus der Differenz zwischen Fertigkeiten und Anforderungen. Sie sind rundherum sehr hoch.



#### PLANEN MIT ANFORDERUNGEN

Um sich allerdings als Pilot weiter zu entwickeln, wäre es hier möglich, sich einer Anforderung zu stellen - z.B. ein Flugzeugmuster zu wählen, mit dem man weniger vertraut ist.



Wenn sich jetzt das Wetter unvorhergesagt ändert, gehe ich wieder auf mein ursprüngliches Flugzeugmuster zurück (wenn das möglich ist) oder ich plane einige Platzrunden ein, um mich nochmal mit dem Flugzeugmuster vertraut zu machen.

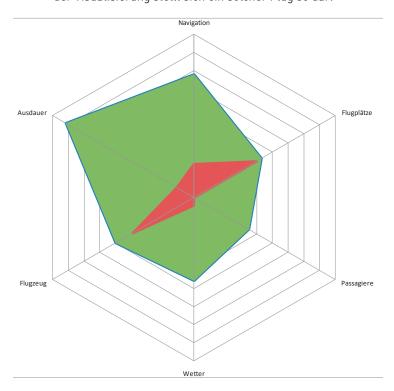
#### ENTWICKLUNG

In der eigenen Entwicklung kann der Pilot geringe Fertigkeiten identifizieren und bewusst - beherrschbare - Anforderungen einbauen. Dazu nutzt der Pilot die Methode wie folgt.

#### Mehrere Anforderungen identifizieren

Geringe Kapazitäten in einzelnen Dimensionen eines geplanten Fluges müssen nicht schlecht sein. Vielmehr können sie als Herausforderungen dazu genutzt werden, um im Rahmen von gezielten Übungen die eigenen Fertigkeiten auszubauen. Jedoch geht eine geringe Kapazität mit höherer Arbeitsbelastung einher. Als Pilot bin ich näher an meiner Belastungsgrenze. Hat der geplante Flug mehrere Dimensionen, bei denen die Anforderungen nahe an meinen Fertigkeiten liegen, so ist absehbar, dass ich eine große Arbeitsbelastung bewältigen muss. (Beispiel: Fliege ich erstmals mit einem unbekannten Flugzeugmuster und/oder mit mir unbekannten Passagieren einen mir unbekannten kontrollierten Verkehrsflughafen bei Regenwetter mit tiefer Bewölkung an, so ist meine Arbeitsbelastung vermutlich immens). Üblicherweise geht eine große Arbeitsbelastung mit einer schlechteren Pilotenleistung im Cockpit ("Performanz") und geringerem Situationsbewusstsein einher. Somit sinken die Kapazitäten, welche ich als Pilot zur Verfügung habe, um "sicher" mit unvorhergesehenen Ereignissen zurechtzukommen. Kurzfristig geänderte Anflugverfahren, Systemfehler oder das Verhalten von Passagieren werden dann schnell zu bedrohlichen Ereignissen.

Ein Flug zu einem unbekannten Platz in einem unbekannten Flugzeug ist ein klarer Fall einer doppelten Anforderung. In der Visualisierung stellt sich ein solcher Flug so dar:



Deutlich erkennbar sind die hohen Anforderungen - und gleichzeitig geringen Kapazitäten - in den Dimensionen Flugplätze und Flugzeuge. Dies ist ein Flug mit einem geringen Spielraum für Unvorhergesehenes.

#### FLÜGE WIEDERHOLEN

Um sich zu entwickeln ist es natürlich wichtig, die eigenen Fertigkeiten in den einzelnen Dimensionen ständig zu verbessern. Damit man die eigenen Fertigkeitsmargen erhöht, können Flüge so geplant werden, dass die Fertigkeiten in einzelnen Dimensionen gezielt ausgebaut werden.

#### In dem oben beschriebenen Fall gibt es dazu zwei Möglichkeiten

- den geplanten Flug mit dem unbekannten Flugzeug, aber zu einem bekannten Platz durchführen
- den geplanten Flug zu dem unbekannten Platz, aber mit dem bekannten Flugzeug durchführen.

In beiden Fällen bleibt nur eine Anforderung übrig, an der gezielt und konzentriert gearbeitet werden kann. Natürlich ist es dann nur eine Frage der Zeit, auch die jeweils zweite Möglichkeit durchzuführen. Es macht also durchaus Sinn, zuerst mit dem bekannten Flugzeug zum unbekannten Flugplatz zu fliegen, sich dann den Flugplatz anzugucken und, wenn der Flugplatz ausreichend bekannt ist, mit einem unbekannten Flugzeug zurückzukehren.

Auf genau die Weise lassen sich auch alle anderen Dimensionen einzeln verbessern und dann kombinieren.

Wenn ich einen Flug plane, bei dem ich erkenne, dass die Kapazitäten rundherum in allen Dimensionen gering sind, dann ist das ein guter Zeitpunkt, die ganze Planung zu abzubrechen. Denn noch einmal: geringe Kapazitäten bedeuten eine schlechte Leistung von mir als Piloten und keinen Spielraum für Unvorhergesehenes. So einen Flug führe ich nicht durch!

#### ZUSAMMENFASSUNG

Die vorgestellte Methode bietet einen Rahmen für die Selbsteinschätzung, wie groß die Arbeitsbelastung für einen geplanten Flug werden könnte und wie groß der Abstand zwischen den eigenen Fertigkeiten und den Anforderungen eines Fluges sein werden. In voneinander unabhängigen Dimensionen schätzt der Pilot Anforderungen ein und erhält mit einer einfachen Visualisierung einen Überblick über die Kapazitäten für den geplanten Flug.

Wichtig ist es dabei, geringe Kapazitäten in mehreren Dimensionen zu identifizieren, die gleichzeitig auftreten, und ihnen zu begegnen. Die Anforderungen sollen allerdings nicht vom Fliegen abhalten, sondern gezielte Schwerpunkte für die eigene Verbesserung bieten. So kann ein Pilot auch ganz bewusst Entscheidungen treffen, wie zum Beispiel einen unbekannten Platz anzufliegen, einen freigabepflichtigen Luftraum zu durchfliegen oder sich auf ein neues Flugzeug einweisen zu lassen, um sich selbst im besten Sinne herauszufordern und weiterzuentwickeln - solange in keiner anderen Dimension eine ähnlich große Anforderung besteht.

Mit etwas Übung kann die genannte Methode dazu genutzt werden, schon in der Flugvorbereitung und vor dem inneren Auge eine Einschätzung von dem geplanten Flug vorzunehmen, die richtigen Entscheidungen treffen die falschen Fehler zu vermeiden.

