

Dezember 2015/Januar 2016

LuftSport

Deutschlands großes Flugsport Magazin



Modellflugzeuge mit Jet-Antrieb



Emissionsfrei fliegen mit Wasserstoff



Flugsportfestival Coupe Icare in St. Hilaire



Fliegende Denkmäler in Bückeburg

Segelflug- Bildkalender 2016

nur **26,45€**
zzgl. Portokosten



46. Ausgabe

Brillante Fotos geben Faszination und Ästhetik des Segelfliegens wieder. Zweisprachige Rückseiten informieren über „Zugvögel“ im Kremstal, das jährliche Calif-Treffen, die WM in Finnland und einem unvergesslichen Augenblick in den Anden. Fühlen Sie die Spannung bei einem Föhnflug über 1.595 km mit. Ein SG38 Hüpfer vermittelt Vergnügen pur auf der Wasserkuppe. Was passiert mit einem in der Scheune entdeckten Oldtimer? Interessiert? Lassen Sie sich überraschen. Im Großformat von 48 x 29 cm und dem variablen Klapp-Kalendarium ist dieser Kalender weltweit einmalig.

JUNIOR- Segelflug-Bildkalender 2016

13 Highlights aus den Jahren 1993 bis 2007 des Wandkalenders.

nur € **9,10***
*zzgl. Versandkosten



Segelflug-Bildkalender
& JUNIOR-
Segelflug-Bildkalender
nur im Verbund € **31,00***
*zzgl. Versandkosten

Sie sparen mehr als
€ **4,50**
*zzgl. Versandkosten

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

Gemeinsinn vor Eigensinn



Liebe Leserinnen und Leser,
liebe LuftSportlerinnen und LuftSportler,

nicht nur beim Segelfliegertag hatte es sich sehr schnell herumgesprochen: Von Mitgliedern der Bundeskommission Segelflug kam der Vorstoß, die deutschen Segelflieger in einem neu gegründeten Verband, dem „Deutschen Segelflugverband“, zu organisieren. Der sollte zwar, wie andere Monoverbände – beispielsweise Ballonfahrer oder Fallschirmspringer –, Mitglied im Dachverband DAeC sein, aber eben doch ein eigenständiger Verband mit mehr Mitteln für die eigene Sportart und weniger finanzielle Beteiligung an den zentralen Aufgaben des DAeC.

Dieser – um es vorsichtig auszudrücken – befremdliche Vorgang hat viele kontroverse Diskussionen und Kommentare ausgelöst (siehe dazu auch Seite 44 in dieser Ausgabe oder auf unserer Website www.luftsportmagazin.de). Bilanz: Präsidenten und Segelflugreferenten aller Landesverbände im DAeC haben sich nahezu einhellig gegen diese Initiative des Vorstandes der Bundeskommission Segelflug ausgesprochen.

DAeC-Präsident Wolfgang Müther machte deutlich, dass nur ein starker, sich nicht weiter aufsplittender DAeC, Mitglied im DOSB und der FAI, als erfolgreiche Interessenvertretung des gesamten Luftsports in Deutschland und Europa fungieren kann.

Und ja, er hat recht: Gerade von der zahlenmäßig größten Luftsportgruppe wünschen wir uns Solidarität und Gemeinsinn, sprich Einsatz für alle Luftsportarten, statt egozentrischer, auf das Eigenwohl ausgerichtete Alleingänge! Schließlich brauchen und gebrauchen wir alle den gleichen Luftraum.

Gut möglich, dass eine gewisse Unzufriedenheit über die Interessenvertretung und die Erledigung der zentralen Aufgaben in Braunschweig eine Rolle bei der Verbandsgründung spielte. Die Warnung – der „Schuss vor den Bug“ – ist angekommen! Und aus dem Präsidium verläutet bereits, dass es hier dringend Änderungen geben muss und geben wird.

„LuftSport“ wünscht sich vor allem eine bessere Kommunikation; eine Kommunikation, bei der die Frage „Was tun die da eigentlich für uns?“ sich erübrigt. Wir „LuftSportler“ jedenfalls wollen gerne das Unsere dazu beitragen.

Allen Leserinnen und Lesern wünschen wir eine besinnliche Adventszeit, ein frohes Weihnachtsfest und – ja, es ist schon wieder so weit – ein gutes neues Jahr!

Klaus Fey

Inhalt

News	4
Nachrufe	7
Luftsportgeräte-Büro	9
IACE	
International Air Cadet Exchange	10
Innovation	
Fliegen mit Wasserstoff	11
Technik	
Neuer Bespannstoff aus Leipzig	14
Modellflug	
JetPower-Messe 2015	15
Event	
Coupe Icare 2015	17
Landesverbände	
Bremen	18
Hamburg	22
Niedersachsen	26
Rheinland-Pfalz	34
Segelflug	
74. Deutscher Segelfliegertag in Freudenstadt	42
Bundeskommission Segelflug	44
Fliegende Denkmäler	45
Praxistest	
Kleidung für Segelflieger	47
Reisebericht	
Spanienreise Club Fournier International	48
Stellenanzeigen/Kleinanzeigen	50
Impressum	50

Großes Titelfoto:

Ludwig Feuchtnner

Kleine Fotos, von links nach rechts:

DLR, Thomas Fey, Rolf Meierkordt

Foto Editorial: Evelyn Fey

Förderverein für Frauensegelflug nimmt Bewerbungen entgegen: Hornet „AM1“



Es ist wieder so weit: Der Dr. Angelika Machinek Förderverein für Frauensegelflug nimmt Bewerbungen für das vereinseigene Flugzeug Hornet „AM1“ entgegen. Bewerbungen können sich talentierte Nachwuchs-Pilotinnen, die für 2016 ein Flugzeug benötigen, um an Wettbewerben und Trainingsmaßnahmen teilzunehmen.

Die Vergabebedingungen und das Antragsformular stehen unter <http://www.am-foerderverein.de/flugzeuge.html> im Internet. Anträge können bis zum 15. Januar 2016 eingereicht werden. Die Bewerberinnen werden dann zeitnah über die Auswahl informiert.

Die Voraussetzungen sind:

- Die Pilotin ist Mitglied in einem Verein eines DAeC Landesverbandes. Sie ist Mitglied im AMF e.V.
- Fliegerische Voraussetzungen:
 - mindestens 100 Stunden Flugzeit in einsitzigen Segelflugzeugen
 - mindestens ein 300-km-Dreieck, geflogen in einem einsitzigen Segelflugzeug
 - Teilnahme an mindestens einem Wettbewerb als verantwortliche Pilotin
- Die Vergabe für Wettbewerbe und Trainingsmaßnahmen hat Vorrang.
- Antrag auf Ausleihung erfolgt nach einer Patenregel, d.h. auf Empfehlung des

Vereinsausbildungsleiters der Pilotin, des Landestrainers oder eines Vorstandsmitgliedes des AMF.

- Die Auswahl anhand der Vergabeanträge und persönlicher Gespräche mit den Bewerberinnen sowie die Vergabe-Entscheidung werden vom Vorstand des AMF e.V. getroffen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Zuteilung.
- Details für die Bereitstellung des Förderflugzeugs werden vertraglich geregelt.

FLARM-Tauschaktion – alt gegen neu

Ülis Segelflugbedarf GmbH bietet exklusiv eine Tauschaktion von Classic-FLARM-Geräten gegen PowerFLARM Core an. Beim Neukauf eines PowerFLARM Core ADS-B oder PowerFLARM Core pure gibt es ab sofort für die Rücksendung eines voll funkti-

onsfähigen Classic FLARM eine Gutschrift. Classic FLARM Baujahr 2005 und 2006 (Seriennummer F5xxxx und F6xxxx): 50 Euro; Classic FLARM Baujahr 2007 bis 2012 (Seriennummer F7xxxx, F8xxxx und F9xxxx): 150 Euro.

Bitte beim Kauf angeben, dass ein FLARM zur Gutschrift eingeschickt wird.

Die Aktion läuft bis zum 15.01.2016.

www.segelflugbedarf24.de



Hexentreffen 2016

Du bist Luftsportlerin, möchtest Gleichgesinnte treffen, um zu diskutieren oder Erfahrungen auszutauschen, dann fahr' doch mit zum Hexentreffen nach Münster.

Wenn du dann noch aus Rheinland-Pfalz kommst und einen Bericht für LuftSport

schreibst, bekommst du einen Teil deiner Reisekosten sogar erstattet.

Ich würde mich freuen, wenn du dich bei mir meldest: frauen@lsvrp.de

Sabine Theis,

Frauenbeauftragte des LSVRP



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

ab € 995,-

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.



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



Ein Jahrhundert Luft- und Raumfahrt in Bremen

Von den frühesten Flugversuchen zum Airbus und zur Ariane

480 S., 632 Abb., Hardcover
98,- Euro
ISBN 978-3-95494-071-4

Erhältlich im Buchhandel oder bestellen Sie unter order@edition-falkenberg.de

www.edition-falkenberg.de

Zukünftig weniger Nebeltage?

Nebel tritt seltener auf, und er ist auch weniger dicht. Mit dieser Aussage zitiert die FAZ in ihrer Ausgabe vom 1. November 2015 den renommierten Nebelexperten Prof. Dr. Otto Klemm, Klimatologe an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster. Forscher, die sich mit Nebel beschäftigen, verzeichnen weltweit einen Rückgang der Nebelhäufigkeit. Über die Ursachen des Rückgangs ist man sich noch nicht sicher. Eine durch den Klimawandel verursachte Erwärmung könnte zunehmend bewirken, dass in den unmittelbar über dem Erdboden liegenden Luftschichten der Taupunkt weniger oft unterschritten würde. Das wäre die schlechte Nachricht. Die gute Nachricht: Es

könnte aber auch sein, dass weltweit weniger Schadstoffpartikel ausgestoßen werden, die als Kondensationskerne aber notwendig wären, um die Bildung der winzigen Nebeltröpfchen überhaupt in Gang zu bringen.

In Nordwestdeutschland trat in den Jahren 1989–1999 an 40–50% der Tage eines Jahres zeitweise oder dauerhaft Nebel in unterschiedlicher Intensität auf. In der Lüneburger Heide musste man schon an 50–60% aller Tage damit rechnen. Häufiger betroffen sind die Altmark, die Uferregionen von Werra und

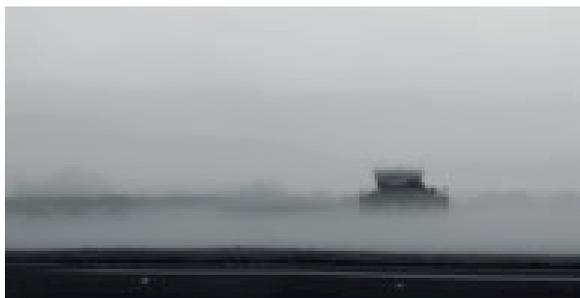


Foto: istockphoto.com

Fulda und das Donautal auf breiter Fläche. Spitzenreiter in Deutschland mit 90–100% ist der Bodensee und in Norddeutschland der Brocken. Er hüllt sich statistisch an 306 Tagen eines Jahres in Nebel. *rmh*

Neue Luftverkehrsordnung (LuftVO) in Kraft

Die neue Luftverkehrsordnung wurde bereits am 29. Oktober 2015 beschlossen und ist mit Wirkung vom 6. November in Kraft getreten.

Die Überarbeitung der Luftverkehrsordnung (LuftVO) war erforderlich geworden, nachdem die standardisierte europäische

Luftverkehrsordnung (SERA) in Kraft getreten war. Viele nationale Regeln werden in SERA neu formuliert und gelten nun einheitlich für EASA-Land.

Die Fachleute des DAeC hatten im Frühjahr den Entwurf der Änderungen umfangreich kommentiert. Eine ganze Reihe

dieser Hinweise wurde berücksichtigt. Zum Beispiel gilt nun auch in Deutschland die Definition der Nacht, wie sie in SERA formuliert ist.

Die neue LuftVO liegt als PDF auf www.luftsportmagazin.de

Ein „Storch“ verlässt sein Nest

Das weltbekannte Flugzeug, der Fieseler «Storch» mit der Immatrikulation A-97, das seit über 50 Jahren in der Luftfahrthalle des Verkehrshauses der Schweiz hing, ist abgehängt und auf einen Sattelschlepper verladen worden. Es ist dies der Auftakt zu einer einzigartigen Aktion in der Schweizer

Aviatic. Der Schweizer Verein «Freunde des Fieseler Storch» wird das Flugzeug wieder flugfähig machen und Ende November 2016 das 70-Jahr-Jubiläum des legendären Rettungsfluges zum Gauligletscher feiern. Danach kommt es zurück ins Verkehrshaus.



Quelle: Verkehrshaus der Schweiz

Nie mehr ohne! pc_met Selfbriefing-System für Flugwetter

Für VFR, IFR, Segelflug oder Ballonfahrt: Nur beim DWD erhalten Sie alle erforderlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Flugwetterinformationen und -vorhersagen.

Damit sind Sie perfekt gebrieft nach § 3a LuftVO. Bestellung über www.dwd-shop.de.

www.flugwetter.de
luftfahrt@dwd.de

www.flugwetter.de

DA IDEALE WEIHNACHTSGESCHENK
pc_met
Jahresabo
79,50 €
Flugwetter DVD
149,00 €



Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand
DWD

AOPA-Safety-Letter „Vereisung“

Vereisung ist nicht nur ein Thema für den Winter, sondern auch für Herbst und Frühjahr, wenn die Nullgradgrenze in niedriger Höhe liegt und der IFR-Flug durch Wolken führt. Aber selbst unter VFR kann man von Vereisung überrascht werden. Eisansatz am Flugzeug führt zur Erhöhung des Widerstandes, Verminderung des Auftriebes, Gewichtszunahme, im schlimmsten Fall zur Blockierung der Ruder, Leistungsverlust der Triebwerke, Sichtminderung und Ausfall von Anzeigen. Das 8-seitige PDF gibt es auf der Homepage der AOPA www.aopa.de

Quelle: AOPA

DFS-Pilotentag

Rund 540 Sportflieger und Privatpiloten besuchten am 7. November 2015 den jährlich stattfindenden Pilotentag auf dem DFS-Campus in Langen. In Vorträgen, bei Diskussionsrunden, an Simulatoren, bei einer Führung in der Langener Kontrollzentrale oder an Infoständen erhielten die Luftfahrer Einblick in die Flugsicherungswelt. Mit dem Pilotentag hat die DFS in den vergangenen Jahren eine Veranstaltung etabliert, die wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit im Luftraum beiträgt.

Quelle: DFS

9000 Meter über dem Rheintal

Ein sensationeller Flug gelang Tomek Ziarko am 15. November in der Welle des Pfälzer Waldes. Nachdem die DFS ihm nach und nach bis Flugfläche 300 genehmigte, erreichte er schließlich 9089



m Standardatmosphäre beziehungsweise 9185m nach GPS.

Beim traditionellen **Treffen der Wellenflieger und Hangflieger aus der Rhein-Neckar-Region**, am Samstag, dem 23. Januar 2016, wird Tomeks Flug ein Punkt der interessanten Tagesordnung sein. Ort: Clubheim der SFG Bensheim, Schwanheimer Str. 175, 64625 Bensheim, Telefon 06251-72411

Quelle: OLC/Eckart Schwantes

Foto: Tomek Ziarko

TKG-/EMVG-Beiträge

Die Bundesnetzagentur versendet zur Zeit wieder Beitragsbescheide für Beiträge nach dem Telekommunikationsgesetz (TKG) und dem „Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln“ (EMVG). Der DAeC stellt hier Informationen sowie ein Musterwiderspruchsschreiben zur Verfügung <http://www.daec.de/service/musterverfahren/>

Für Formationspringer: LET 410 wieder verfügbar

Die bei Fallschirmspringergruppen bekannte und weltweit geschätzte Turbinen-Zweitmot LET 410 wird von ihrem tschechischen Hersteller Let in Kunovice wieder angeboten.



Gegenüber dem derzeitigen Modell UVP wird die ab 2017 verfügbare L 410 NG – „New Generation“ eine höhere Zuladung und eine stärkere Triebwerkleistung aufweisen. Mit 1700 PS Leistung wird die NG dann 2.154 kg zuladen können. Eine herabgesetzte Propellerdrehzahl macht sie zudem leiser als das Vorgängermodell. Die L 410 NG wird mit Rolltor, Außenstufe und Absetzsignallicht bestellbar sein. Damit tritt sie gegen die ebenfalls überarbeitete Twin Otter 400 an, die jetzt von Viking Aircraft produziert wird. Seit einigen Jahren bietet die schweizerische RUAG zudem auch die Do 228 in einer New-Generation-Version wieder an.

rmh



BOSE

Winteraktion vom
28.11.2015 bis 03.01.2016!

SICHERN SIE SICH EINEN BOSE-GUTSCHEIN!

200 € Gutschein sichern...

beim Kauf eines Bose® A20 Aviation Headsets. Der Gutschein kann im Bose-Webshop eingelöst werden.

Aufgepasst:

Ab dem 2. Headset erhalten Sie zusätzlich 10% Rabatt auf das zweite und jedes weitere Headset! Bitte sprechen Sie uns bei größeren Mengen an.



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

Nachruf



Dr. rer.nat. Manfred E. Reinhardt

Ehrenpräsident der OSTIV

Ein Leben für den Segelflug und die Atmosphärenphysik

(26. Januar 1927 Wildberg/Schwarzwald –

1. Oktober 2015 Herrsching/Bayern)

Die Augen auf diesem Foto von Dr. Manfred E. Reinhardt spiegeln seine ganze Wachheit und wissenschaftliche Neugier und das daraus entstandene ungeheure Wissen über den „Segelflug und seine Kraftquellen im Luftmeer“ (Zitat: Prof. Dr. Walter Georgii, Foto Ute Löb).

Seine Redlichkeit und Neutralität verschafften ihm weltweite Anerkennung, auch als langjährigem OSTIV-Präsidenten, der ehrenamtlich wirkenden Organisation Scientifique et Technique Internationale de Vol à Voile, des unverzichtbaren Beratergremiums der Internationalen Segelflugkommission IGC der FAI. So fiel die erste Aerologie-Messkampagne der OSTIV 1985 am Himalaya mit Alvaro de Orleans-Borbon und seiner Valentin „Taifun“ als fliegendem Laboratorium, Joachim Kuettner und Bruno Neininger mit seiner mobilen Messausrüstung in seine Präsidentschaftszeit. Manfred Reinhardt schuf ab 1962 als Gründungsabteilungsleiter „Flugphysik“ und späterer

Ko-Direktor Grundlagen für die heutige internationale Reputation des Instituts für Physik der Atmosphäre (IPA) des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt DLR in Oberpfaffenhofen, nicht zuletzt durch die unter seiner Leitung beschafften und ausgerüsteten Aerologie-Messflugzeuge vom Motorsegler bis zum wegen seiner Aschewolken-Flüge zu besonderer Berühmtheit gelangten Biz-Jet „Falcon“.

Manfred Reinhardt war, so Bruno Neininger, „mit seiner Freude an Messungen und Umweltbeobachtungen vom Flugzeug aus immer ein leuchtendes Vorbild. Mit Joachim Kuettner und anderen lebte Manfred Reinhardt uns damals jungen Wissenschaftlern eine ansteckende Begeisterung für die Meteorologie und Atmosphärenphysik vor. Für seinen Optimismus in der wissenschaftlichen Arbeit bis ins hohe Alter hinein bewundere ich ihn.“ Alvaro de Orleans-Borbon „bewunderte Manfred Reinhardts Fähigkeit, eine sagenhafte Spannweite vom Handmessgerät bis zur hochausgerüsteten Fal-

con für die aerologischen Untersuchungen nutzbringend einzusetzen“. Für ihn verkörpert Manfred Reinhardt „eine heute immer seltener anzutreffende untrennbare Einheit von Mensch und Wissenschaftler“. Er beeindruckte ihn tief „mit seiner einzigartigen Menschlichkeit“, und es berührte ihn sehr, „mit welch leuchtenden weiten Augen die nepalesischen Kinder seinen Schilderungen und Erklärungen der Wetterphänomene lauschten“.