#### AUTOREN

Fritz Adrian Lülf hat Luft- und Raumfahrttechnik in Stuttgart studiert und in Paris zum Thema numerische Verfahren promoviert. Seit zwei Jahren ist er "junger" Pilot. Er arbeitet als Consultant und technischer Redakteur an der Aufbereitung, Architektur und Darstellung von Informationen und berät zum Thema Sicherheit von Maschinen. Als anerkannter Theorielehrer für die Fächer Aerodynamik und Luftfahrzeugkunde bildet er Flugschüler, andere Piloten und angehende Fluglehrer aus.

Christoph Santel hat Luft- und Raumfahrttechnik in Aachen studiert und in Darmstadt zum Thema "Einflussfaktoren auf die Gebrauchstauglichkeit von Kollisionswarnsystemen im Segelflug" promoviert. Er arbeitet zurzeit im Bereich der Zulassung von Antrieben für die allgemeine Luftfahrt. Als Segelfluglehrer und akkreditierter Human Factors Specialist bildet er den fliegerischen Nachwuchs aus. Zuvor war er Pilot im Forschungsflugbetrieb und hat Lehrerfahrung in der Ingenieurausbildung im Bereich der Flugmechanik.

## **LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS**

In der Ausgabe Juni/Juli hatten wir auf Anregung und dank einer großzügigen Spende von Harald Meyer den LuftSport-Flugsicherheitspreis angekündigt. Der Preis ist mit 1500 € dotiert.

Vereine, die Maßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit unternommen haben, beschreiben diese formlos und senden sie zusammen mit Daten zum Verein (betriebene Luftsportarten, Anzahl Mitglieder und Flugzeuge etc.) an flugsicherheit@luftsportmagazin.de

Neben Vereinen können auch Einzelpersonen (Piloten) teilnehmen. Einsendeschluss ist der 31.Dezember 2018. Die Jury, bestehend aus Harald Meyer, einem Vertreter des Ausschusses Flugsicherheit des DAeC und einem Redakteur des Magazins, ermittelt aus den Einsendungen den oder die Preisträger. Der Preis kann geteilt werden, der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Preisverleihung findet im Rahmen der AERO 2019 statt.

## FÜR ALLE DIE AUF NUMMER SICHER GEHEN WOLLEN!

## MAGNUM GESAMTRETTUNGSSYSTEME

## MARS RETTUNGSFALLSCHIRME















Die Wershofener Segelflieger, im selbsternannten Thermikparadies Eifel beheimatet, hatten schon früh ein gutes Händchen für tolle Flugtage und lockten bereits in den 60er, 70er und 80er-Jahren zigtausende Besucher in die Nordeifel, um dort unter anderem die weltberühmte britische Kunstflugstaffel "Red Arrows" zu bestaunen. Seit 1996 gab es in Wershofen Flugplatzfeste für die ganze Familie bei freiem Eintritt. Im Jahr 2012 haben die Wershofener dann das Nostalgische Flieger-Picknick ins Leben gerufen. Das diesjährige Flugplatzfest am 1. und 2. September war die vierte Veranstaltung dieser Art und ein Riesenerfolg.

Vorab: Als überschaubarer Segelflugverein ein solches Großereignis zu stemmen, ist bewundernswert und setzt enormes ehrenamtliches Engagement der Mitglieder voraus. Auch 2018 hat sich der Aufwand wieder gelohnt. Als Hauptsponsor hatte Petrus perfektes Wetter spendiert, und so zog es Besucher von nah und fern – auf dem Landweg und in der Luft – in Scharen nach EDRV. Das Konzept der Wershofener: Das Flugplatzfest ist nicht nur Flugtag, sondern ein Komplettpaket aus Oldtimer-, Retroplane- und Cessna-Treffen, zünftigem Flieger-Picknick, Fête, Flugshow, Flohmarkt, Kinderaktionen – kurz, Unterhaltung für die ganze Pilotenfamilie.

#### Nostalgisches Flieger-Picknick

In den USA haben Flieger-Picknicks eine lange Tradition. Mit Picknickdecke und reich gefülltem Korb im Gepäckraum fliegt man mit dem Flugzeug zu einem schön gelegenen Landefeld, um dort mit Fliegerfreunden einen geselligen Nachmittag zu verbringen. Das funktionierte auch in Wershofen, nur dass der Veranstalter die angereisten Oldtimer-, Youngtimer- sowie Retroplanebesatzungen – oft im nostalgischen Outfit – mit einem gefüllten Picknickkorb überraschte. Nach der Hangar-Party am Samstagabend schlief man standesgemäß mit Schlafsack und Zelt unterm Flügel. In der Szene hat es sich das Ereignis herumgesprochen und lockt immer mehr Oldtimer, Cessna-Flugzeuge und Retroplanes in die Eifel.

#### Cessna-Treffen

Im Rahmen des vierten Nostalgischen Flieger-Picknicks fand das Classic-Cessna-Meeting in Zusammenarbeit mit der deutschen Sektion der International Cessna 120-140 Association statt. Der Einladung waren etwa 30 Besatzungen gefolgt. Vom ältesten Modell, einer C-145 Airmaster von 1939 über die C120/140 Reihe, C170, C172, C180, C185, C195 bis hin zur C305 war alles vertreten. Für die Gäste ein hervorragender Überblick über die Geschichte dieser erfolgreichen Flugzeuge, für die anfliegenden Besatzungen Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch. Im Falle der C-145 Airmaster konnte Bill Batesole aus New Hampshire USA - mit Fedex Boeing 777 über Lüttich angereist und selbst bis vor kurzem Airmaster-Owner - dem Piloten Thomas Schütthoff Tipps für die Einstellungen seines Triebwerks geben.

#### Static Display, Flugshow, Passagierflüge

Am Samstag und Sonntag pilgerten dann mehr als 6000 Besucher zum Sonderlandeplatz EDRV, wo nur eine kleine Parkgebühr erhoben wurde, ansonsten trotz aller Attraktionen freier Eintritt war. Am Boden und in der Luft konnten sie knapp 150 verschiedene Flugzeuge bestaunen. Die ein Kilometer lange Reihe der ausgestellten Flugzeuge gab einen tollen Überblick über die Geschichte und Vielfalt der Fliegerei. Neben Überflügen und Kunstflugvorführungen bestand die Möglichkeit zu Rundflügen, in den Flugzeugen des Vereins und in vielen der angereisten Oldtimer. So kamen an den beiden Tagen 444 Flugbewegungen zustande, erflogen von insgesamt 142 Flugzeugen.









- 1: Strahlend blauen Himmel und glänzendes Metall gab es reichlich beim diesjährigen Flugplatzfest
- 2: Viele Piloten kamen im passenden Outfit mit ihren Klassikern zum "Nostalgischen Flieger-Picknick" nach Wershofen. Die Besatzung der HB-CKA gewann dafür den Preis als "Beste Nostalgiker".
- 3: So weit das Auge reichte standen Oldtimer und Youngtimer Flügel an Flügel. Rund 140 Flugzeuge waren in die Eifel gekommen, darunter mehr als 20 klassische Cessnas.
- 4: Wer wollte, konnte auch mit Oldtimern in die Luft gehen, wie mit der Boeing Stearman "Old Crow" von Hans Nordsiek.
- 5: Zum Nostalgischen Flieger-Picknick kamen nicht nur alte (Bücker Jungmann, links), sondern auch neue (Dallach Sunwheel, rechts) Doppeldecker zusammen.

Für die am Boden gebliebenen gab es viel zu erleben: Verkaufsstände, Modellflugsimulatoren, einen Flohmarkt, Aktionen für Kinder und natürlich Verpflegung und Getränke jeglicher Art. Auf große Resonanz stieß auch die Verlosung von Rundflügen und Modellflugzeugen, während "The Storyteller" Hans Nordsiek nicht nur Kinder vor einer Boeing Stearman mit seinen Geschichten über die Fliegerei begeisterte.

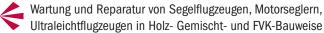
Fazit: Das "Format", das der Verein unter Leitung von Uwe Bodenheim für sein Flugplatzfest entwickelt hat, hat sich in vielerlei Hinsicht bewährt. Besatzungen der anreisenden Flugzeuge können Gleichgesinnte treffen, beim Flieger-Picknick und der Fête Spaß haben, das eigene Flugzeug präsentieren oder auch Passagieren einen Mitflug gönnen. Die Gäste erwartet Luftsport zum

"Anfassen", Gespräche mit Piloten, Demonstrationen am Boden und in der Luft. Und dem Verein scheint das Fest – trotz enormen Einsatzes aller Mitglieder – Spaß zu machen, sonst würden sie diesen Aufwand kaum alle zwei Jahre auf sich nehmen.

Vor einigen Jahren wurde die SFG Wershofen bereits vom DAeC als familienfreundlicher Verein ausgezeichnet. Schon damals galt: Wir wollen allen Besuchern des Flugplatzes, Piloten, Mitgliedern, Familienmitgliedern, Kindern und Gästen einen Ort bieten, an dem man sich wohlfühlt – ganz gleich, ob man nun fliegen will oder nicht. Sicher kein Zufall – Nachwuchssorgen hat der Verein übrigens nicht ...

KF/Quelle SFG Wershofen e.V./Uwe Bodenheim/Janós Wagner Fotos: Rainer Freund, Marc Schultz, Janós Wagner







Jahresnachprüfung von Motorseglern, Segel- und UL-Flugzeugen

Zertifiziert nach EASA Part F und G.;
 zertifiziert als LTB nach Richtlinien des LBA, d.h. Anhang II.
 Technische Betreuung von Segelflugzeugen und Motorseglern



LTB Follmann Inh. Marc Kön Bahnhofstr. 44 54518 Sehlem Telefon: 06508 - 91 98 295 Fax: 06508 - 91 98 296 www.ltb-follmann.de info@ltb-follmann.de

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

# UL WM - Silber für Ulrich Nübling





- 1: Warten in der Quarantäne. Vor dem Start zur Wettkampfaufgabe müssen die Flugzeuge in einem abgesperrten Bereich abgestellt werden.
- 2: Kreative Lösungen für die Vorbereitung zur Navigationsaufgabe mit Suchbildern.
- 3: Das deutsche Team Schlenker/Wagner beim Präzisions-Touch and Go.
- 4: Bei dieser Weltmeisterschaft waren alle Klassen vertreten. Bei den Tragschraubern dominierten die Teams aus Russland und Polen.

Endlich wieder eine Medaille: Mit einem zweiten Platz in der Einsitzerklasse ist das deutsche UL-Team von der 16. FAI UL-Weltmeisterschaft aus dem ungarischen Nagykanizsa zurückgekehrt.

Ulrich Nübling aus Denzlingen im Breisgau konnte sich mit seinem betagten Moskito gegen sehr starke Konkurrenz durchsetzen. "Es waren anspruchsvolle Aufgaben in einer wunderschönen Umgebung", fasste der 47-Jährige seine Eindrücke zusammen. Anspruchsvoll war der Wettbewerb in der Tat, denn innerhalb einer Woche mussten die Teams 14 Wertungsflüge absolvieren. Wie bei diesen Meisterschaften üblich, lag das Schwergewicht bei Navigationsaufgaben. Nur teilweise bekannte Kurse – durchaus nicht immer gerade Strecken – mussten mit einer vorher ausgewählten Groundspeed durchflogen werden. Es war schon eine Herausforderung, ohne GPS, nur mit Karte und Kompass den Weg über 150 bis 200 Kilometer durch die nur 600 Meter breiten virtuellen Tore entlang der Strecke zu finden. Teil dieser Aufgaben ist es darüber hinaus auch, anhand von Fotos verschiedene Bodenmerkmale zu entdecken und vor allem deren Position richtig in der 1:200.000 Karte einzuzeichnen. Ziellandungen mit abgestelltem Triebwerk gehörten ebenso zum Programm wie Wirtschaftlichkeitsflüge mit einer begrenzten Benzinmenge. Spannend für Publikum und Teilnehmer auch der Start über ein Hindernis (Flatterband). Hier zählte die kürzeste Startrollstrecke. 48 Meter reichten dem besten Einsitzertrike, 55 Meter dem besten einsitzigen Dreiachser. Bedenken muss man, dass diese Aufgabe bei 28 Grad und nur sehr mäßigem Wind geflogen wurde. Zu den Meisterschaften war nur ein kleines deutsches Team nach Ungarn angereist. Johannes Lemburg (Bremerhaven) hatte sich die zweimalige Deutsche Meisterin Gisela Böllhoff (Bremen) als Navigatorin an Bord seines Tragschraubers geholt und Felix Schlenker (Stade) war das Wagnis eingegangen, mit seinem noch nicht wettbewerbserfahrenen Co Eric Wagner zu starten. Insgesamt waren Teams aus zehn Nationen vertreten. Die ansonsten starken Franzosen und Engländer glänzten in diesem Jahr durch Abwesenheit.

Dass die Weltmeisterschaft überhaupt stattfand, ist dem engagierten Team um den Wettbewerbsdirektor Vince Ferenc zu verdanken. Die Ungarn hatten auf dem Flugplatz Nagykanizsa südlich vom Balaton erst im vergangenen Jahr die Europameisterschaft ausgerichtet. Als sich im vergangenen Herbst herausstellte, dass niemand die WM 2018 übernehmen wollte, sprangen die Ungarn ein. Und ernteten dafür Lob. "Wir haben hier eine tolle Gastfreundschaft erfahren und eine perfekt organisierte Meisterschaft erlebt", lobte Johannes Lemburg.