Der Deutschen Segelflug-Nationalmannschaft diente er bei fünf Segelflug-Weltmeisterschaften als Teamcaptain und Meteorologe. Auch im Ruhestand waren sein Wissen, sein Rat und seine weitreichenden Kontakte zu den Größen der Atmosphärenphysik gefragt. Bis zuletzt setzte er sich für die Bewahrung von Dokumenten aller Art zur Geschichte des Segelflugs in Deutschland und der Welt und allen denkbaren Formen atmosphärenphysikalischer Einflüsse und Untersuchungsergebnisse ein, nicht zuletzt als Grundlage für Klimaveränderungs-Statistiken.

Mit Dr. Manfred E. Reinhardt verlieren die Atmosphärenphysik-Wissenschaftler und die Segelflugwelt einen großartigen Menschen, einen nimmermüden Forscher und einen aktiven Förderer sportlichen Verhaltens, in bescheidenem Zurücktreten stets den anderen in die erste Reihe stellend. Danke, Manfred, für alles uns Geschenke!

PFS



Nepal-Expedition 1985; links am Boden Prof. Dr. Bruno Neininger, dahinter in Orange Alvaro de Orleans-Borbon, hinten, Zweiter von rechts, Dr. Joachim Kuettner, am Boden, Zweiter von links, Dr. Manfred Reinhardt mit nepalesischen Helfern und Partnern; Foto: Alvaro de Orleans-Borbon



Bannerschlepp 1997 in St. Auban als Dank für Manfred Reinhardts 20jährige OSTIV-Präsidentschaft, initiiert von seinem Nachfolger Prof. Loek Boermans; Foto via Fred Weinholz

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

AKTION

TAUSCHAKTION : AR 3201 und 4201 gegen AR6201

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

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

Nachruf



Roland Schneider

Es ist immer schwierig, zum Tod eines Fliegers, dem man nahe gestanden hat und mit dem man viele Jahre im Ehrenamt gemeinsam gearbeitet hat, die richtigen Worte zu finden. Deshalb können die wenigen kurzen Gedanken zum Tod von Roland Schneider nur Ausschnitte wiedergeben und müssen unvollständig sein.

Seit vielen Jahren hat sich Roland für die Gemeinschaft der Flieger engagiert. Er war als Fluglehrer für junge Menschen auf der Insel aktiv, und schon früh hat er sich in seinem Landesverband NRW in die Arbeit der Ultraleichtkommission eingebracht. Das war, lange bevor er in den Vorstand der Bundeskommission Ultraleichtflug

gewählt wurde. Hier hat er sich vor allem dem Thema Sicherheit verschrieben, weil er davon überzeugt war, dass unsere leichte Fliegerei und ihre Regelung außerhalb des Regimes der EASA auf nationaler Ebene nur dann auf Dauer akzeptiert wird, wenn wir so unfallfrei wie eben möglich fliegen. Auf seine Initiative hin wurde in der Bundeskommission das S-Team gegründet, in dem Fachleute der sportlichen Vertretung der Ultraleichtflieger und aus dem Luftsportgeräte-Büro mit Experten der Bundesstelle für Fluguntersuchung und dem LBA gemeinsam nach Strategien für größere Sicherheit suchen. Roland hat zunächst Zahlenmaterial zusammengetra-

gen und sich mit dem Thema „Sicherheit der Rettungsgeräte“ beschäftigt. Dabei hatte er nicht nur die Sicherheit der Piloten im Auge, sondern auch die möglichen Gefahren, die nach einem Unfall für die Retter und Helfer bestehen. Eng hat er mit der BfU zusammengearbeitet, für die er bei kleineren Zwischenfällen die Arbeit vor Ort erledigte.

Es erscheint besonders tragisch, dass ausgerechnet Roland nun selbst das Opfer eines Flugunfalls geworden ist. Vier Wochen lang haben Ärzte nach seinem Unfall um sein Leben gekämpft. Seine Familie hatte nie die Hoffnung aufgegeben, dass er aus dem Koma erwachen und wiederhergestellt werden könne. Am Ende waren alle Hoffnung und Bemühungen vergeblich. Roland Schneider starb am 6. Oktober im Alter von 63 Jahren.

Wolfgang Lintl
Bundeskommission Ultraleicht

Foto: Hermann-J. Hante



Abmessungen

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



Masse

Rüstmasse:	157 kg
max. Abflugmasse:	260 kg
max. Flächenbelastung:	20 kg/m ²
min. Cockpitzuladung:	70 kg
max. Cockpitzuladung:	103 kg

BANJO

MH

ab 28.350,00 EUR



Leistungen

Höchstgeschwindigkeit:	136 km/h
Manövergeschwindigkeit:	112 km/h
Mindestgeschwindigkeit:	56 km/h
Höchstgeschwindigkeit bei ausgefahrenen Klappen:	112 km/h
geringstes Sinken:	0,7 m/s bei 68 km/h
beste Gleitzahl:	27 bei 76 km/h
Motor:	Hirth F33B
Hubraum:	313 ccm
Leistung:	18 kW / 6200 rpm
Tankinhalt:	14 l
Treibstoff:	bleifreies Benzin mit Castrol TTS Öl
Mischungsverhältnis:	50 : 1, oder 2%



Was machen wir, was wollen wir?

Wir sind Mitarbeiter des DAeC und arbeiten in einem Team von drei Kolleginnen und vier Kollegen im Luftsportgeräte-Büro. In unseren zwei Büros in der Bundesgeschäftsstelle des DAeC am Flughafen Braunschweig kümmern wir uns zunächst um alle Belange rund um Luftsportgeräte. Da sind Piloten- und Springerlizenzen auszustellen und Zulassungen von Ultraleichtflugzeugen zu erteilen oder zu ändern – wir reden hier von zirka 15 000 Luftfahrerscheinen und 3 000 ULs. Unsere Damen kümmern sich um die vielen Lizenzen, managen das Sekretariat und die Buchhaltung. Für die Technik und die Ausbildung sind vorwiegend die Herren zuständig.

Wir versorgen rund 300 Prüfer für UL-Technik mit Aufträgen, mit Materialien für Aus- und Fortbildung und betreuen knapp über 100 Mitglieder des Prüfungsrates bezüglich Lizenzen. Musterprüfungen werden im eigenen Hause durch unseren Ingenieur durchgeführt. Wir fliegen die ULs auch selbst, haben langjährige Erfahrung in der Fliegerei, bilden aus und prüfen auch.

Wer uns schon kennt, weiß, dass die Liste unserer Aktivitäten hier noch nicht zu Ende ist. Neben den Luftsport- und Landesverbänden sind wir schon seit langer Zeit An-

sprechpartner für die UL-Fliegerei in und außerhalb des DAeC. Mitglieder der unterschiedlichen Fachverbände nutzen die Vorteile unserer Beauftragung.

Besonders freut uns, dass die Redaktion von LuftSport uns hier Platz zur Verfügung stellt, zu informieren und zu präsentieren. Seit fast zwei Jahren berichten wir regelmäßig in jeder Ausgabe über aktuelle und wichtige Themen. Neue Gesetze für Ausbildung und Lizenzen, UL-Wartung und -Instandhaltung und auch die UL-Hubschraubererprobung blieben nicht unerwähnt.

Kundenwünsche sind für uns Verpflichtung. Mit der freundlichen Unterstützung verschiedener Versicherungen und Freunde des LSG-B sowie ehrenamtlicher Mitarbeit können wir unseren Kundenservice immer weiter ausbauen und optimieren. Wenn Sie, unsere Kunden, nicht nur unseren Service in Anspruch nehmen, sondern auch den Luftsport in Deutschland unterstützen wollen, nehmen wir Sie gern beim Wort und helfen Ihnen beim zügigen und unkomplizierten Eintritt in den Luftsportverband. Richten Sie Ihre Fragen, Anregungen, Wünsche – wenn's sein muss, auch Kritik – an: lsgb@daec.de



Mitarbeiter

Deutscher Aero Club e.V.
Luftsportgeräte-Büro
Hermann-Blenk-Str. 28
38108 Braunschweig
www.daec.de/lsgb

Frank Einführer – Leiter LSG-B
Tel.: 0531 23540-62 • f.einfuehrer@daec.de

Bettina Hesse-Bergstedt – Sekretariat
Tel.: 0531 23540-60 • b.hesse-bergstedt@daec.de

Simone Geisler – Buchhaltung
Tel.: 0531 23540-67 • s.geisler@daec.de

Nicole Brandes – Lizenzen UL
Tel.: 0531 23540-63 • n.brandes@daec.de

Jürgen Pechmann – Ausbildung UL
Tel.: 0531 23540-61 • j.pechmann@daec.de

Michael Bätz – UL-Technik
Tel.: 0531 23540-68 • m.baetz@daec.de

Christian Spintig – UL-Verwaltung
Tel.: 0531 23540-64 • c.spintig@daec.de

Die Deutsche Alpen-Segelflugschule Unterwössen empfiehlt: **ORATEX®**, das weltweit patentierte Bespanngewebe, das nicht mehr lackiert werden muss.



International Air Cadet Exchange

Oben:
Eine Super-Puma
der Schweizer
Luftwaffe, mit der
die Kadetten in die
und innerhalb der
Schweiz befördert
werden.

Unten:
Die deutschen
Kadetten beim
Vortreffen in Köln-
Wahn

Was ist das eigentlich? Viele haben schon einmal davon gehört, manche auch gar nicht. Das ist schade, denn, wie ihr gleich sehen werdet, ist es ein sehr beeindruckender Austausch, speziell für luftfahrtbegeisterte Jugendliche – also auch junge Luftsportler.

Den IACE, so die Abkürzung, gibt es seit 1946, er ist also schon sehr alt, damals gegründet von Großbritannien und Kanada. Heute nehmen 19 Nationen an diesem Austausch teil, Deutschland tauscht Kadetten aus mit Belgien, den Niederlanden, Frankreich, Großbritannien, der Schweiz, Israel, der Türkei und Hongkong. Diese Kadetten werden

anhand ihrer eingegangenen Bewerbung ausgewählt, durchschnittlich nehmen jedes Jahr 12 Bewerber teil.

Die deutschen Kadetten treffen sich im Juni in Köln-Wahn, wo ehemalige Kadetten von ihren Erfahrungen berichten,

Vorträge zu den einzelnen Gastländern gehalten und die Gastgeschenke verteilt werden.

Start- und Endpunkt des IACE ist der Frankfurter Flughafen. Hier machen die Kadetten sich auf den Weg ins Ausland, die meisten mit Linienflügen. Die Kadetten, die nach Belgien und Großbritannien reisen, werden traditionell in einem Jet der belgischen Luftwaffe befördert, die Schweizer begeben sich mit einem Super-Puma-Helikopter der Schweizer Luftwaffe in ihr Gastland.

Die Programme in den einzelnen Ländern variieren, eines haben sie aber alle gleich: Sie sind absolut beeindruckend und genau für fliegerisch interessierte Jugendliche gemacht, wobei auch der kulturelle Aspekt nicht zu kurz kommt. In jedem Land kommen die Kadetten mal in die Luft, das geht vom Segel- und Motorflug über Heißluftballonfahrten bis hin zu Flügen in einer PC-7, Beech 17 oder einem KC-10 Tanker der niederländischen Luftwaffe, gerade mal 10 Meter entfernt von zwei

F-16, die in der Luft betankt werden. In der Schweiz z. B. geht man auch mal wandern, in Holland würdigt man auch die lokale Bierkultur, und England zeigt viel von seiner bewegten Luftfahrtgeschichte. Die einzelnen Programmpunkte können auf der Website des IACE (www.ia- cea.com/programmes/) nachgelesen werden.

Der Austausch findet jedes Jahr im Sommer – in diesem Jahr vom 24. Juli bis 6. August – statt. Bewerben kann man sich bis März. Der Bewerber/Die Bewerberin sollte fliegerisch begeistert und am besten auch in diesem Bereich tätig sein, Letzteres ist jedoch keine Voraussetzung. Dass man daran interessiert ist, internationale Kontakte zu knüpfen und sich verständlich auf Englisch ausdrücken kann, wird vorausgesetzt.

Organisiert wird der Austausch für Deutschland und seine Kadetten von einem großen Team an ehrenamtlichen Helfern des IACE und zwei Offizieren der Luftwaffe, die sich mit viel Herzblut engagieren und das Programm in Deutschland begeistert begleiten.

Bei weiteren Fragen stehen euch die beiden neuen Referenten für internationale Arbeit der Bundesluftsportjugend, Lena Treder und Jan Bischoff, zur Verfügung, außerdem findet ihr weitere Informationen in der Facebook-Gruppe „IACE Germany“.
Jan Bischoff



LTB-Follmann

der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlen

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

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

Mit Wasserstoff emissionsfrei fliegen hat nicht nur Vorteile

Hocheffizient, aber hoher technischer Aufwand und hohes Gefahrenpotenzial durch Wasserstofftanks

Professor Dr. Josef Kallo gilt als führende Kapazität in Deutschland für alternative Antriebssysteme in Luftfahrzeugen. Sein Stuttgarter Institut für Thermodynamik am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat mit dem HY4-Projekt nun einen weiteren Schritt zur Realisierung seiner Idee für emissionsfreie Passagierflüge in Angriff genommen.

Um sauber, leise, energieeffizient und sicher zu fliegen, setzt er dabei auf ein spezielles Hybridsystem: Hauptenergiequelle ist eine Niedertemperatur-PEM-Brennstoffzelle, die den im Tank mitgeführten Wasserstoff und Luftsauerstoff in Wasser und elektrische Energie umwandelt. Im Reiseflug versorgt die Brennstoffzelle den Elektromotor dauerhaft und zuverlässig mit Strom. Lastspitzen beim Start und bei Steigflügen deckt eine Lithium-Hochleistungsbatterie ab. Als Nebeneffekt der Niedertemperatur-PEM-Brennstoffzelle kann in Passagierflugzeugen der aus dem Wasserstoff und dem Luftsauerstoff produzierte Wasserdampf

dem bordeigenen Wasserkreislauf zugeführt werden. Damit reduziert sich die Menge des an Bord mitzuführenden Wassers, was die Nutzlast erhöht. Bei einem Transatlantikflug könnte man je nach Flugzeuggröße so bis zu zweieinhalb Tonnen Treibstoff sparen. Und pro Flugstunde ergäben sich zusätzliche 100 Liter Wasser und mehr. Bei Kleinflugzeugen würde man den entstehenden Wasserdampf allerdings einfach ablassen. Seit bereits zehn Jahren arbeitet Kallo mit seinem Team an der Umsetzung dieses Ziels. Mit der Antares H2 hat er 2009 die ersten Schritte unternommen. Dieses Flugzeug, ein Motorsegler, ist bis heute im Einsatz und hat auch für andere Forschungsmissionen wertvolle Dienste geleistet.

Ganz so neu ist die Verwendung von Brennstoffzellen in Luftfahrzeugen allerdings nicht. Ebenso wie bei Kallos H2 wurde auch in den USA mit Brennstoffzellen als elektrischen Energielieferanten mit allen Stärken und Schwächen experimentiert. Boeing schickte schon 2008 einen mit Brennstoff-

zellen und einer Speicherbatterie ausgerüsteten E-Motorsegler, eine einsitzige Diamond Dimona, in Spanien in die Luft. Bekanntester Zeitgenosse war der Franzose Gérard Thevenot, der 2009 ein Trike nur mit einer Brennstoffzelle und einem E-Motor ausstattete. Thevenot beteiligte sich an mehreren Veranstaltungen, so auch 2011 an der AERO, gab aber wegen vieler Störungen im Antriebssystem und einem Totalbrand genervt wieder auf. Auch unternahmen einige Institute und Firmen Versuche, die APUs in Verkehrsflugzeugen durch Brennstoffzellensysteme zu ersetzen. Unter anderem entstand so auch eine Zusammenarbeit zwischen Airbus und dem DLR, bei deren Versuchsträger ein Airbus A320 mit einer Brennstoffzelle und einem nachgeschalteten Generator ausgestattet war, der als Notstromversorgung die Hydraulik und Elektrik eine Stunde in Betrieb halten sollte. Der im Vergleich niedrigere Energieverbrauch der Brennstoffzelle gegenüber dem der noch immer üblichen mit Kerosin betriebenen APUs und deren

Foto: DLR

Rechts:
Dr.-Ing. Josef Kallo
Koordinator
Elektrisch Fliegen
am Institut für
Technische Thermodynamik beim
Deutschen Zentrum
für Luft- und Raumfahrt (DLR)
Foto: Hellmut Penner



Lärm- und Schadstoffemissionen sind die Gründe, weshalb man nur allzu gerne auf fortschrittlichere Systeme umsteigen würde. Unsinnig wäre, zu glauben, dass das DLR trotz aller Kompetenzen nun selber anfinde, ein Flugzeug für einen größeren Versuchsträger als die Antares H2 zu entwickeln. Einziger infrage kommender deutscher Hersteller wäre da Grob, der aber mit Siemens zusammen an einer eigenen Hybridantriebsentwicklung werkelt. Die Wahl fiel deshalb auf das slowenische Unternehmen Pipistrel, das sich inzwischen zu einem der weltweit größten und innovativsten Hersteller von Kleinflugzeugen entwickelt hat. Pipistrel hat, aufbauend auf seinen Elektromotorseglern, nicht nur viel Erfahrung gewonnen, sondern sich in jüngster Zeit auch als Schrittmacher für die Entwicklung von Elektroflugzeugen erwiesen. Der Pipistrel-Trainer Alpha Electro steht sogar kurz vor der Zulassung. Vielen Lesern ist sicher noch die sehr futuristisch wirkende Konstruktion des Doppelrumpf-Flugzeuges Taurus G4 in Erinnerung. Diese beruhte auf der Idee von Tine Tomažič, dem Chefentwickler von Pipistrel, der aus zwei Taurus-Rümpfen sowie einem Flügel- und Höhenleitwerksatz ein Flugzeug mit einem neu entwickelten Mittelstück zusammensetzte. Darin befanden sich das Batteriemanagement und der Motor mit dem

Propeller – sehr eigenwillig, aber hocheffizient und obendrein kostengünstiger als eine totale Neukonstruktion. Die „Behelfskonstruktion“ erwies sich bekanntlich als erfolgreichste Elektromotorisierung.