Im Laufe des Wettbewerbs stellte sich schnell heraus, dass die zahlenmäßig starken Teams aus Polen und Tschechien in den einzelnen Klassen dominieren würden. So standen verdient drei polnische Mannschaften bei den Tragschraubern auf dem Siegerpodest. Außerdem gewannen sie Gold bei den einsitzigen Trikes und Bronze bei den einsitzigen Dreiachsern. Damit war ihnen der erste Platz bei der Nationenwertung sicher.









- 5: Polen, Ungarn, Russland: die Sieger in der Klasse der einsitzigen Trikes.
- 6: Nach der Vizeeuropameisterschaft nun auch eine WM-Silbermedaille für Ulrich Nübling (links).

## **WORLD MICROLIGHT CHAMPIONSHIPS**

Dreiachser, einsitzig			
1. Juri Krajca	CZE	SD 1 Mini	8.716 P.
2. Uli Nübling	GER	Moskito	6.837 P
3. Mieczyslaw Szurgot	POL	Aeroprakt	5.704 P.
Dreiachser, doppelsitzig			
1. Yakovlyev/Yakovlyev	UKR	Aeroprakt 40	9.149 P.
2. Jonas/Kameriusova	CZE	JK 05 Junior	8.374 P.
3. Velat/Kral	CZE	JK 05 Junior	7.627 P.
4. Schlenker/Wagner	GER	C 42	5.977 P.
Trike, einsitzig			
1. Blazej Piech	POL	Keitek/Hazard	8.546 P
2. Endre Thuroczy	HUN	Apollo C 14	7.941 P.

**RUS** 

1. Semenov/Semenova	RUS	Apollo Delta	8.622 P.
2. Hoyland/Fosso	NOR	Quick R	8.433 P.
3. Hegedüs/Csapo	HUN	Apollo C 15 A	8.100 P.
Tragschrauber			
1. Majsterek/Jurkiewicz	POL	Tercel	9.145 P.

Trike, doppelsitzig

9.145 P. 2. Szymanczak/Marszalek POL Tercel 8.481 P. 3. Dernbach/Laskowska POL Zen 1 RST 7.683 P. 4. Lemburg/Böllhoff **GER** MT0 Sport 5.437 P.

**Wolfgang Lintl** 

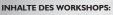
## **ORATEX®** WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN



3. Andrey Shchekoldin

Erlernen Sie unter Anleitung das Bespannen Ihres Flugzeuges mit **ORATEX**® Gewebe!

7.928 P.



Sapsan

- Gewebe aufbringen und entfernen auf Metall-, Holz- & GfK/ CfK-Struktur
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- Bespannen mit Heißluftgebläse und Filzrakel Bearbeiten von Rundungen sowie Schrumpfen / Stretchen
- Schrumpfstabilisierung und Straffung mit dem  $\mathsf{ORATEX}^\circledast\text{-B\"{u}geleisen}$ Richtiges Reinigen von Untergründen
- Wachsen und Polieren von Oberflächen
- Bespannen über Nieten
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsheisssiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) entsprechend EASA Approved Procedure

www.Lanitz-Aviation.com/Workshops.html



**INFORMATIONEN UND BUCHUNG:** 

**NUR NOCH WENIGE PLÄTZE FRE** 



CANITZ LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschlößchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Shop: www.lanitz-aviation.com

# **JUGEND FLIEGT**

## - das Jugendlager der Luftsportjugend Deutschland



Wie die meisten Vereine in Deutschland haben auch die Luftsportvereine mit Nachwuchsproblemen zu kämpfen. Um diesem Trend entgegenzutreten, hat sich die Luftsportjugend ein ambitioniertes Ziel gesteckt: 2019 geht das Ferienlager "Jugend fliegt" an den Start und wird Jugendliche im Alter von 14-17 Jahren für die Luftfahrt begeistern. In dem Lager lernen die Jugendlichen die Grundlagen des Fliegens kennen, bauen eigene Flugmodelle und probieren Luftsportarten aus. Darüber hinaus werden Fachvorträge von Firmen aus der Luftfahrtbranche das Programm abrunden und den Jugendlichen einen Ausblick auf eine Berufspraxis in der Luftfahrt geben. Dafür steht die Luftsportjugend seit zwei Jahren mit dem Aero Club der Schweiz in Verbindung, wo das vergleichbare "ProAero Jugendlager" bereits seit 35 Jahren erfolgreich durchgeführt wird. In dem Sinne kooperiert der Schweizer Aero Club unter anderem mit Swiss, Skyquide, Meteo Schweiz, der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften und regionalen Helikopterunternehmen. So hat sich im Rahmen des Jugendlagers ein Netzwerk namhafter Partner gebildet, welche die Bedeutung der fliegerischen Nachwuchsarbeit erkannt haben und fördern.

Zur Unterstützung der Planung ermöglichte der AeCS den Referenten des "Jugend fliegt", bereits die letzten zwei Jugendlager als Gruppenleiter mitzugestalten und umfassende Einblicke in die Organisation und Durchführung zu erhalten. Auch in diesem Jahr sind wieder Vertreter der Luftsportjugend dabei, um das Lager zu begleiten und noch mal letzte Eindrücke zu sammeln, bevor im kommenden Jahr das eigene "Jugend fliegt" startet. An dieser Stelle ein riesiger Dank an unsere Kollegen und Freunde vom Schweizer Aero Club für die umfassende Hilfe!

Das Ziel von "Jugend fliegt" ist es, den 75 Jugendlichen eine spannende Woche zu bieten, in der sie ihre Begeisterung für Luftfahrt entdecken können, viel über das Fliegen erfahren und auch Berufe in der Branche kennenlernen, die sie ergreifen können.

Das Lager findet vom 04.08.–10.08.2019 auf dem Flugplatz Eisenach-Kindel statt. Weitere Informationen zu "Jugend fliegt" und zur Anmeldung findet ihr auf unserer Website (www.luftsportjugend.com) und unserer Facebook-Seite.

Wir freuen uns auf Euch!! Euer Orga-Team "Jugend fliegt"

## **IACE 2018**

## Ein internationales Austauschprogramm für Jugendliche

Der International Air Cadet Exchange ist ein weltweites Austauschprogramm, das junge Piloten und Luftfahrtbegeisterte mit Interesse an der Luftfahrt Perspektiven für eine berufliche Zukunft aufzeigt. Ich hatte dieses Jahr die Ehre daran teilzunehmen und das Vereinigte Königreich zu besuchen. In gut zwei Wochen reiste ich mit 70 weiteren Air Cadets von London über den Süden des Landes bis in den englischen Norden und bekam einen einzigartigen Eindruck von Land und Leuten aus aller Welt.