Pipistrel-Firmenboss Ivo Boscarol und Professor Kallo vereinbarten nach ersten Gesprächen eine Wiederverwendung des G4-Versuchsträgers. Der vorgesehene Antriebsstrang würde sich in dieses Flugzeug am schnellsten und preiswertesten integrieren lassen. Nun ist es aber nicht so, dass man Wasserstofftanks und Brennstoffzellen sowie Batteriemanagement und Elektromotoren wie Bausteine aus einem Regal nehmen könnte, um sie in den zur Verfügung stehenden Räumen wie Lego-Steine zusammenzusetzen. Hydrogenics konnte als Brennstoffzellenhersteller gewonnen werden. Wasserstofftanks, die einem Druck bis zu 350 bar standhalten, und das dazugehörige Leitungssystem müssen dafür beschafft und angepasst werden. Das Batteriemanagementsystem ist mit dem E-Motor in jedem Fall in das Flügelmittelstück einzubauen. Weitere technische Details, insbesondere wo die Brennstoffzellen – Hydrogenics konnte als Brennstoffzellenhersteller gewonnen werden – und die Wasserstofftanks untergebracht werden, wollte man noch nicht verraten. Also noch viel Arbeit, bis der fertige „Passagierflieger“ im Heimatflughafen Stuttgart tatsächlich ankommt. Die Universität Ulm wird als wissenschaftlicher Partner die Stuttgarter unterstützen. Das DLR hat extra eine Ausgründung vorgenommen, um sie als HY4H2FLY im Zulassungsprozess zu betreuen und auch den späteren Betrieb mit ihr durchzuführen. Ingenieur Tomažič erklärte für LuftSport: „... die ganzen Integrationsarbeiten erfordern harte Arbeit. Wir haben dafür eine zusätzliche Halle angemietet, in der wir mit einem kleinen Experten-Team ungestört die Vorbereitungen für den spä-

teren Einbau der Baugruppen für den Antriebsstrang vornehmen. Nur etwa 20 Prozent der Zelle bleiben davon erhalten, doch rund 80 Prozent der Arbeiten sind neu anzusetzen. Wir hoffen, bis zum Sommer fertig zu sein, um den Flieger dann in die Luft zu bekommen.“ Ob HY4 auch Experimentalträger für die viersitzige Panthera wird, wollte Tine Tomažič noch nicht bestätigen. Die Panthera werde aber nächstes Jahr in Serie gehen. Die Standard-Version werde in jedem Fall mit konventionellen Kolbenantriebsmotoren angeboten. In einer weiteren Phase denke man aber schon an ein Hybrid-Triebwerk. Dazu wurde die Hypstair zusammen mit Siemens und zwei Universitäten gegründet, wobei Siemens ohnehin schon länger als E-Motoren-Lieferant im Gespräch ist. Siemens liefert auch den E-Motor für den Trainer Alpha Electro mit 85 kW.

Der Elektromotor der HY4 wird mit einem 80-kW-Elektromotor ausgestattet. Das ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von rund 200 km/h sowie eine Reisegeschwindigkeit von 145 km/h. Abhängig von Geschwindigkeit, Flughöhe und Zuladung ist eine Reichweite zwischen 750 und 1.500 km möglich. Die Doppelrumpfkonstruktion ermöglicht eine optimale Verteilung der Antriebskomponenten und insgesamt eine höhere Zuladung. In jedem der beiden Rümpfe haben zwei Passagiere Platz. Das Maximalgewicht der HY4 beträgt 1.500 kg, was der Echo-Klasse entspricht. Mit dem Projekt für das viersitzige Flugzeug HY4 unternimmt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt einen weiteren wichtigen Schritt, um emissionsfreies elektrisches Fliegen in die Realität umzusetzen: Die HY4 wird das weltweit erste viersitzige Passagierflugzeug sein, das allein mit einem Wasserstoffbrennstoffzellen-System angetrieben wird. „Mit der HY4 wollen wir Elektromobilität in die Luft bringen, die Machbarkeit



dieser Technologie demonstrieren und konkrete Anwendungsfelder im Passagiertransport aufzeigen“, erklärte Professor Kallo, DLR-Koordinator Elektrisches Fliegen, bei der offiziellen Vorstellung des Projekts auf der internationalen Fachmesse „World of Energy Solutions“ am 12. Oktober 2015 in Stuttgart und führte des Weiteren aus: „Die große wissenschaftliche Herausforderung des Projekts besteht darin, die Leistungsfähigkeit, Effizienz und Zuverlässigkeit des Antriebssystems Schritt für Schritt zu maximieren und für den Einsatz zum Passagiertransport zu erproben.“ Professor André Thess, Direktor des DLR-Instituts für Technische Thermodynamik, betonte: „Das viersitzige Elektroflugzeug HY4 passt ideal zu unserer Strategie, Synergieeffekte zwischen Elektromobilität auf der Straße und in der Luft zu erschließen.“ Man darf jedenfalls gespannt sein, wie sich mögliche Synergien auch auf andere Luftfahrtbereiche ausweiten. Bei den beiden Baugruppen des Motors und deren Steuerung kann man bereits auf Bewährtes setzen. Das Wasserstoffbetankungssystem, die Wasserstoffdrucktanks und die Brennstoffzellen selbst auf eine ökonomisch vertretbare Schiene zu bekommen, wird aber noch auf Jahre hinaus eine große Herausforderung bedeuten, wenn nicht doch die Fahrzeugindustrie die Entwicklung schneller vorantreibt. Davon ist man beim DLR überzeugt, denn die jetzt eingestiegenen Kleinunternehmen setzen auf schnelles

Wachstum, damit sich ihre Entwicklungen und der damit verbundene Aufwand möglichst bald amortisieren. Inzwischen wachsen die Brennstoffzellen-Hersteller wie Pilze aus dem Boden, wie man auf dem Stuttgarter Kongress feststellen konnte, an dem sich nicht nur europäische Hersteller präsentierten, sondern auch Unternehmen aus China, Taiwan, Israel und Japan – immerhin ein Silberstreif am fernen Horizont eines langen Weges zum ökologisch und ökonomisch vertretbaren Brennstoffzelleneinsatz. Wie man allerdings den Wasserstoff sicher speichern kann, bleibt noch eine Herkulesaufgabe. Zurzeit gibt es dafür drei verschiedene Speichermethoden: Die Speicherung von gasförmigem Wasserstoff in Druckbehältern, die zunächst für das HY4-Projekt vorgesehen ist, und, in einer möglichen Phase 2, die Speicherung von flüssigem Wasserstoff in vakuumisolierten Behältern. Denkbar wäre auch die Einlagerung von Wasserstoff in Metallhydriden, wie sie momentan in Kraftfahrzeugen erprobt wird. Der Wasserstoff

könnte so in einer noch höheren Dichte als im flüssigen Zustand gespeichert werden. Doch diese Methode hat trotz aller Vorteile auch entscheidende Nachteile: das hohe Gewicht des Metallhydrids und – besonders – die langen Ladungszeiten. HY4 wird also nach seiner Indienstellung noch einige Zeit ein Einzelstück bleiben.

Hellmut Penner

Oben:
Als Versuchsträger verwendet das DLR den Pipistrel Taurus G4 (links), der 2011 die NASA-Greenflight-Challenge in Santa Rosa, Kalifornien, gewinnen konnte.
Fotos: Pipistrel/DLR



BOSE

Winteraktion vom
 28.11.2015 bis 03.01.2016!

SICHERN SIE SICH EINEN BOSE-GUTSCHEIN!

200 € Gutschein sichern...

beim Kauf eines Bose® A20 Aviation Headsets. Der Gutschein kann im Bose-Webshop eingelöst werden.

Aufgepasst:

Ab dem 2. Headset erhalten Sie zusätzlich 10% Rabatt auf das zweite und jedes weitere Headset! Bitte sprechen Sie uns bei größeren Mengen an.



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



Flugzeuge neu bespannen – genial einfach dank neuartigem Material aus Sachsen

Oben: Von ganz leicht bis schwer: Das UL-Segelflugzeug Archaeopteryx und die Antonov AN2 sind mit Oratex bespannt.
Unten: Oliver Straten, Buschflieger in Alaska, und Christian Langenau, Segelflieger aus Aukrug, bespannen das Seitenruder eines Grunau Babys.

Oft sind es Modellflieger, die mit innovativen Ideen der manntragenden Fliegerei voraus sind und wichtige Impulse geben. So auch beim Bespannmaterial Oratex, das Siegfried Lanitz nach viel Erfahrungssammeln im Modellbau nun zu einem LBA- und EASA-zugelassenen Bespannstoff für Flugzeuge in Leipzig produziert. LuftSport hat ihn besucht und den Teilnehmern eines Workshops beim Bespannen über die Schulter gesehen.

Seit Beginn der Fliegerei wurden Flugzeuge bespannt, um ihnen die gewollte Form bei geringem Gewicht zu geben. Zunächst war es Baumwolle, später kamen synthetische Materialien, wie Ceconite, hinzu. Beides wird zunächst aufgeklebt, dann mit

Spannlack und/oder Hitze gespannt und schließlich grundiert und lackiert. Die lösungsmittelbasierten Materialien sind nicht überall zu verarbeiten und auch vom gesundheitsschädlichen Aspekt her nicht zu unterschätzen

Die Oratex-Bespannstoffe der Firma Lanitz-Prena werden aufgebracht, und dann ist man fertig, denn sie sind bereits eingefärbt und verfügen über den notwendigen UV-Schutz. Die Stoffe sind in zwei Stärken und acht verschiedenen Farben erhältlich. Zunächst wird aus Polyester das Grundmaterial gewebt. Dann erhält dieses in mehreren Durchgängen Farb- und UV-Schutzschichten.

Im Workshop können wir sehen, wie ein DR400-Flügel, ein Bergfalke-Rumpf und ein Baby-Leitwerk bespannt werden. Zunächst wird das Material aufgelegt und zugeschnitten. Dann werden sowohl Gewebe als auch die Flugzeugteile, wie Rippen, Spanten oder Stahlrohre,

mit dem Oratex-Spezialkleber je 2 x eingestrichen. Nach dem Abtrocknen wird der Bespannstoff mit einem regelbaren Heißluftgebläse verklebt. Entstehen hierbei Falten, lassen sich diese durch Erhöhen der Temperatur straffen. Ist das Bauteil komplett bespannt, wird die Temperatur noch einmal erhöht und das Material dadurch verspannt. Fertig! Kein Spannlack, Grundieren, Schleifen, Lackieren. Als Hilfestellung gibt es die Oratex-Verarbeitungsanleitung, die Schritt für Schritt vorgibt, wie es gemacht werden muss. Die Workshop-Teilnehmer sind begeistert über die enorme Zeitersparnis, dass nichts stinkt und auch keine große Anforderung an die Werkstatt gestellt werden müssen. Oliver Straten, Buschflieger in Alaska, betont, wie einfach „On-Field“-Reparaturen, z.B. nach Steinschlag, werden. Ein Stück Oratex wird aufgebügelt, mit Heißluft gespannt, und schon ist vom Schaden nahezu nichts mehr zu sehen.

Weitere Infos: www.oracover.de
KF



TOST
Flugzeugerätebau

Produktneuheiten

Tost Bremshydraulik

Entwickelt und produziert von Tost

Penta Scheibenbremsrad

2-Kolben-Bremszange BZT2

3-Kolben-Bremszange

Hydraulische Bremsgriffe

Parkventile

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





JetPower-Messe 2015

Als größte Fachmesse für turbinengetriebene Flugmodelle und Hub-schrauber generiert die JetPower weiterhin weltweites Interesse. Bei der 13. Auflage präsentierten auf dem Flugplatz Bengener Heide bei Ahrweiler über 120 Aussteller aus 19 Ländern mit ihren Produkten den Stand der aktuellen Modell-Jet-Technik. Neben den überwiegend europäischen Produzenten waren auch Firmen aus China und den USA vertreten.

Der Mix aus Ausstellung, Verkauf und „fliegender Messepräsentation“, garniert mit Airshow-Charakter hat sich in all den Jahren bewährt und ist immer noch attraktiv. Die Achillesferse des Events liegt in der geologischen Beschaffenheit des Veranstaltungsortes. Wegen einer Tonschicht unterhalb des Mutterbodens reagiert die Bengener Heide

besonders sensibel auf Regen. Das haben die Veranstalter im vergangenen Jahr in vollem Ausmaß zu spüren bekommen. Der Flugplatz glich nach dem Abbau der Zelte und Stände eher einem Panzerübungsgelände und musste in weiten Teilen neu angelegt werden.

Als Gegenmaßnahme hatten sich die Veranstalter für 2015 eine neue Platzaufteilung ausgedacht, bei der insbesondere die Flugbetriebsflächen geschont werden sollen. Die beiden Messezelte wurden nebeneinander auf der Wiese aufgebaut, das Catering mit den vielen Imbiss- und Getränkeständen fand auf dem befestigten Bereich seinen Platz. Damit verkürzten sich für die Zuschauer nicht nur die Wege, sie hatten auch eine bessere Sicht auf die Flugvorführungen. Die Piloten mit ihren teils sehr großen Modellen hatten es nun allerdings sehr weit bis zum

Vorbereitungsraum – hier ist für die Zukunft noch Feintuning angesagt. Die „Regentaufe“ erhielt das neue „Platzlayout“ bereits während der Aufbauarbeiten: Innerhalb kurzer Zeit verwandelte sich der Bereich um die Zelte und den Campingplatz wieder in die gefürchtete Matschlandschaft. Zum Glück trocknete es nach der Regenphase am Mittwoch wieder schnell ab. Die Spuren waren während der Veranstaltung zwar noch deutlich sichtbar, führten aber trotz gelegentlicher kleiner Schauer zu keinen weiteren Beeinträchtigungen.

Die Größe der Messe wird im Wesentlichen durch die Kapazität der beiden Zelte begrenzt und kann z.Zt. nur durch einzelne externe Verkaufspavillons gesteigert werden. Die Palette der angebotenen Flugzeuge reicht vom einfachen Styropor- oder Holzmodell bis zu den zahlreich ver-

Oben:
Die Aero L-39 Albatros ist in der Modell-Jet-Szene weit verbreitet.

Unten links:
„Tankstopp“ auf dem langen Rückweg zum Messezelt
Unten rechts:
Die Rafale – eines der großen Jetmodelle jenseits der 25-kg-Marke





Oben links:
Die futuristische „Diamond“ von Aviation Design – demnächst auch manntragend

Oben rechts:
Die A-10 bei einem faszinierenden Display

Unten links:
Modellpräsentation im Messezelt

Unten rechts:
Vorbildgetreuer Cockpitausbau an einer Hawker Hunter

tretenen Voll-GFK- oder sogar Voll-CFK-Boliden. Die Billigprodukte aus Fernost sind fast verschwunden, und auch das Segment der Modellhubschrauber ist geschrumpft – diese haben inzwischen mit der „Rotor“ eine eigene Messe. Einen deutlichen Zuwachs gab es bei der Antriebstechnologie, den Mechaniken und dem Zubehör.

Bei der Flugpräsentation ist der Veranstalter auf Wunsch der Aussteller zu den sogenannten „Firmenslots“ zurückgekehrt. In einem deutsch und englisch kommentierten Flugprogramm zeigten rund 160 Piloten, welche Flugleistungen der potenzielle Käufer von den verschiedenen Modellen erwarten darf. Besonders

beindruckend war das Display einiger ausländischer Modellpiloten, die in diesem Jahr ihre Jets wieder mit mehr als 25 kg Abfluggewicht fliegen durften. Für Abwechslung in der Typenvielfalt der als reines Zweckmodell oder als vorbildgetreuer Nachbau konstruierten Jet-Modelle sorgten mit Ausfahr-Impeller/Turbine ausgerüstete Großsegler und Modelle mit Propellerturbine, und auch die turbinengetriebenen Helis hatten ihren eigenen Auftritt.

Waren am Freitag die Flugmodelle noch unter sich, setzte die manntragende Fraktion im Samstags- und Sonntagsflugprogramm Airshow-Akzente. Wing-Walkerin Peggy Valentin konnte allerdings wegen

der unsicheren Wetterlage nicht mit ihrem Flugzeug anreisen, und so fiel das von vielen Zuschauern mit Spannung erwartete Highlight des Showflugprogramms leider aus. Nicht so das traditionelle Nachtflugprogramm mit anschließendem Feuerwerk. Die „Nacht der Feuer“ ist besonders bei den Zuschauern aus der Region beliebt und hat einen festen Platz in deren Terminkalender. Mit durchschnittlich weit über 10.000 Besuchern, von denen viele auch mehrere Tage vor Ort sind, ist die JetPower auch zu einem Wirtschaftsfaktor geworden, nicht nur für den regionalen Tourismus.

*Text und Fotos:
Ludwig Feuchtnr*



Luftfahrtliteratur – Geschenke für Flieger



neu

Wolfgang Binz
LS-Segelflugzeuge
Von der LS 1 bis zur LS 11
Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider aus Egelsbach. Für jedes Muster farbige, ganzseitige, detail- und maßstabgetreue Dreiseitenansichten von Martin Simons.
208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover
45,00 €

wieder lieferbar



nur noch wenige Exemplare

Martin Simons
Segelflugzeuge
Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte
Fotografien, Fakten, Zeichnungen und pro Band ca. 120 ganzseitige, detail- und maßstabgetreue farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, Hardcover
Band 1, 1920 bis 1945
256 Seiten
45,00 €

Band 3, 1965 bis 2000
272 Seiten
45,00 €



wieder lieferbar

Handbuch des Segelkunstflugs
Die Hohe Schule des Segelkunstflugs
Theorie und Praxis des Segelkunstflugs, mit vielen Fotos und Illustrationen der wichtigsten Figuren.
128 Seiten, 185 x 240 mm, Hardcover, **25,00 €**

EQIP
WERBUNG & VERLAG GMBH

Sprottauer Str. 52 · 53117 Bonn – Germany
Tel. +49.228.96699011 · Fax +49.228.96699012
equip@eqip.de · www.eqip.de

Weitere Bücher
im Onlineshop auf
www.eqip.de





Coupe Icare 2015 Flugsport-Festival in den französischen Alpen

Kurz vor Ende der Flugsaison im September pilgern jährlich Tausende Piloten, Familien und Flugsportbegeisterte in die französischen Alpen und lassen sich vom Coupe Icare in seinen Bann ziehen. Der Coupe Icare ist ein einzigartiges Festival, das den Flugsport mit allem, was dazugehört, feiert.

Austragungsort ist das auf einem Hochplateau liegende Dorf St. Hilaire du Touvet sowie das im Tal liegende Lumbin in der bezaubernden Umgebung der französischen Alpen.

Als Highlight gilt der Kostümwettbewerb, bei dem zahlreiche Gleit-

schirm- und Drachepiloten mit den ausgefallensten Verkleidungen ins Tal fliegen. Tausende Zuschauer sitzen auf den Wiesen am Startplatz und bestaunen die unterschiedlichsten Kreationen. Ob als Legofigur, als wildes Tier oder schrill und bunt, der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt.

Aber auch sonst lässt das Festival kaum einen Wunsch offen. Es gibt Kunstflugvorführungen, Modellflug, Ballonstarts, Fallschirmsprünge, ein Filmfestival und ein ausgiebiges Abendprogramm mit Live-Musik.

In großen Zelten findet parallel eine Messe statt, bei der viele Händler und Hersteller die neues-

ten Produkte vorstellen.

Ein klarer Fokus des Festivals liegt zwar auf dem Drachen- und Gleitschirmfliegen, jedoch wird beim Coupe Icare auch Piloten aus anderen Lagern und Fußgängern nicht langweilig.

Ausführliche Informationen sowie Fotos und Videos sind auf www.coupe-icare.org zu finden.