Das Erlebnis begann für uns am 17. Juli am Flughafen Frankfurt. Hier wurden wir nach Zielnationen getrennt und begaben uns zu unseren Flügen. Als kleine Besonderheit wurden die Kadetten, die in die Schweiz reisen sollten, von einem Super Puma der Schweizer Armee abgeholt. Wir wurden von der belgischen AirForce in einem Businessjet zusammen mit den belgischen Kadetten nach London geflogen. Dort angekommen bezogen wir in der Brunel University unsere Zimmer und machten uns auf den Weg zum Briefing.

In den nächsten zwei Wochen hatten wir ein sehr strammes, aber auch unglaublich vielseitiges und tolles Programm. Am nächsten Tag ging es auch direkt los. Nach dem Aufstehen um 5:30 Uhr konnten wir in der Universität frühstücken und fuhren dann mit dem Bus nach London. Der Besuch der Houses of Parliament stand an, eine Tour durch Westminster und ein Meet & greet mit Mitgliedern des britischen Parlamentes. Abgerundet wurde der Tag durch einen Bootstrip mit Disco auf der Themse. Das klingt nach viel und das war es auch, wir waren um halb eins wieder in unseren Unterkünften und standen natürlich wieder alle am nächsten Tag um 5:30 Uhr auf. Ab dem 21. Juli wurden wir dann in zwei Gruppen aufgeteilt. Wir fuhren in den Süden, an die Küste in Portsmouth zum Fort

Blockhouse. Bei bestem Wetter - nicht nur für britische Verhältnisse – badeten wir die folgenden Tage im Meer, machten Motorboot- und Kajaktouren und erkundeten die umliegenden Städte im Süden Englands. Afternoon Tea sowie Fish & Chips durften dabei natürlich nicht fehlen. Am 26. Juli wurde dann getauscht und wir fuhren nach Cranwell im Norden Englands. Eine Airshow mit den RedArrows und Eurofighter Typhoon und tiefe Einblicke in die Ursprünge der Royal Air Force sowie Segelfliegen in England waren hier einige wenige der vielen Programmpunkte. Neben all dem war aber auch immer Zeit genug, die neu gewonnen Freunde zu jedem erdenklichen Thema auszufragen. Die Unterschiede im Segelfliegen zwischen Belgien und Australien, Politik und die unterschiedlichen Sitten und Gebräuche brachten uns häufig zum Lachen. Die Kanadier wünschten uns allen überraschenderweise ein "Merry Christmas" am 24. Juli, weil sie dann üblicherweise die Halbzeit bis Weihnachten feiern. Am 31. Juli trafen wir uns dann noch einmal für ein gemeinsames Barbecue in Brunel. Auch Abschiednehmen gehörte dazu, was bei den vielen neuen Freundschaften gar nicht so einfach war. Schließlich hatten wir zwei Wochen lang ein intensives Programm zusammen erlebt und wurden nun wieder über den gesamten Erdball verstreut. Nur die gemeinsamen Fotos, getauschten Patches und T-Shirts sowie die vielen Erinnerungen haben wir mit uns nach Hause genommen.

Für mich war dieser Austausch ein unvergessliches Erlebnis,



Teilnehmer aus aller Welt und die Betreuer des britischen IACE-Austausch-Programms 2018

mit der Kultur Großbritanniens und den Menschen aus so vielen anderen Ländern bin ich nie zuvor so intensiv in Berührung gekommen. Ich habe wundervolle Persönlichkeiten, die über den gesamten Planeten verteilt leben, kennengelernt, von denen ich hoffentlich viele wiedersehen werde. Das erste Flugticket ist schon gebucht. Diese Erfahrungen waren einzigartig und ich kann dieses Austauschprogramm allen nur sehr weiterempfehlen.

**Bastian Aschoff** 

#### **IACE 2019**

Wenn du zwischen 18 und 20 Jahren alt bist und jetzt auch Lust auf diesen Austausch bekommen hast, dann merk dir Januar 2019 in deinem Kalender vor. Dann beginnt die Bewerbungsphase für 2019. Alle dafür relevanten Infos findest du dann in der Ausschreibung auf www.iacegermany.de

Unter dem #iace und #iacemoments findest du auf den üblichen Social-Media-Seiten Impressionen vom International Air Cadet Exchange. Weitere Informationen unter: www.iacea.com





## WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

Wir suchen ab sofort einen Mitarbeiter/-in für das Luftfahrt-Engineering/CAMO in Vollzeit. Arbeitsort: Saarbrücken Bitte senden Sie Ihre Bewerbung an sabine.steiner@camo-suedwest.de Weitere Informationen unter 06893 / 9638752



CAMO SÜDWEST **GMBH** 

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





# DEUTSCHE SAALFLUG-MEISTERSCHAFT MIT REKORDBETEILIGUNG

Uwe Bundesen (F1M-L, BW), Zenon Mokras (TH30, NI) und Rainer Lotz (Mini-Stick, SUI) heißen die neuen Saalflugmeister. Daniel Brandstetter (F1M-L, BW) und Valentin Glaeser (TH30, DMFV) gewannen jeweils die Junioren-Wertung. Mit einer Rekordbeteiligung wurde die Deutsche Saalflugmeisterschaft des DAeC am 21./22. Juli in Ingolstadt in einer sieben Meter hohen Sporthalle ausgetragen. Gute Abstimmung von Modell, Luftschraube und Gummi, Gummiqualität und das sichere Steuern der Modelle mit einer langen Stange entscheiden beim Saalflug über den Sieg. Zusammenstöße im Flug und Drift gegen Hallenwände und Sportgeräte werden durch vorsichtiges Eingreifen mit langen Teleskopstangen verhindert. Die sehr große Beteiligung ist nicht zuletzt den Saalflug-Kursen zu verdanken, die Heinz Eder in der Flugwerft Schleißheim regelmäßig veranstaltet.

19 Piloten, darunter zehn Jugendliche, waren in F1M-Limited am Start. Diese Modelle wiegen bei einer Spannweite von 46 cm nur 3 g, maximal 1,5 g Gummi sind für den Antrieb erlaubt. Rumpfrohre, Verstellpropeller und Verspannungen sind hier nicht erlaubt, solche Hightech-Modelle fliegen in F1M. Mit 10:48 Min. erreichte Uwe Bundesen die längste Flugzeit des Wettbewerbs, bei dem die beiden besten von sechs Flügen in die Endwertung kommen. Mit insgesamt 21:29 Min. platzierte er sich knapp vor Werner Nimptsch (NI) mit 21:10 Min. Daniel Brandstetter erreichte als bester Jugendlicher 17:53 Min., das war Platz 4 in der Gesamtwertung.

In der Einsteigerklasse TH30 (30 cm Spannweite, 1,6 g Minimum) setzte sich Zenon Mokras mit 12:16 Min. an die Spitze

des 16-köpfigen Starterfelds, darunter acht Junioren. Auch hier war Werner Nimptsch der Zweitbeste (11:31 Min.). Mit 9:49 Min. gewann Valentin Glaeser die Jugendwertung, insgesamt Rang 6.

Bei den Mini-Sticks, das sind die kleinsten Wettbewerbsmodelle mit 18 cm Spannweite und einem Gewicht von 0,5 g, waren sechs Senioren unter sich. Rainer Lotz (15:19 Min.) schlug hier Günther Platz (BW) um eine Sekunde.

In der technisch anspruchsvollsten Klasse, F1M, flogen nur drei Piloten, bester war Werner Nimptsch mit 28:41 Min.

Neben diesen offiziellen Klassen gab es noch einige Sonderwertungen. Unter den 16 Starten mit dem kleinen Einsteigermodell "Lillflygarn" siegte Werner Nimptsch, bester Jugendlicher war Michael Willutzki (BY). In der Elektroklasse, die Energie für den kleinen Elektromotor wird in einem Kondensator gespeichert, war Uwe Bundesen der Beste. Neu war die von Heinz Eder initiierte Experimentalklasse, hier werden besondere Konstruktionen nach Flugeigenschaften, Innovation, Funktion und Bauausführung bewertet. Bester war hier Heinz

Das Bayerische Fernsehen war auch dabei, der Beitrag kann in der Mediathek abgerufen werden: https://www.br.de/mediathek/video/saalflugmeisterschaft-in-zeitlupe-unter-diedecke-av:5b55d226e3a0bf0018e355e0

Weitere Fotos und die kompletten Ergebnisse gibt es auf der Webseite der Thermiksense: https://www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2018/

Text und Fotos: Bernhard Schwendemann





- 1: Das F1M-L Modell von Lukas Jörges am Vorbereitungsplatz
- 2: Valentin Gläser, der neue Deutsche Jugendmeister in TH30
- 3: Das F1M-L Modell von Uwe Bundesen im Flug
- 4: Die siegreichen Jugendlichen in F1M-L (v.l.):
  - 1. Daniel Brandstetter, 2. Hannes Dormann, 3. Martin Eitel

# JUNIOREN-WELTMEISTERSCHAFT IM FREIFLUG IN BULGARIEN

## Deutsches F1B-Team erfolgreich

Mit einem dritten Platz in der Mannschaftswertung F1B kehrten die deutschen Junioren von der FAI-Weltmeisterschaft im Freiflug aus Bulgarien zurück. In der Einzelwertung erreichte jedes der Teammitglieder in einem der sieben Wertungsflüge nicht die Maximalzeit, aber die konstante Leistung zahlte sich in der Teamwertung aus. Tabea Wiesiolek wurde Achte, Anna Wiesiolek 13. und Sebastian Jäckel 19. Neuer Junioren-Weltmeister ist Karl Mannik aus Lettland, die Mannschaftswertung ging an Russland. F1B-Freiflugmodelle haben etwa 180 cm Spannweite, wiegen 230 g und steigen von 30 g Gummi angetrieben auf bis zu 100 m. Es gilt, eine möglichst lange Flugzeit zu erreichen. Insgesamt waren 91 Junioren aus 16 Ländern bei der Weltmeisterschaft in Bulgarien am Start.

Der Wettbewerbstag der deutschen F1A-Piloten (Segelflugmodelle) war von Pannen gekennzeichnet. Stefan Richter kam auf den 35. Platz, Carlos Lammersmann-Gonzalo wurde 36. und Nils Finke 45. Kalle Korpela aus Finnland gewann die Einzelwertung, Israel die Teamwertung. In der Verbrennungsmotorklasse (F1P) war kein deutscher Teilnehmer am Start, hier siegte Gert Nulk aus Estland, die Mannschaftswertung ging an Russland.

Die sechs DAeC-Junioren wurden von Michael Jäckel als Teamchef und Thomas Wiesiolek als Assistent betreut. Wei-

Das deutsche F1B-Team, vorne Anna und Tabea Wiesiolek, hinten Michael und Sebastian Jäckel (v.l.)

tere Details von der Weltmeisterschaft, Fotos und die kompletten Ergebnisse gibt es im Blog auf www.thermiksense. de/2018-f1abp-wm-bulgarien/

Text: Bernhard Schwendemann Foto: Thomas Wiesiolek

# MIT DEM BALLON ÜBER DAS MEER

England, wir kommen!







Was für ein Sommer 2018! Jedoch, verehrter Leser: Jetzt im Herbst, wenn es draußen wieder kalt, regnerisch und windig ist, ist dieser Sommer 2018 fast vergessen.

Dieser Sommer bedeutete für Ballonfahrer viele kräftige lange Hochdruckgebiete. Im Hochdruck lässt es sich für uns Luftsportler insgesamt, für uns Ballonsportler besonders viel, gut, und sicher fahren oder fliegen. Du kannst bei Fahrten über Land zu jeder Zeit landen. Leider wird auch in der Nacht gelandet, was sehr risikoreich ist. Jedoch weder bei Tag noch bei Nacht ist eine Landung über Wasser möglich - es sei denn, man nimmt den Totalverlust der teuren Ausrüstung und des Ballons in Kauf. Das bedeutet, dass jede Fahrt über Wasser besonders geplant werden muss. Hier und heute geht es um die großen Wasserfahrten, durchgeführt von Gasballonen. Diese können ja bekanntlich ohne große Probleme 50 Stunden und mehr durch die Luft fahren.

Zwei US-Piloten hatten sich zur Ausbildung angemeldet. Zufällig kam ein weiterer deutscher Pilot dazu, der in Florida lebt und fast jedes Jahr seine Familienbesuche in Deutschland mit einer Gasballonfahrt verbindet. Einen halben Tag verbrachte ich vor dem PC. Langes Suchen war erfolgreich. Für den VW-Bus mit Anhänger und zwei Personen zur Insel und für das volle Auto zurück zahlten wir am Ende so um die 50 Euro an Fährkosten. Wer sucht, der findet!