- Nächster Termin:
22. bis 25.09.2016
- Kostenlose Parkplätze
und Shuttle-Busse
- Etwa 25 km nordöstlich
von Grenoble

Text und Fotos: TMF

Oben links:
Ein Skateboard
fahrender Affe beim
Kostümwettbewerb

Oben rechts:
Kunstflug der
Patrouille Reva

Unten links:
Spektakuläre
Kostüme starten im
Minutentakt

Unten Mitte:
Auch bei den
Straßenkünstler
dreht sich alles ums
Fliegen

Unten rechts:
Kunstflugvorführung
mit einem Drachen



Bundesjugendvergleichsfliegen 2015 auf dem Klippeneck

Wie es bereits Tradition ist, brach auch in diesem Jahr eine Delegation aus Bremen zum Bundesjugendvergleichsfliegen auf dem Klippeneck bei Stuttgart auf. Alle waren gespannt, den Wettbewerb in einer für uns Flachlandflieger interessanten Gegend zu bestreiten und die Albkante mal aus der Nähe zu betrachten. Schon bei der Anreise am Donnerstag wurden wir langsam an die Besonderheiten des Geländes herangeführt. Die letzten Meter zum Flugplatz fährt man in Serpentinafängen die Albkante hinauf und wird schon kurze Zeit später mit einem tollen Ausblick auf die wolkenverhangenen Täler belohnt. Der einsetzende Sonnenuntergang machte die Atmosphäre perfekt. Formalitäten wurden erledigt und der Abend klang bei ein paar Kaltgetränken gemütlich aus.

Der Freitag wurde für Einweisungsstarts genutzt. Bereits am frühen Morgen wurde die Ka 7 vom LVU Bremerhaven, die zum wiederholten Male für alle Bremer Teilnehmer zur Verfügung stand, aufgerüstet und zum Start gezogen. Der riesige Flugplatz mit seiner parabelförmigen Kontur machte den Einsatz von Fahrzeugen dabei fast unerlässlich. Nachdem die Teilnehmer sich mit den Besonderheiten des Flugplatzes vertraut gemacht und den einen oder anderen Trainingsstart absolviert hatten, konnten sich auch die Helfer für ihre Arbeit belohnen und die tolle Umgebung aus der Luft bewundern. Die Ka 7 konnte abends in der Halle untergestellt werden. Nach dem gemeinsamen Abend-



Die Bremer Youngster und ihre Helfer auf dem Klippeneck

essen folgte das Eröffnungsbriefing. Im Anschluss wurden die Piloten zum wohlverdienten Leistungsschlaf geschickt. Mit geschäftigem Treiben an den Anhängern begann der Wettbewerbstag. Die Teilnehmer rüsteten ihre Flugzeuge auf und brachten sie zum Start. Nach den letzten Anweisungen für den ersten Wettbewerbsdurchgang begann der Startbetrieb. Zwei Winden mit insgesamt vier Seilen sorgten hierbei für die nötige Schlagzahl. Durch das wechselhafte Wetter musste der Startbetrieb einige Male unterbrochen werden. Beinahe auf Augenhöhe zogen die Schauerwolken über den Flugplatz. Fliegerisch war es ein beeindruckender Wettbewerb. Die Punkteverteilung war sehr homogen und die Teilnehmer bewegten sich fliegerisch auf hohem Niveau. In den vergangenen Jahren hatte man da schon anderes erlebt. Die Bremer waren traditionell wieder an vorderster Front. Lasse Grimm von der SFG Bremen landete mit

dem 16. Platz im guten Mittelfeld, ebenso wie Luka Schönwälder vom LVU Bremerhaven mit Platz 11. Für beide war es die erste Teilnahme am BJVF. Marvin Pohl von der WFG Lemwerder konnte mit Platz 3 sogar das Treppchen besteigen, er verteidigte seine Platzierung vom Vorjahr! In der Länderwertung landete Bremen damit knapp hinter Berlin auf dem 2. Platz. Wieder eine tolle Leistung für unseren kleinen Landesverband, der neben den Piloten auch immer durch ein tolles und motiviertes Team möglich gemacht wird! Zum Schluss noch ein kleiner Ausblick auf das Jahr 2016. Das Bundesjugendvergleichsfliegen wird erstmals auf dem Flugplatz Hellingst stattfinden und vom Landesverband Bremen ausgerichtet. Alle Segelflugvereine werden sich einbringen und wir freuen uns alle auf einen erlebnisreichen und sicherlich legendären Wettbewerb!

Johann Schrape

Wir gratulieren:



Rainer Tessarczik
zur **Lizenerweiterung auf TMG**
am 02.10.2015 in Bremerhaven-Luneort
MSC Motorsegler- und Segelflugclub Bremerhaven



Dominik Brokmann und Sören Meyer zu Westerhausen zum SPL
am 04.10.2015 in Hellingst
Hier mit Fluglehrer Bert Sanner, LVU Bremerhaven

Kommentar

Wem hilft's ?

Keine Frage, die Kollision einer Cessna 172 mit einer PA 28 über der Weser am letzten August-Wochenende ist ein furchtbarer Unfall. Die drei Insassen der Cessna aus Borkenberge kamen dabei ums Leben, die Piper konnte in Bremerhaven notlanden. Alle drei Opfer waren erfahrene Piloten, schreibt ihr Verein auf seiner Webseite. Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen und Freunden. Mitgefühl sollten wir aber auch dem Piloten der Piper haben, der als Beteiligter und einziger Überlebender dieser Tragödie immer mit dem Geschehen belastet bleiben wird. Egal, zu welchen Erkenntnissen die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung später kommen wird, dieser an sich schöne Spätsommertag wird in seinem Leben immer eine Wunde bleiben. Es soll hier aber nicht um den Unfall als solchen gehen. Erinnern Sie sich, wie Sie von dieser Kollision erfahren haben? Ich habe davon auf dem Flugplatz gehört. Keiner wusste etwas genaues, aber als Pressereferent sollte man für den Fall der Fälle zumindest gut informiert sein. Also schnell auf die Webseite der beiden Bremer Medien. Die sind am Samstagabend gedanklich alle bei Werder und wissen noch nichts vom Absturz. Dann eben zum NDR. Dessen Webseite gibt zwar auf einigen Zeilen erste Auskünfte, verwen-

det aber den größten Teil seines Berichtes für eine Auflistung aller Unfälle mit Kleinflugzeugen der letzten drei Jahre. Die Sonntagsausgabe des Bremer Weser-Kurier macht es ihm am nächsten Tag nach. Und wer weiß, welche Zeitungen sonst noch alle die Vergangenheit bemühen. Ich frage mich: Was soll das? Weshalb führt man hier die Unfälle der Vergangenheit auf? Welchen Informationswert hat das für die Leser? Welche Erkenntnisse sollen, nach Meinung der Redaktionen, die Leser aus dieser Sammlung des längst Geschehenen gewinnen?

Der Platz in der Zeitung sei knapp, habe ich einmal gelernt. Deshalb solle man sich auf das Wichtigste beschränken. Das kann nicht stimmen, wenn man dem Leser zur Kollision über der Weser noch mit auf den Weg gibt, welche Flugunfälle es außerdem noch im Herbst 2012 in Süddeutschland gab. Das interessiert diejenigen nicht, die sachlich korrekt, kompetent und knapp über das Hier und Heute informiert werden wollen.

Noch nie habe ich gesehen, dass es eine Auflistung aller Motorradunfälle, alle Bade-, Reit- oder Skiunfälle der letzten Jahre gibt. Warum dann bei Flugunfällen? Ein Grund könnte sein, dass die Redaktionen heute kaum noch selbst recherchieren und schreiben, sondern

größtenteils „fertige“ Berichte über Nachrichtenagenturen einkaufen und dann gedankenlos übernehmen, was ihnen vorgekaut serviert wird. Andere Motive wollen wir einmal nicht unterstellen. Vielleicht sollte man in den Redaktionen einmal darüber nachdenken, was die Leser zu aktuellen Anlässen tatsächlich an Informationen erwarten. Sicher nicht das, was eine Agentur als simple Sättigungsbeilage aus ihrem Archiv hervorkramt, ohne das es zur weiteren Aufklärung des aktuellen Geschehen beiträgt. Man muss nicht alles veröffentlichen, was Agenturen liefern, nur um ihren Kunden in den Redaktionsstuben viel Textumfang anbieten zu können. Meister des Aufwärmens von Archivmaterial ist übrigens stets der aus meiner Sicht völlig überflüssige ‚ARD-Brennpunkt‘, der nie mehr aktuelle Fakten vermittelt, als der Zuschauer aus der gerade vorangegangenen Tagesschau erfahren kann.

Vielleicht sollten die Agenturen einmal eine Auflistung der blamabelsten Pannen im Journalismus anbieten. Mir fällt da nur der Stern mit seinen angeblichen Hitler-Tagebüchern ein. Google kennt da aber noch viel mehr.

Ralf-Michael Hubert

Learn and live – oder: No transients

Wer sich nach dem vorweihnachtlichen Einkaufsstress eine kleine Ruhepause gönnen möchte, kann sich amüsant-unterhaltsam mit der Entspannung gleich noch ein paar fliegerische Sicherheitstipps ins Gedächtnis rufen lassen. Ein Lehrfilm für US Air Force Piloten aus dem Jahr 1943 spielt im Himmel – *dem* Himmel, in dem Petrus der Hausherr ist und einige seiner Engel zu Wort kommen lässt: alles zuvor tödlich verunglückte Piloten. Reumütig berichten die jungen Flieger von ihren Fehlern, nach denen sie nun auf ewig beim weißbärtigen Mann mit dem Heiligenschein bleiben müssen. Nach dem Eintritt durch die Himmelspforte gilt nämlich: No transients – kein Durchgangsverkehr zurück ins Leben. Im typischen Schwarz-weiß-Stil der



Petrus mahnt: Wer hier eintritt, bleibt hier.

40er Jahre, mit Papp-Kulissen und Orchestermusik mag man den kitschigen Streifen belächeln. Nicht lachen sollte man allerdings über die noch heute gültigen Wahrheiten, die er seinen Zuschauern vermitteln will. Für den 45minütigen Film sollte man



Das ist der Alltag unvorsichtiger Piloten: Auf der Wolke sitzen und Harfe spielen. Szenen aus Flugsicherheitsfilm der US Army 1943

allerdings einigermaßen fit in Englisch sein. Suchbegriff: **You tube Air Safety of World War 2 Pilots**

Ralf-Michael Hubert

Windkraft wird küstennahes Klima ändern

Der Ausbau der Windparks in der Nordsee wird das regionale Klima in den küstennahen Teilen Norddeutschland ändern. Das hat Marita Boettcher, Geowissenschaftlerin am Meteorologischen Institut der Universität Hamburg hochgerechnet. Die 9000 Windenergieanlagen, die nach den Ausbauplänen der Bundesregierung bis zum Jahr 2050 in der Deutschen Bucht entstehen sollen, würden einen ungewollten Nebeneffekt erzeugen. Sie würden die Temperatur an den Küsten von Niedersachsen und Schleswig-Holstein im Mittel um 0,3°C senken, im entfernteren Bremen und Hamburg um noch 0,1°C. Der Hintergrund dazu: Die Nordsee ist im Sommer, Spätsommer und Frühherbst etwas wärmer als die darüber liegende Luft. Die Luft nimmt die Wärme des Oberflächenwassers auf und erwärmt sich dadurch. Der Wärmeaustausch funktioniert allerdings nur, wenn die Luft mit einer gewissen Windgeschwindigkeit über die Wasseroberfläche streicht. Die in der Nordsee dann verbauten 90-Gigawatt-Windenergieanlagen werden zwar durch den Wind gedreht, die drehenden Rotoren setzen dem Wind jedoch auch deutlichen Widerstand entgegen und verlangsamen ihn dadurch. Bei einer abgebremsten Windgeschwindigkeit ist der Wärmeaustausch zwischen Wasser



Foto: Wikimedia/Slaunger

und Luft jedoch vermindert. Folge: An den Windkraftparks wird sich die Luft weniger erwärmen als noch heute. Die gegenüber heutigen Verhältnissen geringfügig kühlere Luft verdriftet dann aufs Festland. Eine Abkühlung um wenige Zehntel Grad mag für uns lächerlich erscheinen. Meteorologen warnen aber vor den Folgen von selbst kleinsten, permanenten Temperaturveränderungen. Bei angenommen gleicher absoluter Feuchte beginnt die Kondensation in niedrigerer Temperatur nun einmal früher als in wärmerer Luft. Das heißt mehr Tage

mit schlechter Sicht und Niederschlag. Auch die Umkehr des Land-Seewind Zyklus im Tagesverlauf könnte sich selbst bei geringen dauerhaften Temperaturveränderungen verschieben. Eine beständige Abkühlung der küstennahen Luft kann ebenso zu häufigeren Extremwetterlagen führen, wie die im Augenblick gefürchtete dauerhafte Erwärmung.

Ralf-Michael Hubert
Quelle: THB, Sonderbeilage
Offshore, 15.09.2015

Kurzer Wetterrückblick: Bremen am 15.09.2015

Vielleicht erinnert sich noch jemand an den 15. September? Kein besonderer Tag an sich, aber wer zur Mittagszeit draußen war, wird pudelnass ins Haus zurückgekommen sein. Ein heftiges Gewitter mit Starkregen über Bremen war sogar dem DWD die hier gezeigte Meldung wert. Ein Gewitter bei bedecktem Himmel und ohne den üblicherweise bekannten Temperaturrückgang – wie erklärt sich das?

Leider gibt es keine synoptischen Wetterkarten vom 15.09., die **LuftSport** an dieser Stelle ohne Urheberrechtsverletzung veröffentlichen darf. Eine Karte aus einem Online-Archiv weist aber genau zur Mittagszeit den Durchgang einer Okklusion aus. Die Temperaturkurve zeigt es: Die Kaltluft auf der Rückseite der Okklusion hat die gleich-

temperierte Kaltluft auf deren Vorderseite eingeholt, daher die gleiche Bodentemperatur. Die bis dahin dazwischengelegene Warmluft ist von der vorstoßenden Rückseitenkaltluft völlig vom Boden hochgedrückt worden und liegt nun in größerer Höhe zwischen vorder- und rückseitiger Kaltluft, etwa über der „Knickstelle“. Der schnell erzwungene Aufstieg führte zu der vom Boden aus nicht erkennbaren CB-Bildung mit besagtem Gewitter und Wolkenbruch. Wer an diesem Tag meinte, als VFR-Pilot lediglich bei bedecktem Himmel fliegen zu müssen, sonst sei aber alles

o.k., wird seine böse Überraschung erlebt haben. Flugwetterberatung ist also auch sinnvoll, wenn es vermeintlich harmlos aussieht.

Ralf-Michael Hubert



Schlechtes Wetter war angekündigt, für den Tag der Offenen Tür auf dem Flugplatz Weser-Wümme am 13. September. Toll war es in der Tat nicht, aber rund um den Platz war es einigermaßen fliegbar. Richtig schlecht wurde

es erst am Abend. Und so nutzte mancher Besucher aus der Umgebung das Wetterfenster, um mal kurz in ‚Wümme‘ einzuschweben. Den Gästen des Vereins bot sich eine bunte Typenschau an Klassikern mit Propeller oder

auf vier Rädern, denn es ist beinahe schon eine Tradition, dass zum Tag der Offenen Tür auch die eine oder andere automobiler Rarität ihren Weg zur Heimat der Flugsportgruppe Airbus Bremen findet.

Text und Fotos Ralf-Michael Hubert



Kitflugzeug Vans RV 3



Seltene und unterschätzte Reisemaschine: Beechcraft C 23 Sundowner



Glänzt auch im trüben Wetter: Cessna 140



Klassisches pfirsichgelb muss sein: PA 19, die Militärvariante der PA 18.



Zu früh aufgegeben ? Die Bölkow Bo 209 Monsun verkaufte sich gut. MBB stellte die Produktion 1972 trotzdem ein.



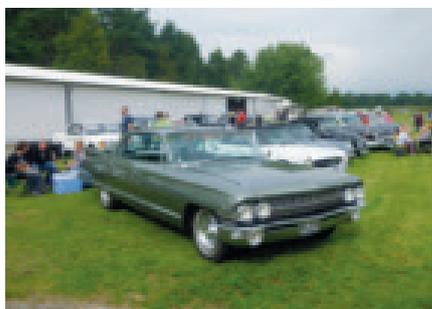
YAK 52 einmal . . .



... und noch einmal



Besuch aus Nordholz: Focke-Wulf Piaggio FW 149



In diesen Klassikern zu fahren muss Spaß machen – nur fliegen ist schöner.

Das Blinken der anderen

Ein Spätsommertag im September. Wir fliegen mit dem Motorsegler von Wangerooge zurück. Mitten über dem Jadebusen meldet sich das FLARM und verweist auf etwas, das höher und rechts hinter uns ist. Das kann bei dem Wetter und an dieser Stelle kein Segelflugzeug sein. Ich verdrehe den Hals so gut es geht und sehe rechts oben hinter uns eine Piper Cherokee. Wir behalten sie im Blick. Sie bleibt höher und fliegt fast parallel zu uns. Kein Risiko. Allmählich überholt uns die Piper und verschwindet

irgendwann am Horizont. Es bestand zu keinem Zeitpunkt eine Kollisionsgefahr. Aber es war gut, vom FLARM rechtzeitig auf das andere Flugzeug aufmerksam gemacht worden zu sein. So konnten wir es frühzeitig sehen und seinen Flugweg verfolgen. Wir wissen nicht, wer in der Piper saß. Wir wissen auch nicht, ob sie einem einzelnen Eigentümer gehörte oder einem Verein. Wer auch immer sich dafür entschieden hat, diese ältere Cherokee mit einem FLARM auszustatten: Hut ab, vor dieser klugen Entscheidung. Erst recht, wenn es von Haus aus

vielleicht kein Segelflieger war, bei denen FLARM ja inzwischen fast selbstverständlich in jedes Instrumentenbrett gehört. Sicher gab es im Umfeld der Piper jemanden, der den Einbau zu seiner eigenen Sicherheit oder zur Sicherheit seiner Vereinsmitglieder entschieden hat. Vielleicht hat auch der Piper-Pilot in diesem Moment gedacht, dass die Investition richtig war. Und dass es gut war, das Gerät beim Start auch tatsächlich eingeschaltet zu haben. Wir wünschen ihm, einen ebenso angenehmen Rückflug gehabt zu haben wie wir.

rmh

Wandersegelflug, ein AbenteuerAIR!

Juli – Seit Monaten plane ich etwas, was sich gar nicht richtig planen lässt. Ich kaufe praktische Sachen wie Funktionskleidung und Trekkinghandtücher und beschäftige mich damit, wie sich das Gepäckvolumen am effektivsten reduzieren lässt. Ich werde zum Tetrisprofi, packe alles, was ich für 2 ½ Wochen benötige, in eine LS8t. Die Aufregung steigt von Tag zu Tag, und dann, am 15.07.2015, starte ich zu meinem Wandersegelflug.



Saale im Thüringer Wald

Tag 1

Ich muss nach Süden! Weit nach Süden! Um am nächsten Tag mit Sicherheit Anschluss an fliegbares Wetter zu haben, sollte ich am Abend südlich vom Thüringer Wald landen. Ich nehme mir Burg Feuerstein als Ziel, um 12.00 Uhr will ich starten!

Das Wetter ist schwierig, aber da ich keinen Gedanken an den Rückflug verschwenden muss, macht es mir nur halb so viel aus. Das von Westen näher kommende Wetter macht sich ab Gardelegen nun doch bemerkbar. 750 m, langsam würde ich ja gerne mal wieder thermikkreisen...500 m, aber jetzt wirklich! 300 m, 250 m, Mist! Dann halt doch der Motor! Hauptschalter an, warten, anstecken – Vario: „Piep, piep, piep...“ Gut, dann darf der Solo wieder dahin, wo er hingehört!

Weiter geht es, an Magdeburg vorbei und im Kriechgang mit eingezogenem Kopf unter Luftraum von Leipzig hindurch. Die Thermik wird schlechter, der Boden kommt näher und fängt langsam an, ungewohnte Wellen zu schlagen, in Fachkreisen auch „Berge“ oder „Hügel“ genannt.

Jena rückt in den Gleitbereich, und ich muss mir eingestehen, dass die letzte kurze Nacht ihren Tribut fordert – und ich möchte meinen Wanderflug doch genießen!