Wir wollten jedoch das Erlebnis Seefahrt nicht komplett bei Nacht durchführen. Somit mussten die Wetterbedingungen genau studiert werden. Die angegebenen Geschwindigkeiten weichen fast immer um 20 % nach oben oder unten ab. Bei den Windrichtungen sind Abweichungen von 10° bis 15° immer möglich. Jedoch lässt sich in den verschiedenen Höhen meistens wieder die gewünschte Fahrtrichtung finden. Die Notams waren zu lesen, jedoch wie in 99 % der Fälle war nichts für einen Ballonfahrer von Wichtigkeit. Rechtzeitig gaben wir den Flugplan auf, und seit diesem Jahr haben sich nun auch die Niederlande entschieden, diese Flugpläne ohne Wenn und Aber zu akzeptieren. Dass der Luftraum vom Großflughafen Schiphol für Ballone tabu ist, versteht sich von selbst. Der Flughafen ist wohl 24 Stunden in Betrieb. Das Gleiche gilt auf der englischen Seite für den Luftraum um London. Das alles sind für ein unlenkbares Luftfahrtzeug schon große Herausforderungen. Dass wir mit Schwimmwesten, Überlebensanzügen, ELT, zwei Flugfunkgeräten, Transponder, GPS, Luftraumkarten und mehr ausgerüstet waren, versteht sich von selbst. Eine Verfolgermannschaft muss auch noch organisiert werden. Roland Kordes (70), Ballonfahrer aus Langenfeld, erklärte sich spontan bereit uns aus England zurückzuholen. Sein guter Freund Dr. Karl Brand war sein Beifahrer. Es sollte eine sportliche Leistung werden.

Wir vier starteten mit dem 1.000 m³ großen Gasballon vom Verbandsstartplatz Gladbeck um 23:30 Uhr mit guten 38 Sack je 12 kg gesiebten 0,2 mm Rheinsand. Pro hundert Meter, die wir steigen wollen oder müssen, geht ein Sack schüppchenweise über Bord. Am Ende der Fahrt mit dem Gasballon muss immer



- 1: Der Gasballon mit 1000 m³ Volumen trägt circa 900 kg
- 2: vlnr. Christian(USA/D), Brian Duncan (USA), Brenda Cowlishaw (USA), Wilhelm (NRW)
- 3: Trackerbild alle 3 Minuten senden wir live

Reede. Möglicherweise waren die Liegeplätze im Rotterdamer Hafen besetzt oder es ist einfach deutlich günstiger vor dem

- 4: Bei Nacht über den Niederlanden ganz leise dort
- 5: Am Ziel Binnensee in England kurz vor der glatten Landung



so viel an Bord sein, das wir über die Stadt, über die Stromleitung, über den Fluss oder noch sicherer über das Windrad vor uns steigen können, und die letzten fünf Ballastsäcke werden gebraucht, um sicher und möglichst sanft auf der Wiese vor uns zu landen.

In flotter Fahrt ging es nach Westen über den Niederrhein. Um zwei Uhr in der Nacht bei Eindhoven wurde Christian, der den Ballon bisher pilotierte, abgelöst und er legte sich zu Ruhe. Ja, richtig, so ein Gasballonkorb ist auch mit einem ordentlichen Bett ausgestattet. Brenda übernahm unter der Aufsicht des Ballonsportlehrers Wilhelm die Führung des Ballons. Wir waren längst auf 650 m gestiegen, um eine sichere Fahrtrichtung nach England einzunehmen. Der Ballon fuhr ohne Probleme, das heißt, er war dicht. Eine der wichtigsten Voraussetzungen, will man große Wasserflächen überfahren. Es lagen gut 175 km Hochsee vor uns, als wir um kurz vor vier Uhr die Schelde südlich von Rotterdam in 811 m Fahrthöhe bei 43 km/h verließen. In der Ferne leuchteten die Städte rund um Amsterdam. Der große Ölhafen von Rotterdam lag gut 10 bis 15 km nördlich von uns und war in grelles Licht gehüllt. Wir waren gut viereinhalb Stunden in der Luft und hatten keine Probleme oder Beschränkungen der Flugsicherung erhalten. Wir sind nachts auch fast alleine am unteren Nachthimmel. Mit noch 34 Sack Ballast fuhren wir mit 35 bis 44 km/h über die Nordsee nach England. Natürlich ist die Spannung groß, wenn der Ballon die Küstenlinie überfährt. Es gibt kein Zurück mehr, einfach umkehren geht nicht. Nur der Wind bestimmt das Ziel. Das lag irgendwo an der englischen Ostküste. Bevor die starke Thermik einsetz-

te, wollten wir drüben sein, um noch einigermaßen seicht und

leicht zu landen. Viele, sehr viele beleuchtete Schiffe lagen auf

Hafen zu ankern. Es wurde hell und um 5:35 Uhr erlebten wir einen grandiosen Sonnenaufgang über See. Die Küste war längst außer Sichtweite. Alle waren wach, falsch, alle drei Mitfahrer waren wach. Es wäre mein ca. zwanzigster Sonnenaufgang auf dem Meer gewesen. Ich habe ihn verpasst, ich habe geruht wie es im Fahrtbericht heißt. Von 900 m Fahrthöhe stiegen wir um 7 Uhr auf 150 m ab. Wir wollten die Nordsee einmal riechen. Die Richtung war mit 271° weiterhin sehr gut und 52 km/h ließ uns zügig England erreichen. Um 7:30 Uhr ertönte der Ruf: "Küste in Sicht". Unser GPS zeigte noch eine Entfernung von 20 km. Genau um 8:13 Uhr erreichten wir die englische Küstenstadt Aldeburgh. Wie der Wetterbericht vorhersagte, war der doch recht flotte, böige Wind am Boden zu sehen. Mal sehen, wie sich das landeinwärts weiterentwickelt? Noch eine gute Stunde fuhren wir über Land, die Geschwindigkeit nahm ab. Von 43 km/h an der Küste in 250 m Höhe auf 20 km/h in 73 m Höhe im Landesinneren. Da sollte eine sichere und glatte Landung möglich sein. Der Ballonkorb wurde landefertig gemacht, und da der Wind sehr böig war, machte der Ausbilder mit seinen 1200 Gasballonfahrten die Landung doch lieber selber. Es kam wie es kommen musste. Mit wechselnden böigen Bodenwinden sollte der hohe Baum vor uns doch im Wege sein. Die Böe drücke den Ballon heftig runter und auch fünf Sack Ballastabgabe halfen nicht zu vermeiden, dass der Baum heftig mit dem Korb getroffen wurde. Jetzt waren wir gewarnt. Der zweite Versuch war deutlich besser. Eine Hofratslandung hinter einer Baumreihe um 9:11 Uhr ließen den Ballon in windstiller Leelage dieser Bäume stehend landen. Der Ballon wurde 50 m vertragen, um den kostbaren Rollrasen nicht zu beschädigen, und vor einem zurzeit leerstehenden Landhaus entleert. Nach fast zehn Stunden in der Luft und 460 km Luftlinie waren wir glatt in England gelandet. Die amerikanischen Ballonfahrer waren etwas müde, jedoch hellauf begeistert. Drei Stunden später kann das Verfolgerteam an, dazwischen wurden wir noch von englischen Ballonfahrerfreunden herzlichst versorgt.