Ich melde mich per Funk in Jena zur Landung und Übernachtung an.

20 min nach der Landung bin ich voll versorgt, mit Schlafplatz und Abendessen sowie Schleppiloten für den nächsten Tag. Die LS8 schläft draußen in guter Gesellschaft eines Nimbus.

Tag 2

Motorlärm morgens um 6 vor dem Fenster! Immer dieser Fluglärm, irgendjemand sollte etwas dagegen tun! – Nach einem heißen Kaffee sieht die Welt schon besser aus. Die Wettergrenze liegt glücklicherweise nördlicher als vorhergesagt, sodass ich fliegen kann!

12.00 Uhr und ab in die Luft! Der 80-PS-Falke gibt sein Bestes, uns hinaufzuziehen. Die Basis ist noch nicht sehr hoch, sodass ich mich vorsichtig ins ansteigende Gelände taste. Mit dem Bodenniveau steigt sie aber immer weiter an, und die Thermik wird zuverlässiger.

Ich genieße den Blick über den Thüringer Wald und gleite weiter Richtung Süden, hinein ins Fichtelgebirge, östlich am Nürnberger Luftraum vorbei, um dann südlich durch den „Korridor“ auf die Alb zu schlüpfen!

Nördlich von Kaufbeuren auf der Alb, unterhalb der Basis, die bei 2.500 m liegt, und 90 km bis zum Ziel, verlasse ich die schönen Wolken und gleite hinein ins Blaue. Je tiefer ich komme, desto wärmer wird es. Nach der Landung geht's mit Ilka und Mario direkt ins Freibad, perfekt!



Hahnweide, im Hintergrund Burg Teck

Tag 3

Es ist zu heiß! Wir liegen auf dem kühlen Hallenboden neben der LS8 und warten auf ein erstes Anzeichen von Thermik. Ein am Horizont aufziehendes Gewitter ist wohl so ein Zeichen, vor allem in Richtung Tagesziel Hahnweide.

Eine DO27 zieht mich rasch auf Höhe. Blau-thermik, nicht gerade mein Favorit, aber bei dieser Basishöhe komme ich gut damit zurecht. Die Gleitstrecke über das Donautal hinauf auf die Alb fällt für meinen Geschmack doch etwas lang aus. Die südliche Alb liegt bereits im Schatten des Gewitterschirms, aber an der Nordkante scheint noch die Sonne. Tatsächlich, ich finde nach langer Suche etwas und steige bis auf 3.000 m. Gemütlich gleite ich zur Hahnweide und lande dort zwischen den Gewittern.

Die DA bekommt einen Hallenplatz, was mich in der nächsten Nacht auch gleich viel ruhiger schlafen lässt!

Tag 4

Der Wetterbericht lässt ein wenig Hoffnung, dass man am Nachmittag ein Stück in Richtung Westen fliegen könnte. Um 17.00 Uhr entscheide ich mich für ein Bier und sehe dabei dem Wetterfenster zu, wie es ganz langsam näher kommt, um für einen schönen Sonnenuntergang zu sorgen.

Tag 5

Alternativprogramm: Kuchen testen.

Tag 6

Tagesziel heute: Spaß haben, Landschaft genießen und in Kirchzarten im Schwarzwald landen.

Von wo hat man den besten Ausblick über den Bodensee? Natürlich aus dem Segelflugzeug!



Auf der Alb



Schwarzwald

Da auf der Alb noch tiefe Wolken hängen, treibe ich mich erst ein wenig im südlichen Albvorland herum. Am Mittag wird es dort aber heller, und ich kann auch noch einen Ausflug über die Rennstrecke übernehmen, der allerdings plötzlich endet – Ich muss den Motor zünden und entschieße mich, ohne weiteren Umweg in Richtung Schwarzwald zu fliegen. Auf der Alb tanke ich noch einmal Höhe und gleite dann hinüber. Ich gleite und gleite, fliege Wolke um Wolke an und zünde dann noch einmal den Motor: Ich verstehe die Thermik hier einfach nicht ... ich bin eine Flachlandfliegerin!

Später, mit einem Erfrischungsgetränk am Pool in Kirchzarten liegend, verschwende ich an das viele Motorziehen keine großen Gedanken mehr.

Tag 7

Da ich mich bereits als Flachlandfliegerin geoutet habe, kann ich es ja jetzt sagen: Diese Berge sind mir unheimlich! Ich verstehe die Thermik hier nicht!

Nach einem 2. Start schaffe ich es endlich auf Höhe und kann dem Schwarzwald entkommen! Um 16.30 Uhr bin ich endlich wieder auf der Alb, mein heutiges Tagesziel ist Bad Neustadt. Das wird noch sportlich ... 17.30 Uhr biege ich auf Höhe Aalen in Richtung Norden ab. Ab hier wird es blau, und es dauert nicht lange, bis ich das erste Mal den Motor ziehen muss.

Immerhin hat sich der Gehörschutz, den ich extra für dieses Unternehmen gekauft habe, schon bezahlt gemacht! In Bad Neustadt werde ich fröhlich von den Freunden aus dem Nachbarverein begrüßt und fürstlich mit Speis, Trank und Zelt versorgt.

Tag 8

Auf zum nächsten Nachbarverein! Die Freunde vom Flugplatz Grambeker Heide residieren gerade in Klix. Über den Thüringer Wald geht's nach Osten. Ich wollte schon

lange mal das Erzgebirge von oben sehen, endlich ist es so weit! Als ich dann südlich an Dresden vorbeifliege, bin ich glücklich, meine alte Heimat endlich aus der Luft zu sehen. Über die Sächsische Schweiz fliege ich vorbei an der Festung Königstein, der Bastei und genieße jeden Moment.

In Klix werde ich überschwänglich begrüßt und vom Flugleiter als für das heutige Abendessen zuständig erklärt. Dafür bekomme ich ein Bett, der Flieger einen Hallenplatz und meine Kleidung eine Waschmaschine.

Tag 9

Washtag! Der Tag taugt aber trotzdem für eine Flugrunde. Ich muss mir nur einen Ersatz für meine „Rückenlehne“ suchen, da diese aus meiner Kleidung besteht, die gerade auf der Wäscheleine hängt.

Tag 10

Warmluft– und die Aussichten für den Folgetag sind schlecht. Für einen kurzen Flug hinüber zu meinem alten Verein nach Kamenz sollte es aber ausreichen. Tut es auch, und so genieße ich den Abend in der alten Heimat.

Tag 11

Entspannung bei ruhigem Flugbetrieb.

Tag 12

Der Wetterdienst sagt, es soll gut werden ... na dann! Ab ins vereinseigene Fliegerlager, das seit vorgestern in Zell-Haidberg ist. Es geht spät los, und ich entscheide mich für einen Windenstart, da mir die F-Schleppwarteschlange zu lang ist und ich ja noch Plan B im Rumpf dabei habe.

Ich fliege westlich um den Luftraum Dresden herum und quere bei Riesa die Elbe. Ab hier wird es blau, und die Steigwerte werden immer schlechter. Mich vorwärtskämpfend komme ich langsam in Empfangsreichweite



Sonnenuntergang Bad Neustadt

des Fliegerlagers. Auch hier wird recht viel im Funk gejammert, sodass ich die Hoffnung aufgabe, das Wetter könnte wieder besser werden.

Bei Chemnitz kreise ich mit einer ASW 22, und wir fliegen ein Stück zusammen Richtung Fichtelgebirge. Nach der Landung in Zell-Haidberg bekommt die DA einen Hallenplatz, und ich genieße die Fliegerlager-Atmosphäre.

Tag13-15

Entspannung.

Tag 16

Es ist wieder Wetter! Es ist Donnerstag, und da ich am Montag wieder arbeiten muss, sollte ich mich so langsam Richtung Hamburg aufmachen. Ich entscheide mich für einen Flug nach Westen, quer durch Deutschland! Ganz grob ist das auch irgendwie Richtung Hamburg ... irgendwie bestimmt! Ich entscheide mich für Marpingen als Ziel, da dieser Flugplatz laut Travelbyglider.eu alles zu bieten hat, was man sich als Wanderflieger so wünscht.

Was soll ich sagen? Ein traumhafter Flug! Durch die 20–25 km/h Westwind bilden sich afrikaähnliche Wolkenstraßen, perfekt auf Kurs. Kaum ein Luftraum liegt störend im Weg. Die Landschaft zieht unter den Tragflächen vorbei und ändert sich ständig. Von bewaldeten Mittelgebirgen geht es über Weinberge, den Main und den Odenwald in Richtung Saarland.

In Marpingen bin ich auch an der Wettergrenze angekommen und entscheide mich zügig zur Landung. Auch hier bekomme ich



Vor dem Abflug in Zell-Haidberg



Auf dem Weg nach Marpingen

ein Bett und die DA einen Platz in der Halle. Für das Abendessen sorgt der ortsansässige Pizzadienst.

Tag 17

Beim Frühstück, mit dem mich die Akaflieg Saarbrücken versorgt, werde ich in die örtlichen thermischen Besonderheiten eingewiesen. Meine Streckenplanung für heute sieht vor, mich erst zwischen dem ED-R Baumholder und der Kontrollzone von Rammstein hindurchzuschummeln, um dann westlich vom Frankfurter Luftraum in Richtung Norden zu fliegen. Ich bezahle die Übernachtung und die F-Schlepp-Pauschale auf 600 m, und die LS8 wird mit dem Schleppgeschirr der örtlichen LS6 an den Start gebracht. Im F-Schlepp meldet der Flugleiter, dass das ED-R Baumholder nicht aktiv ist. Das nutze ich auch direkt schamlos aus und fliege mittig durch! Danach habe ich die Gelegenheit, mir den Flugplatz

Bad Sobernheim einmal genauer anzuschauen. Ich genieße den schönen Ausblick über das Rheintal bei Rudesheim, kreise über Marburg und mache noch einen kleinen Ausflug über das Weserbergland. Am Abend lande ich in Oerlinghausen, beziehe dort ein Zimmer in der Flugschule und die LS8 die Halle der FG-Oerlinghausen.

Tag 18

Es ist warm und es ist blau, über den Tag wird es wärmer und bleibt blau ... wird beim Wetterbriefing in der Flugschule verkündet. Aber ich habe es ja nicht mehr weit bis nach Hause. Ich starte um kurz nach 13.00 Uhr und schleiche mich über den Teutoburger Wald und die Porta Westfalica. Hinter dem Weserbergland werde ich von einem großen Schwarm Störche ausgekreist. Leider führt deren Flugweg in die andere Richtung, ich hätte mir gerne noch ein paar Bärte zeigen lassen! Nach 2 Stunden Flugzeit erreiche ich bei Nienburg bekanntes Terrain. Nun sind auch die ersten Wolken erreichbar, doch leider sind sie wie von unten abgeschnitten, ich finde unter ihnen einfach keine Thermik. Also fliege ich weiter Blauthermik; das funktioniert gut, und ich nähere mich Hamburg Stück für Stück. Kurz



nach 15.00 Uhr rollt das Rad wieder auf heimischem Flugplatzrasen, und ich werde von allen herzlich begrüßt.

Nach 18 Wandertagen blicke ich auf 12 Flugtage mit 51 Stunden Flugzeit und 3.800 geflogenen Kilometern zurück. Wandernfliegen bietet alles, was das Segelfliegen zu meinem Sport macht: Freiheit in der Luft, Erleben von Freundschaft und Hilfsbereitschaft und – eine Prise Abenteuer.

Text und Fotos: Jana Lehmann

Dänemark-Jugendreise 2015 des Niendorfer Flugsportclubs

Die diesjährige Jugendreise des Niendorfer Flugsportclubs fand traditionell in der Herbstferienwoche statt. Auch dieses Mal führte die Reise nach Vrist in Dänemark, das einige schöne Hänge bietet, um unserem Modellflughobby nachzugehen.

Unsere fünf jugendlichen Teilnehmer und die Trainer genossen die guten Windbedingungen, die volle sechs Tage Flugwetter ermöglichten. Im Einklang mit Natur und Landschaft erfährt man hier eine gänzlich andere Form des Modellflugs. Sogar der Regen hatte in dieser Woche Urlaub genommen und verschonte uns mit unliebsamen Überraschungen.

So kam einiges an Flugstunden zusammen, und es wurde geflogen, bis die Sonne uns die Sicht am Hang nahm oder der Wind



schlafen ging. Am Abend gab es dann natürlich einiges auszubessern, und nach dem gemeinsamen Abendessen stürzten wir uns in unsere EPP-Modell-Combat-Schlachten und hatten dabei jede Menge Spaß!

Die Reise findet auch 2016 wieder statt, und weitere hangflugbegeisterte Modellflieger sind herzlich willkommen. Wir



fliegen fast ausschließlich EPP-Modelle, haben aber auch stets „normales“ Material dabei. Die erste Herbstferienwoche in Hamburg 2016 ist bereits festgelegt, Rückfragen können gern über jugendwart@nfsc.de gestellt werden.

Text und Fotos: Benny Bernbom

Wir gratulieren:



Bernd Körner
zum ersten Alleinflug
HVL Boberg am 03.10.2015
mit Fluglehrer Peter Albus in Boberg



Jens Frankl
zum ersten Alleinflug
SFC Fischbek am 04.10.15
in Fischbek



Malte Burmester
zum ersten Alleinflug
HAC Boberg 1.+ 2. am 28.10.15
und 3. am 29.10.15 bei Fluglehrer
Herbert Löhner in Boberg

Vortragsreihe HAC Boberg

Beim HAC Boberg finden zum Jahresanfang 2015 im Februar gleich zwei interessante Vortragsabende statt mit den Themen:

Risiko Thermik

– glücklich segelfliegen

Unter diesem Thema wird Frerk Frommholz am 12.02.15 ab 19:00 Uhr im Clubhaus des HAC Boberg einen Vortrag halten. Frerk gehört zu den Leuten in Deutschland, die im Jahr 2015 die größten Strecken mit den höchsten Geschwindigkeiten und geringstem Kurbelanteil geflogen sind. In der OLC-Speed-Wertung wurde er nur knapp von Altmeister Reinhard Schramme geschlagen. Frerk hat in den letzten Jahren konsequent daran gearbeitet, bei seinen Flügen den Kurbelanteil zu minimieren.

Wie man das schafft, wird er uns in seinem Vortrag verraten. Herausragende Ergebnisse seiner Bemühungen waren der erste 1000-km-OLC-Flug von Burgdorf und kurze Zeit später ein 1099-OLC-Flug wieder von Burgdorf aus und beide mit Schnittgeschwin-

digkeiten von über 110 km/h und Kurbelanteilen von 15% und 18%. Auch seine Bundesligaergebnisse der letzten Jahre zeigen, dass es sich hier nicht um Zufallsergebnisse handelt, sondern um das Ergebnis systematischer Arbeit.

Jeder ambitionierte Streckenflieger und sicher auch deAnfänger im Streckenflug wird von diesem Vortrag profitieren können, zumal Frerk eine sehr motivierende und fesselnde Art hat, die Fakten rüberzubringen. Im Anschluss an den Vortrag wird er den HAClern und allen Interessierten noch erläutern, wie man am besten mit einem ARCUS umgeht. Er sollte es wissen. Die 1000er ist er beide auf einem ARCUS T geflogen.

Hybrid-elektrische Antriebe – Paradigmenwechsel für den Flugzeugentwurf?

Ein Vortrag von Dipl.-Ing. Peter Rostek, Airbus Operations GmbH, Hamburg, am 26.02.2015 um 19:00 Uhr im Clubhaus des HAC Boberg.

Hybrid-elektrische Antriebe sind in bestimmten Marktsegmenten nichts Neues. Sie kommen bereits zur Anwendung bei PKWs, LKWs, Bussen oder Schiffen.

Die große Herausforderung besteht darin, diese Technologie in den Luftfahrtmarkt zu übertragen. Dieser Vortrag liefert allgemeine Informationen über das Potenzial hybrid-elektrischer Antriebe in der kommerziellen Luftfahrt und über aktuelle Entwicklungsaktivitäten im Rahmen von Clean Sky 2.

Anmeldungen für nicht HACler und HVL-Boberger bitte unter info@hac-boberg.de

Termine

Termine 2015

10.01.2016	HAC-Neujahrsempfang mit Ehrungen, 11:00 Uhr HAC Clubhaus
29.– 31.01.2016	Hexentreffen 2016, Treffen der Luftsportlerinnen in Münster
12.02.2016	„Risiko Thermik – glücklich segelfliegen“, Vortrag von Frerk Frommholz im Clubhaus des HAC Boberg, Beginn 19:00 Uhr
18.02.2016	Jahreshauptversammlung Luftsportverband Hamburg
26.02.2016	„Hybrid-elektrische Antriebe – Paradigmenwechsel für den Flugzeugentwurf?“, Vortrag Dipl.-Ing. Peter Rostek, Airbus Operations GmbH, Hamburg, im Clubhaus des HAC Boberg, Beginn 19:00 Uhr

Liebes Mitglied, lieber Leser!

Auf Bundes- und Landesebene beschließen viele Veranstaltungen und Tagungen das luftsportliche Jahr 2015. So auch im LVN. Trotz einer gut gefüllten Tagesordnung mit drei interessanten Vorträgen war die Teilnehmerzahl am niedersächsischen Motorfliegetag leider überschaubar und enttäuschte die Motorflugkommission, die sich mit der Planung und Durchführung viel Mühe gegeben hat.

Der niedersächsische Segelfliegetag war geprägt von der Diskussion zum neugegründeten Deutschen Segelflugverband und der daraufhin erfolgten Abwahl des bisherigen Vorstandes der Bundeskommission Segelflug des DAeC auf dem Deutschen Segelfliegetag in Freudenstadt.

Ein weiterer wichtiger Tagesordnungspunkt war die ATO und die noch immer fehlende

Genehmigung für die TMG Lizenz und Kunstflug. Hervorgerufen durch eine nicht ausreichende Kommunikation seitens des Verbandes haben die Mitglieder den Eindruck einer nicht ausreichenden Bearbeitungsweise durch ihren Verband. Dieser wird seiner Pflicht nachkommen und die Information nachholen.

Wir wünschen allen Mitgliedern, Freunden und Förderern unseres Sportes eine schöne Adventszeit und gesegnete Festtage.

Möge es uns gelingen, den Luftsport für die Zukunft positiv zu gestalten. Dazu benötigt es das gemeinsame Handeln von der Basis bis zum Dach.

*Euer Landesverband Niedersachsen e. V.
Renate Neimanis*



Johann Twietmeyer wird zum „Kavalier der Lüfte“ gewählt

Mit 75 Jahren noch einmal zurück ins Cockpit

Zum 49. Fliegerabend im „Vielstedter Bauernhaus“ in Hude konnte Dr. med. Peter Krupp rund 50 Piloten und Freunde des Luftsports begrüßen.

Im Mittelpunkt des traditionellen Fliegerabends stand die Verleihung des begehrten Wanderpreises „Kavalier der Lüfte“, der im Jahr 1967 vom legendären Huder Kunstflieger Gerd Achgelis (* 16. Juli 1908 - † 18. Mai 1991) gestiftet wurde.

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. Gerd Achgelis, der nicht nur ein begnadeter Flugzeugbauingenieur sondern auch ein brillanter Kunstflieger war, setzte sich, als es nach dem Krieg in Deutschland Mitte der fünfziger Jahre wieder erlaubt war, für das Fliegen aus Leidenschaft ein. 1967 stiftete Gerd Achgelis dann den Wanderpreis „Huder Mönch“ für den „Kavalier der Lüfte“, der seither jährlich an Flieger, die ihre Verbundenheit mit dem Fliegen aus Leidenschaft bewiesen haben, verliehen wird. So haben wir uns auch in diesem Jahr hier versammelt, um im Sinne des Stifters den nächsten Kavalier der Lüfte zu verkün-

den, sagt Dr. Krupp.

Auf einem Bauernhof in Delmenhorst, in der Nähe der Focke-Achgelis-Werke,



v.l.n.r.: Horst Rüdiger, Johann Twietmeyer und Dr. med. Peter Krupp. Foto: Fred Vosteen

wuchs Johann Twietmeyer auf, der in den 20er und 30er Jahren immer wieder fasziniert beobachtete, wie von diesen Betriebsstätten außergewöhnliche Fluggeräte aufstiegen. Hier erlebte der junge Twietmeyer die Testflüge der ersten Hubschrauber, die unter der Bezeichnung Fw 61 und später als Focke-Achgelis Fa 61, als erste gebrauchsfähige Hubschrauber bekannt wurden.

Das beeindruckte den jungen Twietmeyer so sehr, dass er im Alter von 14 Jahren eine Ausbildung als Segelflieger begann. Es war mein damaliger Klassenlehrer, der meine Begeisterung für die Fliegerei entdeckte und diese als aktiver Segelflieger auch förderte, erinnert sich Johann Twietmeyer.

In der Rückschau sei es vormilitärische Ausbildung gewesen, aber wie hätte ein 14-jähriger, vom Fliegen faszinierter Junge, das richtig einschätzen sollen. Und wie hätte er einem Lockmittel, wie der Aussicht fliegen zu dürfen, widerstehen können.

Somit blieb es nicht aus, dass der junge Twietmeyer schon mit 17 Jahren eingezogen wurde und eine Flugzeugführer Ausbildung absolvierte. Twietmeyer war am Ende des Krieges in englische Kriegsgefangenschaft geraten und hier musste er aufgrund seiner landwirtschaftlichen Vorkenntnisse in den schottischen Highlands bei einem Farmer arbeiten.

Twietmeyer gehörte am Ende des 2. Weltkrieges zu den wenigen Glücklichen, die unter ständigem Einsatz ihres Lebens diese Zeit ohne schwerwiegende Folgen überlebt hatte.

Nach dem Krieg fand Twietmeyer zunächst nicht wieder ins Cockpit zurück, bis zu dem Tag im Jahre 1999, an dem ein allgemein nicht alltägliches, aber flugbetrieblich gesehen, ganz normales Zufallsereignis eintrat.

Ein Flugzeug ist in unmittelbarer Nähe abgestürzt.

Der einstige Flieger aus Delmenhorst, derweil im 75. Lebensjahr, seit langer Zeit in neuer Heimat, dem Ammerland, niedergelassen, vernahm die Nachricht von einem Flugzeugabsturz auf seinem Maisfeld zunächst ungläubig. Bei näherer Besichtigung der „Absturzstelle“



v.l.n.r.: Johann Twietmeyer, Nelly Doden, Hajo Twietmeyer.

Archiv Twietmeyer Westerstede

reckte dann ein Segelflugzeug seinen erhobenen Tragflügel über die Sichtlinie der Hecke und daneben stand Nelly Doden, die Pilotin des Segelflugzeugs aus Bohlenbergerfeld, der beim Heimflug die Thermik ausgegangen war.

Das Gespräch, das sich nun zwischen Nelly und dem inzwischen Ex-Segelflieger und Ex-Jagdflieger entwickelte, brachte ihn wieder zurück in die Welt des Fliegens aus Leidenschaft. Mit Freuden folgte er der Einladung Nellys nach Bohlenbergerfeld und absolvierte als Fluggast das komplette Segelkunstflugprogramm zur Wiedereinführung in die Welt des Segelfliegens ganz zum Erstaunen der gesamten bohlenbergerfelder Fliegerkameradschaft, die nach der Landung ein grünes Gesicht des Fluggastes erwartet hatte. Der nämlich bestellte sich und seinem Kunstflugpiloten zu deren Verblüpfung nach seinem ersten Kunstflug nach 55 Jahren erst einmal ein Bier. Ganz bestimmt erzählte er dann aus seiner Zeit als aktiver Flieger und die Bohlenbergerfelder nahmen ihn herzlich in ihrem Kreise auf.

Twietmeyers nächster Weg führte ihn dann zum „Amt“. Seine Scheine, die er dort vorzeigte, seien nicht mehr gültig, stellten die Amtsträger fest und erklärten ihm wohl ein wenig mitleidig, wie man zu einem gültigen Luftfahrerschein gelangen könnte. Also führte ihn der

weitere Weg zur Fliegerärztlichen Untersuchungsstelle, die nichts gegen sein Ansinnen, wieder Flugzeuge zu führen, einzuwenden hatte. Jetzt folgte für ihn zum zweiten Male das, was jeder Flieger gut oder weniger gut in der Erinnerung hat, nämlich die Schulung in allen Fächern und alle Prüfungen bis zum Erwerb des entsprechenden Scheins.

Im Alter von 75 Jahren erwarb Twietmeyer noch einmal den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer und er flog anspruchsvoll bis zu seinem 88. Lebensjahr. Am Ende der fliegerischen Laufbahn als Segelflieger kamen noch einmal über 400 Starts sowie ein beeindruckender Sechsstunden-Flug in das Flugbuch des Fliegers Twietmeyer.

Auch heute noch ist nichts von der fliegerischen Leidenschaft erloschen. Vielleicht lässt uns der Text im Lied von Reinhard Mey: „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein, alle Ängste, alle Sorgen sagt man, blieben darunter verborgen und dann würde was uns groß und wichtig erscheint plötzlich nichtig und klein“ teilhaben an Twietmeyers nie endender Leidenschaft vom Fliegen.

Für diese außergewöhnliche Passion wurde Johann Twietmeyer, nun im 92. Lebensjahr, mit der Auszeichnung zum 49. Kavalier der Lüfte in Vielstedt geehrt.

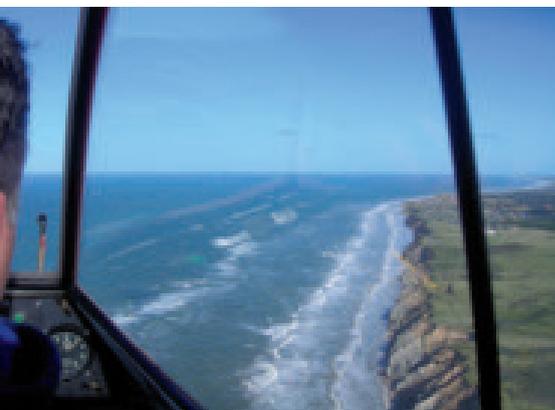
Fred Vosteen



Es müssen nicht immer die Alpen sein...

Unter diesem Motto nahmen wir, das waren Jens (SFG Bad Salzdetfurth), Marianne und ich, die Einladung unserer dänischen Oldtimersegelflugfreunde gerne an und fuhren mit unserer Rhönlerche (Baujahr 1961) zum Dünenhangsegelfliegen nach Dänemark.

Gestartet wurde auf einer Kuhweide, ca. 350 m lang, mit einer Seilauslegelänge von ca. 450 m. Das brachte immerhin eine



Ausklinhöhe von komfortablen 120 – 150 m GND, was aber mehr als ausreichend war, um in den Aufwindbereich vor den Dünen zu kommen. Da der Wind ungestört von der Nordsee kam, genossen wir einen ruhigen Hangsegelflug. Die erreichbaren Höhen lagen je nach Windstärke bei bis zu 200 m GND. Aufgrund der schmunzelnden Frotzelei des Chef Fluglehrers „wenn ihr mutig genug seid, könnt ihr bis zu den Bunkern im Süden fliegen, aber dann fasst ihr fast schon das Gras an“ nahmen wir das als sportliche Herausforderung an! Es war tatsächlich schon ein eigenartiges Gefühl, nur ca. 30 m GND entlang der Steilküste im schmalen Aufwindbereich zu fliegen, aber aufgrund des stetigen Windes absolut sicher. Lediglich die Wendekurven sollte man nicht zu weit auf den Strand heraus fliegen, sonst geht es schnell nach unten! Aber der breite Sandstrand bietet über einen Großteil der Segelstrecke hervorragende Landemöglichkeiten.

Beeindruckt hat uns alle die Kraft des

Windes und der Wellen. Der auf der Wanderdüne stehende Leuchtturm wurde ursprünglich hinter der Düne erbaut, dann von dieser überdeckt und jetzt wieder freigelegt. Die Dänen gehen davon aus, dass er noch 4 - 5 Jahre dort steht und dann in die Nordsee kippt – der statistische Landverlust beträgt 2 m pro Jahr!

Übrigens wurde schon vor dem 2. Weltkrieg in dieser Gegend an der Küste Segelflug betrieben, die deutschen Besatzer flogen bis zum Ende des Krieges von einem an der Küste gelegenen Segelfluggelände ihre Dauerbedingungen für das Leistungsabzeichen. Der Flugplatz mit einer Länge von über 200 m wurde in den letzten Jahrzehnten allerdings vom Meer verschluckt.

Das Ganze war sicherlich eine verrückte Sache, hat aber unglaublich Spaß gemacht und lohnt eine Wiederholung.

In diesem Sinne: Es müssen nicht immer die Alpen sein!

Text und Bilder Jürgen Hageman

1 Bild: N.E. Gjoerup



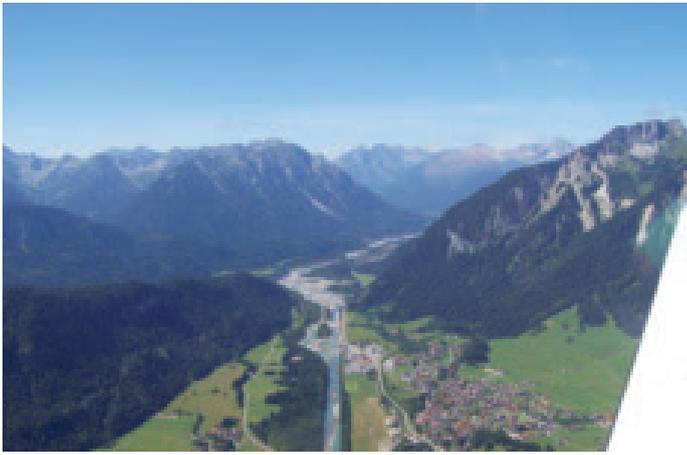
Faszination Alpen (Teil 1)

15. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung des DAeC Landesverband Niedersachsen

Mit Europas größtem Faltenwurf liegt eine besondere fliegerische Herausforderung in unmittelbarer Nähe. Seit 15 Jahren hat Theo Dornemann knapp 380 Piloten im Rahmen einer einmaligen Veranstaltung in mehr als 3.300 Flugstunden ohne Betriebsstörung mit dem sicheren Fliegen im alpinen Hochgebirge vertraut gemacht und fesselt seine Kursteilnehmer immer wieder neu mit faszinierenden Eindrücken.

Learning by doing?

Was tun wenn man nach Italien will oder Spaß an den Bergen hat? Oft liest man von Alpenüberquerung bei gutem Wetter ohne spezielle Einweisung. Wenn es schief geht, kann man die Details in den Unfallberichten nachlesen. Wie stellt man sich



den Herausforderungen des Hochgebirges möglichst gut ausgebildet ohne ein aufwendiges Mountain Rating? Der Vorsitzende der Motorflugkommission des DAeC LV Niedersachsen, Theo Dornemann, bietet mit seinen lange als Geheimtipp gehandelten Alpenflugeinweisungen ein kompaktes Training mit Einführung in die Grundlagen des sicheren Fliegens im hochalpinen Gebirge an. Neben Koppelnavigation stehen Flugtaktik in engen Tälern, menschliches und technisches Leistungsvermögen sowie meteorologische Besonderheiten nebst Notverfahren auf der Agenda. Ende Juli trafen sich wieder über 50 Piloten und Alpen-Fluglehrer darunter viele Wiederholer aus dem gesamten Bundesgebiet mit zwei Dutzend Flugzeugen bei recht anspruchsvollen Wetterbedingungen zu dem 4-tägigen Lehrgang. Treffpunkt war diesmal der Kneipp Kurort Bad Wörishofen im Unterallgäu, wo durch die Lehrgangsteilnehmer im Alter von 20 bis 79 Jahren der Altersdurchschnitt der Kneipp Kurgäste deutlich gesenkt wurde.

Theoretische Grundlagen

können mit der einschlägigen Alpenflugliteratur schon zu Hause erarbeitet werden. Gerade ist die 3. überarbeitete Auflage des Gebirgsflugklassikers von Ekkehard Kapfer erschienen, der mich selbst auf einer ähnlichen Veranstaltung mit dem Alpenflugvirus infiziert hat. Kurzstart und Landetechnik sollte ebenfalls bereits zu Hause geübt werden – das 105-seitige Hand-Out von Theo ist hierbei eine wertvolle Hilfe. Neben dem üblichen NOTAM und Wetter Briefing kommt beim Alpenflug noch eine sehr detaillierte kleinräumige Flugplanung hinzu. Diese besteht aus einem Zickzackkurs durch die Berge, wo jeder einzelne Kurs nebst Distanz und veranschlagter

Flugzeit auf detaillierten nationalen ICAO Karten, welche uns von der DFS zur Verfügung gestellt wurden, zur sicheren Navigation und Identifikation der Täler eingetragen wird. Mit Koppelnavigation fliegen wir auch nach dem etwaigen Ausstieg GPS basierter elektronischer Hilfsmittel immer noch sicher weiter.

Bad Wörishofen, im Hochgebirge?

Aufgrund der hohen Dichtehöhe und kurzen Pisten kommt der Startstreckenberechnung im Gebirge eine besondere Bedeutung zu. Niedriger Luftdruck, feuchte Luft und sommerliche Temperaturen lassen die Dichtehöhe schnell schon beim Start in EDNH auf über 4.000' klettern. Selbst schon beim Mountain Flight Training in Sedona am Rande des Colorado-Hochplateaus in knapp 5.000', bei über 30 Grad Celsius schon mit Dichtehöhen von über 8.000' konfrontiert, ergeben sich auch in den Alpen mit 15 Prozent Grasbahnzuschlag ungewohnt lange Roll- bzw. Startstrecken bei relativ kurzen Pisten. Heute fliege ich mit Frank Scherfke auf seiner Robin DR 400 und wir starten wetterbedingt erst mittags, nachdem zumindest das Alpenvorland entgegen GAFOR mit Einschränkungen fliegbare zu sein scheint. Perfektes Übungswetter gleich zum Anfang. Nach Abflug und Notfall Briefing schiebt Frank das Gas langsam nach vorne und löst die Bremse erst nachdem wir das Gemisch bis knapp an die Maximale Drehzahl verarmt haben. Das Bugrad muss auf der holprigen 800 m Grasbahn möglichst früh entlastet werden, dann hebt die DR400 etwas hinter der Halbbahnmarkierung ab. Wir haben damit aber bereits nur zu zweit ohne Gepäck und mit relativ wenig Sprit etwas mehr als 2/3 der 600 m zur Verfügung stehenden Rollstrecke gebraucht!

Der Einstieg

Nach ca. 5 Minuten erreichen wir 5.000' und lassen Kaufbeuren links unter uns liegen. Die in Luftraum E notwendigen 1.000' Abstand zu den sich langsam verdichtenden SCT Cumulus in FL60 können in 2.500' GND eingehalten werden. Vor uns liegen die Allgäuer Alpen, die heute mit der niedrigen OVC Wolkendecke nicht wirklich einladend aussehen. Die Gipfel sind alle in Wolken. Wir melden uns bei München FIS. Verkehrsinformationen gibt es keine, die Luftraumbeobachtung erfordert umso mehr Aufmerksamkeit. Kurz vor Füssen kreuzt von links ein Hochdecker, den wir erst relativ spät seitlich erkennen. Ein kurzer Blick auf Schloss Neuschwanstein, dann geht es weiter nach Reute/Tirol. Wir verabschieden uns bei München FIS so lange es noch geht, jetzt wird es still im Funk. Innsbruck TWR oder Wien FIS sind noch nicht zu erreichen, wir rasten daher 121,5. Dem Lech flussaufwärts folgend wird es dunkler, diverse Seitentäler sind schon oder noch dicht. Das Tal steigt vor uns weiter kontinuierlich an - über uns die geschlossene, dunkle Wolkendecke. Sehr eindrücklich wird uns jetzt bewusst, wie wichtig die 100%ige Gewissheit über die eigene Position ist: Nur kein Einflug ins falsche Tal, denn die sehen auf den ersten Blick alle fast gleich aus. Ohne Kontakt zu FIS sind wir bei einem Orientierungsverlust auf uns allein gestellt, ein nicht zu unterschätzender psychologischer Effekt, allein der Gedanke löst schon einen Adrenalinschub aus. Aber selbst wenn man FIS empfangen kann, gibt es mit Ausnahme des Multilateration System in Innsbruck in den Bergen keine Radarabdeckung. Das Lechtal wird immer enger und steigt in Richtung Warth (gen Westen) weiter an. Als wir nicht mehr sehen können, wie es



hinter den nächsten Felskanten aussieht, macht Frank den einzig sinnvollen Vorschlag: Umzukehren!

Der Ausstieg

Geschwindigkeit reduzieren, Blick nach hinten, Windrichtung noch mal checken, nah heran an die rechte Talseite, Querlage zügig einnehmen, Geschwindigkeit und Höhe scannen, ausleiten noch vor der Tal Mitte, geschafft. Auf dem Rückweg sieht auf einmal alles anders aus, wir gehen wieder auf die rechte Talseite. Es macht in den Bergen Sinn an Schlüsselstellen 360 Grad Kurven zur Orientierung zu fliegen. Kurz vor Reutebiegen wir ins Tannheimer Tal Richtung

Sonthofen ab, wo wir ausgiebig Umkehrkurven mit verschiedenen Schräglagen und Geschwindigkeiten üben. Wie wichtig diese sind wird deutlich klar, als ein plötzlich einsetzender Schauer vor uns zur erheblichen Sichtverschlechterung führt. Wolkenkontakt ist in den Bergen keine Option! Rechtzeitiges Umkehren ist die einzige Alternative. Nach dem Alpsee werfen wir an der Rheinmündung einen Blick auf den Bodensee und legen in Hohenems einen günstigen Tankstopp ein. Danach erkunden wir das Montafon und überfliegen die verwinkelte Bieler Höhe knapp unterhalb einer dunkelgrauen stratusförmigen Bewölkung in 7.700', einer

meiner Lieblingspässe. Die Skigebiete von Galltür und Ischl/Samnaun folgen. Beim Pitztal biegen wir links Richtung Nassereith und Fernpass ab und erreichen Lermoos, die Zugspitze ist in Wolken, vorbei an Garmisch nach Mittenwald. Über November 1 und 2 kommen wir in die Kontrollzone von Innsbruck, wo uns die Kollegen im Tower verzögerungsfrei in 5.500' einen Durchflug über Whiskey 2 und Sierra Richtung Brenner anbieten. Mit 4.508' ist er der niedrigste Pass im Übungsgebiet und wird am Ende in Richtung Italien recht eng. Umkehrkurven sind dort nicht möglich, weil direkt über uns eine geschlossene, dunkelgraue Wolkendecke ist. Durch das breite Inntal erreichen wir über Kitzbühel St. Johann/Tirol, von wo aus wir über Reit im Winkel und den Schlier- Tegern- und Walchsee wieder Kurs EDNH aufnehmen. Nach einem unorthodoxen Einflug eines UL's unmittelbar in die Platzrunde üben wir das Durchstarten. 5:30 Flugstunden tragen wir ins LOG Buch ein und tauschen bei dem Grillabend die Erlebnisse des Tages aus.