Wir brauchen keine Brücke, wir brauchen keinen Tunnel und wir brauchen kein Schiff, um nach England zu kommen. Wir fahren friedlich, freundschaftlich mit dem Gasballon auf die Insel, wenn es der Wind zulässt.

Text, Fotos: Wilhelm Eimers

#### **I FSFRBRIFF**

Zum Editorial der Ausgabe August/September erreichte uns ein erfrischend offener kritischer Leserbrief, den wir hier gern abdrucken und zur Diskussion stellen. Was denken Sie?

Selten war ein Editorial entlarvender als jenes der 'Luftsport'-Ausgabe August/September 2018.

Zitat: "... wird es dann endlich die legale Möglichkeit geben, Ultraleichtflugzeuge zu fliegen, die ordentlich ausgestattet und ausreichend betankt sind – und das sogar mit zwei Personen an Bord!"

Falsch!!! Diese Möglichkeit gab es schon immer.

Eigentlich war es ja der Grundgedanke der Fliegerei mit 'Ultraleichten Luftsportgeräten' - nicht Flugzeugen, wie Sie in freudscher Fehlleistung schreiben –, mit wenig bürokratischem Aufwand in die Luft zu kommen.

Eine Idee übrigens, welche ich blanko als erstrebenswert unterschreibe. Der Gedanke ist fantastisch und es gibt auch Luftsportgeräte am Markt, die das Leben dieser Idee erlauben.

Leider wurde diese Idee von Anfang an torpediert und ad adsurdum geführt.

Man könnte auch sagen: Leichte Luftsportgeräte wurden nie wirklich angestrebt, sondern (um es mit den Worten von Wolfgang Dallach zu sagen) "Airliner zum Harz 4-Tarif".

Der DAeC muss sich vorwerfen lassen, die Klasse der Ultraleichten, obwohl in seiner Zuständigkeit, nicht wirklich kontrollieren zu können.

Wieso sonst haben so viele UL's einen offensichtlich illegalen Autopiloten verbaut und bestehen jede Jahresnachprüfung? Wieso wird der Betrieb unzweifelhaft überladener Luftsportgeräte vom Verband geduldet – und sei es nur durch das Ausbleiben von Sanktionen? Wer prüft die Prüfer? Die 600 kg-Deregulierung wird also vorhersehbar nur als ein weiterer Schritt zur Aufrüstung angesehen werden.

Was kommt als nächstes? IFR im UL?

Autonom fliegende UL Drohnen? Zum semi-gewerblichen Personentransport ...?

Was mich aber besonders ärgert ist die unleugbare Tatsache, dass – hätte sich der DAeC parallel zum UL-Hype mit gleicher Energie um zertifizierte Luftfahrzeuge gekümmert – wir als Gemeinschaft der Flieger mit modernerem Fluggerät oder Zubehör auch wesentlich sicherer und preiswerter unterwegs wären. Die EAA stellt dies grade in enger Zusammenarbeit mit der FAA dermaßen eindrucksvoll unter Beweis, dass es einigen Verbandsvertretern hierzulande die Schamesröte ins Gesicht treiben sollte.

Holm- und Rippenbruch

T. Wolfshohl

#### LuftSport Oktober/November 2018

#### Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V. Detlev Thamm, Am Bienenschauer 9

27777 Ganderkesee

Tel.: 0422 294 7396, Mobil: 0152 092 561 72

E-Mail: d.thamm@daec-bremen.de Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

Luftsportverband Hamburg e.V. c/o Heike Eberle, Höhen 18, 21635 Jork E-Mail: info@luftsportverband-hamburg.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: presseldlsvrp.de, www.lsvrp.de Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCLUB I NRW e.V. Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg Tel.: (0203) 77844 - 12, Fax: (0203) 77844 - 44

info@aeroclub-nrw.de

Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

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, Heike Schiemann

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Walter Albert, Moritz Althaus, Bastian Aschoff, Sigi Baumgartl, Hennes Behrenz, Hartmut Biebricher, Uwe Bodenheim, Oliver Boguhn, Charly Brandtl, Uli Braune, Florian Danker, Hannah Dauer, Wolf-Dietrich Dolzinski, Dornemann, Rainer Freund, Holger Geusen, Steffen Giller, Jürgen R. Grobbin, Glenn Habex, Wolfgang Hofmann, Wim Jacobs, Frederic Jansen, Hendrik Jeschke, Patrick Kreimer, Jochen Kruth, Felix Lentes, Fritz Adrian Lülf, Roland Müller, Stefan Mueller, Norbert Peter, Stephan Olessak, Eike Picht, Joe Rimensberg, Oliver Rimmel, Tim Rommelaere, Florian Schnäpel, Reinhold Sänger, Verena Schlegel-Ballarin, Christoph Santel, Timo Schuster, Kornelia Schweiger-Raphael Katrin Senne, Frank Steege, Gunda Steinhöfel, Uli Thielmann, Peter Unterschütz, Bernd Vogt, Dieter Vogt, Fred Vosteen, Janós Wagner, Thomas Wiesiolek, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 34.000 Exemplare Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

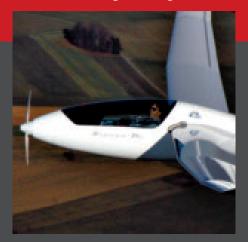
Es gilt die Anzeigenliste Nr. 16 vom Januar 2018; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 29. November 2018 \*, Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 29. Oktober 2018\*.

# Die Vielfalt des Fliegens...

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







Segelflug Motorflug Motorsegler Charter **Ultraleicht** Modellflug



Flugzeugpark:

3 x ASK 21

1 x ASK 21 B

x ASK 21 MI Selbststarter

1 x ASG 29 - 18 E

1 x ASW 28

1 x Discus 2 FES

1 x Duo Discus xT

1 x Duo Discus xLT

1 x Robin DR 400 Regent 2 x Robin DR 400/180 1 x Katana DA 20 1 x HK 36 Super Dimona 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: (06654)364 (0171) 720 72 80 Mobil: Fax: (06654)8192

info@fliegerschule-wasserkuppe.de

Fliegerschule Wasserkuppe





# THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 10 - 13, 2019
Friedrichshafen | Germany

www.aero-expo.com #aerofriedrichshafen