(Teil 2 folgt in der nächsten Ausgabe)

Volker Stuhlsatz (Fluglotse/ATM Spezialist, in der Maastricht-UAC, Fluglehrer)

Meine Teilnahme an den Deutschen Jugendmeisterschaften des DMFV in Kirberg



Vom 12. bis zum 13. September 2015 fanden auf dem „Römberg“ in Hünfelden-Kirberg die Deutschen Jugendmeisterschaften des DMFV statt. Lange hatte ich mich auf diesen Termin gefreut und endlich war das Wochenende gekommen. Am Freitag, den 11. September 2015 durfte ich schon früher aus der Schule und alle aus meiner Klasse wünschten mir viel Glück. Es war schließlich das erste Mal, dass ich mich für die Deutschen Jugendmeisterschaften im Modellflug qualifiziert hatte. Endlich ging es los!

Schon Tage zuvor hatten wir alle Sachen gepackt! Alles musste gut verstaut werden

und nichts durfte auf der Fahrt kaputtgehen. Mit im Gepäck hatte ich meinen Kunstflieger vom Typ „Sbach 342“ und meinen Elektrosegelflieger „Easy Glider Pro“. Nach vier Stunden Autofahrt waren wir endlich am Ziel. Die Modellfluggruppe „Goldener Grund e. V.“ hat ein wunderschönes Modellfluggelände auf dem „Römberg“, was von Bergen umgeben ist. Bei unserer Ankunft waren die Profis, die schon mehrfach an den Meisterschaften teilgenommen hatten, fleißig am Trainieren.

Am ersten Wettkampftag morgens war ich dann sehr nervös! Nach dem Pilotenbriefing um neun Uhr ging es dann auch

schon mit der Expert-Klasse im Kunstflug los. Anschließend folgte der F-Schlepp, der Motorflug der Junior Klasse und abschließend der Elektrosegelflug. Ich startete in der Expert-Klasse Kunstflug und in der Elektrosegler-Klasse.

In der Expert-Klasse waren wir insgesamt 20 Starter und es war schnell zu erkennen, dass hier viele „Profis“ mit den entsprechenden Kunstflugmodellen am Start

waren. In der Elektrosegler-Klasse war das Starterfeld von 35 Teilnehmern mit ihren Modellen schon ausgeglichener! So konnte ich über die zwei Wettkampftage mich von Flug zu Flug mit meiner Leistung steigern und schließlich in der Expert-Klasse Kunstflug den 17. Platz und in der Elektrosegler-Klasse den 27. Platz belegen.

Nach der Siegerehrung am Sonntag gab es noch eine tolle Tombola mit vielen tollen

Preisen! Alles in Allem waren es zwei schöne, interessante und sehr lehrreiche Tage, an die ich noch sehr lange zurückdenken werde. Deshalb möchte ich mich an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich beim Deutschen Aero Club LV Niedersachsen bedanken, der mich bei der Teilnahme an den Deutschen Jugendmeisterschaften in Kirberg unterstützt hat.

Jan Ole Trosin (LSV Hude)

Jugendförderung steht bei Metzinger Segelfliegern im Vordergrund



Die Jury



Die Piloten



Auf der Wasserkuppe

Am Südrand der Lüneburger Heide kann der Flugtechnische Verein Metzingen nicht nur mit hervorragenden thermischen Bedingungen für Streckenflüge und Sommerlager punkten, die Jugendarbeit steht im Fokus.

Nach einer intensiven Vorbereitungsphase haben sich die Mitglieder des in Metzingen angesiedelten Segelflugvereins auf das Jugendvergleichsfliegen Ende August gerüstet.

Bei strahlendem Sonnenschein und mit einer geringen Windstärke waren die Wettbewerbsbedingungen ideal. Bereits um 09:10 Uhr konnte David Priestley, Veranstaltungsleiter des Wettbewerbs, grünes Licht an die Flugleitung geben für den ersten Wertungsflug. Die letzte Landung des dritten Wertungsfluges erfolgte bereits um 16:20 Uhr – damit wurden 90 Starts in etwas mehr als sieben Stunden durchgeführt. Insgesamt waren an dem Wochenende fünfzig Helferinnen und Helfer des Vereins im Einsatz. Mit dieser starken Beteiligung konnte der Flugbe-

trieb, die Verpflegung und Unterbringung von insgesamt 120 Personen gemeistert werden.

Der Flugtechnische Verein Metzingen gratuliert ganz herzlich den drei Gewinnern. Der erste Platz wurde von Timo Mersmann aus der LSG Bad Pyrmont-Lügde belegt, dicht gefolgt von seinem Vereinskameraden Marlon Lönnecker. Den dritten Platz hat sich Björn Knauff aus dem LSV Günther Groenhoff/Stade erlangt. Ein großes Lob möchten die Flugbetriebsverantwortlichen der disziplinierten und kameradschaftlich handelnden niedersächsischen Luftsportjugend aussprechen. Es war für alle Beteiligten ein Vergnügen zu sehen, wie Hand in Hand teamübergreifend agiert wurde, um den reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

Zwei Monate nach dem tollen Event am eigenen Flugplatz sind zehn der eigenen Flugschüler und Jungpiloten zum Mekka des Segelflugs aufgebrochen. Das Ziel: Wasserkuppe in der Rhön. Am Anreisetag konnte die Jugendgruppe im Detail

erfahren wie die Flugzeuge bei Alexander Schleicher gebaut werden und wie viel Handarbeit in der Herstellung steckt. Am Samstag ging es dann auf 950 Meter über NN und damit dem höchsten Punkt in der Rhön. Der Besuch im Segelflugmuseum umfasste auch die Geschichte zur ausgestellten LS1-V1. Diese fand nämlich nach den letzten Flugstunden im Metzinger Verein den Weg in das Museum.

David Priestley



Die Sieger

(M)eine ganz besondere Jugendgruppe

Die Segelflieger des AC Hodenhagen können auf einen erfolgreichen Sommer zurückblicken



Die Flugsaison neigt sich stark dem Ende und die Winterarbeit in den Vereinen steht an. Doch jetzt, wo die Erlebnisse noch frisch im Gedächtnis sind möchten wir den Nachwuchsfliegern gratulieren. Peter Banschbach und Madleen Fernau haben ihre praktische Prüfung erfolgreich abgelegt. Beide erreichten das Ziel, welches die vielen neuen Flugschüler aus der Region anstreben – die eigene Pilotenlizenz. Eine große Freude und Bestätigung für meine Fluglehrerkollegen und mich.

Ein weiterer Erfolg war der erste Alleinflug von Max Weiland. Bei schönstem Sonnenschein flog er ohne das vertraute Gefühl eines Fluglehrers auf dem Rücksitz. Da es mein erster Alleinflieger war, war ich recht aufgeregt. Max konnte mich durch drei souveräne Flüge in der Gewissheit wiegen, ihm alles Nötige beigebracht zu haben. Traditionsgemäß bekam er daraufhin kräftig den „Hintern versohlt“. Wir wünschen ihm weiterhin viele sichere

Landungen. Des Weiteren bestanden Fabian Frei und Sebastian Vogt ihre A-Prüfungen und noch 6 weitere Flugschüler sind kurz davor, diese Hürde zu nehmen.

Diese Erfolge sind nur exemplarisch für die vielen Erlebnisse und Lernfortschritte in der Jugendgruppe. Auch abseits der Flugzeuge haben sich gemeinsame Aktivitäten entwickelt. So haben wir ständigen Zuwachs von Flugschülern, die sich von der guten Laune und der Lust aufs Fliegen anstecken lassen. Es ist mir eine Freude, in meiner ersten Saison als Fluglehrer so viele Motivierte um mich zu wissen.

Somit gilt mein Dank den vielen jungen



Madleen Fernau nach bestandener Prüfung, Fluglehrer Robert Thiessen, Prüfer Thomas Schüttoff

Menschen, die viel Engagement an den Tag legen, den ehrenamtlichen Fluglehrerkollegen, die mir immer zur Seite stehen und ihre Freizeit der Ausbildung neuer Piloten widmen sowie den vielen weiteren Helfern, ohne die kein Flugbetrieb möglich ist. Wir haben verstanden, dass niemand im Verein Dienstleister ist, sondern jeder seinen Teil beitragen muss.

Wir sind die Zukunft des Luftsports und gestalten sie aktiv.

(Es gibt keine Altersbeschränkung um Teil der Jugendgruppe sein zu dürfen.)

Robert Thiessen

Der D-Kader stellt sich vor

Auf dem Segelfliegertag am 15.11.2015 in Verden hat sich der zur Zeit amtierende D-Kader Segelflug des LVN vorgestellt.

Auf der Homepage www.dkader-nds.de können Interessierte sich informieren und

Berichte über fliegerische Aktivitäten nachlesen.

Die Technik informiert

Ab sofort stehen folgende zusätzliche Personen als Lufttüchtigkeitsprüfer bzw. Freigabeberechtigtes Personal zur Verfügung:

Motorsegler/Segelflugzeuge bis 750 kg

Uwe Wöltje
Kronenstr. 10, 32756 Detmold
E-Mail: info@ltb-woeltje.de
Mobil: 0170 5422298

Motorsegler/Segelflugzeuge

Ulrich Seegers
Wilhelmstr. 6, 13467 Berlin
E-Mail: seegers.ulrich@live.de
Mobil: 0152 04480080

Motorsegler/Segelflugzeuge

Stefan Krahn
Ziegelstr. 27, 49074 Osnabrück
E-Mail: stefan.krahn@osnanet.de
Mobil: 0173 5394729

Rettungsfallschirme

Jürgen Hagemann
Wilhelm-Kaune-Str. 9
31177 Harsum-OT Adlum
E-Mail: juergenhagemann@t-online.de
Tel: 05123 4079520
Fax: 05123 4079521
Mobil: 0177 3886979

Termine 2016

Fluglehrerfortbildung

23.01 – 24.01.2016	Heeresfliegerflugplatz Celle-Wietzenbruch	(bereits voll belegt)
30.01 – 31.01.2016	LSV Gifhorn e. V.	(bereits voll belegt)
06.02. – 07.02.2016	Premium Aerotec „Weser“ LSV Nordenham	
05.03. – 06.03.2016	Bremen Airport, gemeinsam mit der DFS	(Maßnahme der Sparte Motorflug)

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

Segelflug

27.02.2016	Tagung der Ausbildungsleiter	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof
01.05. – 07.05.2016 (Meldeschluss: 28.02.2016)	Streckenfluglehrgang Luftsportverein Delmenhorst e. V.	Flugplatz „Große Höhe“
18.07. – 29.07.2016 (Meldeschluss: 30.04.2016)	Streckenfluglehrgang Flugsportvereinigung Celle Segelfluggruppe e. V.	Flugplatz „Celle-Scheuen“
02.09. – 04.09.2016	Landesjugendvergleichsfliegen Luftsportverein Bückeberg-Weinberg e. V.	Flugplatz Bückeberg-Weinberg
13.11.2016	Niedersächsischer Segelfliegtag	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

Segelflugausbildung 2016

12.02. – 21.02.2016 (Anreise: 11.02.2016 bis 19.00 Uhr)	Theorieblock/Unterricht	Sportpension Hodenhagen
08.04. – 23.04.2016 (Anreise: 07.04.2016 bis 19.00 Uhr)	Hauptlehrgang	Segelfluggelände „Großes Moor“, Ehlershausen

Motorflug

27.02.2016	Tagung der Fluglehrer/Ausbildungsleiter	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof
27.07. – 31.07.2016	Alpenflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen
12.11.2016	Niedersächsischer Motorfliegtag	Verden, Haag's Hotel Niedersachsenhof

Verband

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

Vereine

01.05.2016	„Tag der Offenen Tür“, LSV Wittlage e. V. www.lsv-wittlage.de	Flugplatz Bohmte-Bad Essen (EDXD)
------------	---	-----------------------------------

Einladung zum Segelfliegertag Rheinland-Pfalz 2016

In Dannstadt am 13. Februar 2016



13. FEBRUAR 2016

SEGELFLIEGERTAG
RHEINLAND-PFALZ 2016
DANNSTADT-SCHAUERNHEIM

Ausrichter

Segelflugkommission Rheinland-Pfalz
SFG Giuliani und SSV Ludwigshafen

Zentrum Alte Schule
Hauptstraße 139
67125 Dannstadt-Schauernheim

Geplantes Programm

- Frank Bender
 - Vereinsmanagement
- Robin Sittmann und Robin Diesterweg
 - Wie wird man Sportsoldat?
 - Unser fliegerisches Leben als Sportsoldaten
 - Die Weltmeisterschaft in Australien
- Lukas Winterhoff
 - 740 km mit dem Standard Cirrus und die Folgen
- Podiumsdiskussion:
OLC versus Vereinsfliegen
- Abschlussvortrag

Motor-, UL- und TMG-Flieger-Tag Rheinland-Pfalz

Auch in diesem Jahr kamen viele Freunde des motorisierten Luftsports ins Verbandszentrum auf den Domberg, um sich fortzubilden, Neuigkeiten zu erfahren und Erfahrungen auszutauschen. Extra aus Schleswig-Holstein angereist war DAeC-Präsident Wolfgang Mütter, der in seinem Grußwort den dringenden Appell zur Solidarität aller Luftsportler in einem starken

Dachverband, dem Deutschen Aero Club und dessen Landesverbänden, herausstellte. Manuel Höferlin und Guido Wagner hatten ein überaus interessantes Vortragsprogramm zusammengestellt. Außerdem wurde auf die Aktivitäten des Landesverbandes im Jahr 2016 hingewiesen (s. auch Seite 41 dieser Ausgabe)

KF, Foto: Günter End



Schon jetzt vormerken:

Der Motor-, UL- und TMG-Flieger-Tag Rheinland-Pfalz 2016 findet am 19. November 2016 statt.

In eigener Sache

Die Redaktion bedankt sich ganz herzlich für die vielen eingesandten Beiträge! Offensichtlich zeigen unsere Aufrufe Wirkung. Allerdings haben wir pro Ausgabe

nur acht Seiten zur Verfügung. Wir bitten deshalb um Verständnis, dass wir den ein oder anderen Beitrag kürzen mussten und einzelne auch leider gar nicht bringen

konnten. Bitte, insbesondere bei den Gratulationen, kurz fassen und auf Verein, Foto, Namen und fliegerischen Anlass beschränken.

AW/KF

Fluglehrermangel? Nachwuchs gesucht?

Für den Fluglehrerlehrgang im Frühjahr 2016 können noch Anmeldungen entgegengenommen werden. Termine siehe Seite 41, Anfragen bitte an den Geschäftsführer des LSVRP Peter Hammann über info@lsvrp

Erstes Wasserflugtreffen in Rheinland-Pfalz

Am 12. und 13.09.2015 veranstaltete der *Modellflugverein Medard* anlässlich seines 40-jährigen Bestehens sein erstes Wasserflugtreffen. Eine gute Infrastruktur, u.a. mit Campingpark, Restaurant, Parkplätzen und Stromanschlüssen für die Ladegeräte, machte den Ohmbachsee zum idealen Austragungsort.

Und natürlich war das Jubiläum ein gutes Argument, um für das Neuland „Wasserflug“ die Genehmigung bei der Behörde zu beantragen. Initiator Martin Thiel, der schon viele Wasserflugtreffen besucht hat, übernahm die Organisation.

Nach der Zusage der Verbandsgemeinde Schönenberg-Kübelberg musste eine lange Vorgabensliste unter Einbeziehung des Luftamtes und der Umweltbehörden Kusel und Kaiserslautern abgearbeitet werden, und nach einigen Wochen „Behördenmarathon“ war das Ziel, die Genehmigung für das erste Modellwasserflugtreffen in Rheinland-Pfalz, erreicht.

Mit den Flugkollegen Michael Noll aus Lauterecken, Armin Lothbeck aus Waldal-

gesheim, Wolfgang Keller aus Niederalben und Gerhard Koch aus Mannheim wurde am Freitagabend der Start- und Landebereich auf der Wasserfläche markiert.

Am Samstagmorgen ging es weiter mit dem Aufbau des Pavillons, der Sitzgarnituren und der Absperrung für die Zuschauer. Auch ein Schlauchboot zur Bergung eventuell gestrandeter Modelle wurde aufgerüstet. Nach einem letzten Check und dem Abdichten der Empfänger mit einem Luftballon ging es Samstag, 9 Uhr, mit folgenden Modellen los: Carbon-Z Cub, Beaver, Canadair, Dragon, Fancub und Catalina.

Bei glattem See und milden Temperaturen herrschten bis nachmittags gute Bedingungen, erst gegen Abend kamen stärkerer Wind und Regen auf. Starten und Landen war immer wieder eine Herausforderung und oft spektakulär – das „Rettungsboot“ kam drei Mal zum Einsatz.

Wegen der schlechten Wetterlage am Sonntagmorgen konnten sich die Piloten – sie hatten im Campingparkhotel genächtigt – viel Zeit für ein ausgiebiges Frühstück,



Mittagessen und Fachsimpeln lassen. Ab 15 Uhr lenkte der Wettergott endlich ein, und es wurde mit sehr viel Spaß an der Sache bis 19 Uhr geflogen.

Fazit: Mit sechs aktiven Piloten war die Resonanz etwas gering. Aber viele neugierige Flieger kamen – zunächst! – als Zuschauer, um die Wasserflugveranstaltung live zu erleben.

Premiere erfolgreich geschafft – 2016 kann kommen! Die Wasserfluggruppe möchte auf jeden Fall die Veranstaltung im kommenden Jahr wiederholen.

Text: Martin Thiel, Foto: Eberhard Heiduck

Neu: Mitglieds- und Versicherungskarten

Auf vielfachen Wunsch der Modellflieger im LSVRP erhalten diese noch im Dezember 2015 eine Mitglieds- und Versicherungskarte 2016 im Scheckkartenformat. Die Mitgliedsausweise für die anderen Sparten folgen Anfang 2016. Mit diesem Ausweis kann die Mitgliedschaft im Landesverband und DAeC und der Abschluss einer Halterhaftpflichtversicherung nachgewiesen werden. Eine Erhöhung der Haftungssumme auf 3 Mio € pauschal ist möglich. Über den aufgedruckten QR-Code kann direkt

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Mitglied im Deutschen Aero Club e.V.

<p>Name Max Mustermann</p> <p>Mitgliedsnummer 12345678</p> <p>Gültig 01.01.2016 - 31.12.2016</p> <p>2016</p> <p>www.lsvrp.de</p>		<p>Versicherte Hauptluftsportart Modellflug</p> <p>Mitgliedschaft Einzelmitglied</p> <p>Versicherungssumme EUR 1.500.000,-</p> <p>Allianz</p>	<p>LSVRP e.V. beinhaltet gleichzeitig beim Deutschen Aero-Club e.V. dieser Organisationen. Haftung (modellen bis max. 150 kg Geden im Rahmen der gesetzlichen hieraus folgende Halterhaftpflichtversicherungssumme von pauschal Euro 1,5 für Personen- und Sachschäden cktung gilt weltweit, mit Ausnahme den Haftungssummen nach len gelten die Bedingungen des versicherungsgesetzes der Allianz-Versicherung.</p> <p>Versicherungsbedingungen/ Conditions of Insurance</p> <p>Allianz</p>
--	--	---	--

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V. – Postfach 164 – 55561 Bad Sobernheim – info@lsvrp.de – www.lsvrp.de

auf die Versicherungsbedingungen zugegriffen werden. *KF*

Seminar für Modellflieger

Die Modellflugkommission RLP plant in Zusammenarbeit mit der Bundeskommission Modellflug eine **Fortbildung für Übungsleiter und Multiplikatoren im Bereich Modellflug**. Für den 27. und 28. Februar 2016 ist im Verbandszentrum in Bad Sobernheim eine Fortbildung der Modellflugkommission Rheinland-Pfalz geplant.

Angesprochen sollen sich Übungsleiter und Multiplikatoren fühlen, die sich in ihren Vereinen um Mitgliedergewinnung, Jugendarbeit und Nachwuchsförderung kümmern.

An beiden Tagen werden Möglichkeiten diskutiert, durch gezielte Maßnahmen die Überalterung der Vereine zu verhindern,

begleitet von praktischen Bautipps und der Vorstellung von Aktionen für Kinder und Jugendliche. Als Referent konnte Hilmar Damm, der Fachreferent UHU-Cup und Nachwuchsgewinnung im Sportausschuss Jugend- und Breitensport der Bundeskommission Modellflug, gewonnen werden.

Eberhard Heiduck

Förderflugzeuge

Unser Jahr mit der Romeo Papa

Schon die vergangenen zwei Jahre konnten wir die LS1 durch ihre vorherigen Nutzer, Robin und Marcel, kennenlernen. So zeigten sie auf Wettbewerben wie der Qualifikationsmeisterschaft in Musbach und der deutschen Meisterschaft der Junioren, welches ein Potenzial in ihr steckt.

Nachdem für uns schon 2014 klar war, dass wir ab März ein Jahr intensiv mit Segelflug verbringen würden, beschlossen wir, uns gemeinsam für die Romeo Papa zu bewerben, die so 2015 ihren Weg in das Nahetal nach Langenlonsheim fand.

Im Frühjahr dieses Jahres trafen wir uns schließlich, zusammen mit den drei glücklichen Piloten der neuen „JO“, um die Flieger für die kommende Saison fit zu machen. Nach einigen Stunden Arbeit standen sie dann auch glänzend bereit, und wir konnten zum Erstflug nach Idar-Oberstein kommen.

Unser erster Termin für die Saison 2015 sollte das Oster-Warm-up in Lachen-Speyerdorf sein, an dem wir gemeinsam mit den anderen Förderfliegern teilnehmen wollten. Leon konnte hier erste Stunden in der Thermik fliegen und war sofort überzeugt von den gutmütigen Eigenschaften des Flugzeugs. Im Anschluss daran nutzte ich meine freie Zeit, um zusammen mit Lukas und Jan, die gemeinsam die alte „JO“ nutzen konnten, viele große und spaßige Teamflüge von Dannstadt und Pirmasens aus zu machen. Zwar war das Wetter nicht einfach, doch war es Lukas und mir sogar möglich, einen Flug über 370 km durch den Pfälzer Wald und Frankreich zu absolvieren.

Zurück in Langenlonsheim, wollte ich das Gelernte gleich umsetzen und konnte so bei meinem vierten Thermikflug mit der „RP“ meine ersten 500 Kilometer erfliegen. Zudem war es eine sehr gute Übung für den ersten Wettbewerb, das 30. Dannstädter Vergleichsfliegen, das schon Anfang Mai anstand. Hierbei nahm Leon mit unserer Vereins-LS4 und ich mit der LS1 teil. Der Wettbewerb verlief sehr gut, und wir merkten schnell, wo noch Verbesserungspotenzial war; vor allem in Hinsicht auf die bald anstehende Qualifikationsmeisterschaft in



Förderflugzeug LS1-f „RP“

Musbach. Während der Woche Pause zwischen den Wettbewerben gelang es mir, meine bisher größte Strecke von 566,6 km zu erfliegen, und auch Leon konnte einige Stunden auf dem Flugzeug sammeln.

Anschließend ging es für mich nach Feldkirchen, was meine wohl beste Erfahrung mit dem Förderflugzeug war. Das Fliegen in den Alpen ist etwas ungewohnt, hat aber dennoch etwas Magisches, wobei mir die gutmütige und wendige LS1 den Einstieg in das Gebirgsfliegen sehr erleichterte. So konnte ich meine ersten 15 Stunden im Gebirge sicher erfliegen.

Vor der Quali war noch etwas Zeit, sodass Leon und ich viele große Strecken, auch im Team, fliegen konnten. Die Umrundung des Frankfurter Luftraums wurde quasi Alltagsroutine und war dank der thermikfühli- gen Romeo Papa auch bei blauem Himmel machbar.

In Musbach konnte ich dann im Training meinen ersten Schnitt über 100 km/h fliegen. Der Tag war mit Reihungen und Basis Höhen von 3200 m gesegnet, und so wurde der Kreisflug für über eineinhalb Stunden eingestellt, woraus ein Schnitt von 114 km/h auf über 250 km entstand. Leon unterstützte mich als Rückholer, sodass wir Fehler durch unsere gemeinsame Erfahrung ausgleichen konnten und ich mich schließlich für die deutsche Meisterschaft der Junioren 2016 qualifizierte. Unter an-

derem verdanke ich das Marcel, der letztes Jahr ein LX8080 einbaute, das die RP in Verbindung mit den von Lukas gebauten Mückenputzerkurbeln perfekt machte.

Leider endete die Thermiksaison dann recht schnell, wodurch nur noch wenige Flüge, wie zum Beispiel 230 km Ende September, möglich waren.

Dass es auch Widerstand im Verein gab, vermieste einem zwar teilweise das Fliegen in Langenlonsheim – wir liebten uns den Spaß aber nicht gänzlich verderben und dank vieler anderer netter Vereine mit Startmöglichkeit uns auch nicht unterkriegen.

Unser Rat zum Schluss: Wer immer die Aussicht auf ein Förderflugzeug hat, sollte sie nutzen, denn so viel wie in diesem einen Jahr mit eigenem Flugzeug lernt man nie wieder.

Unser Dank gilt vor allem Volker, der uns bei Problemen stets mit Rat und Tat zur Seite stand, aber auch den restlichen Betreuern sowie Trainerinnen und Trainern des Landesverbandes Rheinland-Pfalz. Dank auch für die freundliche Aufnahme an den zahlreichen Flugplätzen, die uns das Jahr über in die Luft brachten; an „Mutti“, der dafür in Langenlonsheim keine Mühen scheute, und an Bernd, der uns technisch stets unterstützte und uns eine Unterstellmöglichkeit für den Anhänger bot.

Alexander Fleckenstein

Die „JO“ in I-O

In der vergangenen Saison hatten wir, Jana Schmidt, Fabian Schmidt und Niklas Dietz vom Aero-Club Idar-Oberstein, die Ehre, ein Förderflugzeug des Fördervereins Streckensegelflug Rheinland-Pfalz zu fliegen. Um genauer zu sein, die JO, eine neu angeschaffte LS8-18, welche die altbewährte ASW20 ab 2015 ablösen sollte.

Ende November 2014 wurden wir benachrichtigt, dass die SEKO sich für uns entschieden hatte. Von da an waren wir unheimlich gespannt auf den Flieger. Im Januar 2015 kamen wir bei der Werkstattdarbeit in Bad Sobernheim zum ersten Mal in Berührung mit unserem neuem „Arbeitsgerät“ für die kommende Saison. Es trug anfangs noch das Kennzeichen GW, doch nach mehrstündiger Arbeit wurde aus einer „GW“ unsere schöne „JO“. Nach weiteren kleinen Arbeiten hieß es dann wieder ab in den Hänger und unter Verschluss, denn die große Taufe stand ja noch bevor.

Am Segelfliegertag in Trier war es dann so weit: Das neue Förderflugzeug wurde offiziell getauft. Die Taufe war ein Höhepunkt des Tages, und selbst die Unklarheiten, ob Joachim Diel mit oder ohne h geschrieben wird, konnten beseitigt werden. Ihm zu Ehren bekam die JO seinen Namen als Schriftzug am Rumpf.

Eine Woche später ging es endlich los. Wir nahmen die JO in Idar-Oberstein in Empfang und konnten bei niedriger Basis und diesigem Wetter die ersten Platzrunden drehen, um das Flugzeug kennenzulernen. Unter der Woche startete Niklas das „Einfliegen“ mit kleineren Flügen, bis es Anfang April zum Oster-Warm-up nach Lachen-Speyerdorf ging.

Mit der JO und einer vereinseigenen LS4 fuhren Fabian und Niklas bei „angenehmen“ 5 Grad am Boden und Minusgraden in der Luft nach Lachen-Speyerdorf. Am Ostersonntag machte Fabian seinen ersten Flug (Zielrückkehr) zusammen mit Frank Schwerdtfeger und Jan Hertrich über 480 km von Lachen in die Rhön. Leider ließen die Wetterbedingungen an den folgenden Tagen keine weiteren Flüge zu, und es ging zurück nach I-O.

Das Wochenende vom 18./19. April bot dagegen sehr gute Wetterbedingungen. Samstags lief es am Flugplatz etwas schleppend



Förderflugzeug LS8-18 „JO“

an, sodass die JO erst gegen Mittag startete. Fabian flog ein verkürztes Dreieck von Idar-Oberstein über Pirmasens und Ludwigshafen. Die schwache Blauthermik am Sonntag hielt Bert Henn und Fabian nicht von einem interessanten Streckenflug ab.

Auf dem 30. Dannstadter Vergleichsfliegen im Mai machte Niklas seine ersten Wettbewerbserfahrungen. Sein Fazit: Viel Spaß, neue Erkenntnisse und Lust auf mehr Wettbewerbe.

In der ersten Ferienwoche kam die JO kurzzeitig auch wieder zum Streckenfluglehrgang nach Bad Sobernheim. Jana flog dort die ersten Hälfte des Lehrgangs mit der JO, im Team zusammen mit der Nastättener DG1000.

Am Morgen des ersten Tages sah das Wetter noch vielversprechend aus, und es wurde eine Strecke von ca. 300 km ausgeschrieben. Wasser getankt, ab ins Briefing, und los ging's.

Nach Worms auch erst einmal sehr schnell, dort wendeten wir nach Norden in Richtung Koblenz.

Während sich aufgrund aufkommender Bewölkung und Niederschlags immer mehr Teams gegen das Weiterfliegen entschieden, wollten wir unbedingt noch mehr aus dem Tag herausholen. Auf Höhe Koblenz wurde uns jedoch langsam bewusst, dass wir das Wetter überschätzt hatten. Was macht man also, wenn man mit Nastättenern unterwegs ist? Klaro, in Nastätten landen.

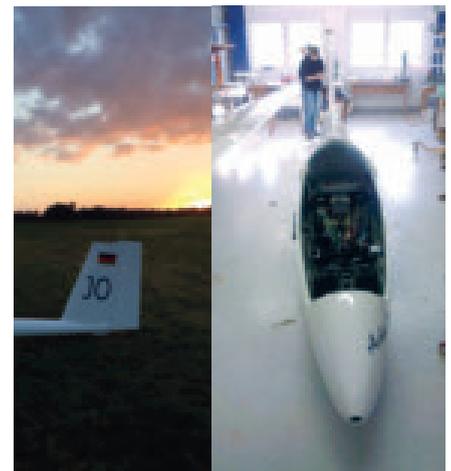
Allerdings waren wir nicht die Einzigen – mit insgesamt 6 Maschinen des Streckenfluglehrgangs fielen wir auf dem Platz ein. Dank der freundlichen Unterstützung des Vereins und Carl-Otto Weßels wurden wir innerhalb kürzester Zeit zurück nach Bad Sobernheim und – teils mehr, teils weniger – dem aufkommenden Regen entgegengeschleppt.

Die nächsten zwei Tage mussten aufgrund des schlechten Wetters neutralisiert werden. Danach nahm Fabian die LS8 mit zur Junioren-Quali nach Stadtlohn, Jana flog mit der vereinseigenen LS4 in Bad Sobernheim weiter.

In Stadtlohn angekommen, ermöglichte sehr gutes Wetter direkt zu Anfang einen Trainingsflug über 440 km und auch am folgenden 1. Wertungstag eine Racing-Task über 300 km. Fabian meisterte die Aufgabe mit Erfolg, aber leider ohne Wertung, da mehrere Logger (an unterschiedlichen Akkus) ausgefallen waren. Im Folgenden konnte noch an drei weiteren Wertungstagen geflogen und uns erfolgreich der Reiz eines Streckenflugwettbewerbs vermittelt werden.

Die Bereitstellung des Förderfliegers in der vergangenen Saison hat uns nicht nur schöne Flüge und interessante Erfahrungen beschert, sondern vor allen Dingen auch in unserem Verein Neugier und Interesse für den Streckenflug wieder neu aufflammen lassen. So freuen wir uns auf die kommende Saison und wünschen den nächsten Förderfliegern viel Spaß mit der JO.

*Jana Schmidt, Fabian Schmidt
und Niklas Dietz*



Sicherheitshinweis



Bei der gestrigen Landung mit unserer LS4b ist die Haube vorne aufgesprungen. Obwohl die Bedienelemente „Haubenverriegelung“ und der „Haubennotabwurf“ jedem LS4-Flieger geläufig sind, kann es zu dieser Fehlfunktion kommen.

Im Flug- und Betriebshandbuch ist hierzu nur lapidar „Funktion des Haubennotab-

wurfs prüfen“ aufgeführt, ohne dass darauf eingegangen wird, was genau geprüft werden soll.

Bei der Begutachtung ist festgestellt worden, dass wohl in der Vergangenheit nach und nach der rechte Hebel weiter nach hinten gezogen wurde und somit der vordere Drehbolzen, der die Haube sichert, mit der Zeit verdreht wurde. Bei 90°-Drehung entriegelt der Bolzen, und dadurch springt dann die Haube vorne hoch. Deshalb ist vor dem Start/vor dem Einsteigen unbedingt darauf zu achten, dass gemäß aufgeführtem Foto das rot markierte Ende des Bolzens in Richtung Pilot zeigt!

Falls die Haube doch mal unbeabsichtigt nach vorne entriegeln sollte, auf keinen Fall die Haube alleine aus dem Pilotensitz hoch-

drücken, da die Haube ansonsten durch den hochdrückenden (Gasdruckfeder) Instrumentenpilot innen verkratzt werden kann. Gott sei Dank ist nix passiert – weder Kratzer an der Haube noch am Piloten.

Für den Winter:

1. Den rechten Hebel mit Mechanik prüfen, ob er nicht zu leichtgängig ist (evtl. zu viel Fett drauf?).
2. Den Bolzen mit roter Farbe besser kenntlich machen; ggf. kleinen Hinweis am vorderen I-Pilz anbringen.
3. Hinteren Röger-Haken, der die Haube sichert, etwas leichtgängiger machen. Die Haube sitzt hinten recht stramm fest.

Norbert Peter, SFG Wershofen

Aero-Club Trier & Konz in Hayingen

Ein besonderes Highlight einer jeden Flugsaison stellt für viele (angehende) Piloten des Aero-Clubs Trier & Konz e.V. das alljährliche Fliegerlager dar. Auch in diesem Jahr ging es zum Luftsportverein Hayingen e.V. auf der Schwäbischen Alb. Schon die Anreise nach Hayingen war vielversprechend: Strahlender Sonnenschein und am Himmel Wolkenstraßen, die auf ausgiebige Thermikflüge hoffen ließen.

Der nächste Morgen begann früh mit dem Aufbau unserer mitgebrachten Flugzeuge. Dank der üblichen Einweisungsflüge bekamen wir einen ersten Eindruck von der wunderschönen Schwäbischen Alb. Am zweiten und dritten Tag machte uns das schlechte Wetter dann leider einen Strich

durch die Rechnung. Willkommenen Ersatz bot das Alternativprogramm: ein Schwimmbadbesuch, Kartfahren und ein Besuch des Flugzeugherstellers Schempp-Hirth in Kirchheim unter Teck. Am vierten Tag trotzten unsere Fluglehrer dem schlechten Wetter und richteten zur Aufrechterhaltung der Moral einen kleinen Schulbetrieb ein. An den beiden Folgetagen wurden wir zum Glück mit guter Thermik und einigen langen und vor allem schönen Flügen belohnt. Der vorletzte Tag war – trotz nicht so guter Thermik wie an den beiden Vortagen – immerhin fliegar. Dafür profitierten die Flugschüler mit einer Vielzahl an Platzrunden von dem überaus engagierten Einsatz der Fluglehrer. Mit dem letzten Flug dieses Tages in die



sem Jahr am Flugplatz Hayingen wurde ich dann mit einem ganz persönlichen Highlight, meinem ersten Alleinflug, belohnt. Ein gemütlicher gemeinsamer Grillabend beschloss dann den Aufenthalt. Mit vielen neuen Eindrücken und tollen Erlebnissen im Gepäck ging es am nächsten Morgen wieder heimwärts nach Konz-Könen.

Alessandro Trotta

Ein halbes Jahrhundert wegweisend am Boden und in der Luft

Wolfgang Siegel beendet Tätigkeit als Segelfluglehrer

Wer ist Wolfgang Siegel? Hunderte von Flugschülerinnen und -schülern, von Berufspiloten bei der Luftwaffe bis zum Hobbysportler und unzählige Segel- und Motorflugfans zwischen Tauberbischofsheim, Birkenfeld, Neumagen-Dhron und Traben-Trarbach kennen die Antwort: Väterlicher

Freund, humorvoll-streng, konsequent diszipliniert und engagiert, ist der 75-Jährige ein Motor des Deutsch-Amerikanischen Segelflugclubs (DASC) Traben-Trarbach.

Nach 50 Jahren beendet er jetzt seine überaus verantwortungsvolle Tätigkeit als Segelfluglehrer auf dem „Monte“. „Mein letzter

Schulungsflug im Segelflugzeug mit dem 14-jährigen Sohn eines ehemaligen Flugschülers war ein wunderbarer Abschluss. Man sollte gehen, wenn es am schönsten ist“, meint Siegel augenzwinkernd dazu. Fünf Jahrzehnte lang hat er die Luftsportbegeisterten im wahrsten Sinne des Wortes

„unter seine Fittiche“ genommen. Weder Minusgrade in der Werkstatt während der Winterarbeit noch Tropentemperaturen anlässlich der Flugplatzfeste halten ihn von seinem Hobby – besser: von seiner Berufung – ab. Morgens als Erster auf dem Platz, öffnet er die Hallentore für den Flugbetrieb. Sprechfunkzeugnisse, Briefings, Windenführerscheine, Pilotenlizenzen, Vereinsprotokolle und vieles mehr tragen seine Unterschrift. Wenn jugendliches Stimmungewirr die Clubräume füllt, dann weil die Fluglehrer Siegel, Dahlke und Stadler dahinterstecken. In Sommerferienlagern auf dem heimischen Platz, in Niederstätten/Hohenlohe oder Bronkow bei Cottbus und bei Schulprojekttagen mit den Physikkursen der Gymnasien Traben-Trarbach, Simmern und Wittlich gibt Siegel seine Begeisterung für diesen Sport an die jungen Menschen weiter. Der Landkreis Bernkastel-Wittlich zeichnet ihn und seine Fluglehrerkollegen dafür mit dem Bürgerpreis „Stiller Star 2007“ aus. Auch die erfahreneren Flugkollegen konnten und können auf seine Hilfsbereitschaft zählen. Bei günstigem Wetter ist er auch während der Woche schnell vor Ort, zieht mit dem Ultraleichtflugzeug die Freunde gen Himmel.



Zu Recht erfüllen ihn Siege bei Jugend- und Leistungswettflügen mit Stolz. Unverhandelbares Credo von Wolfgang Siegel: Wer fliegt, muss seine Maschine kennen, sie technisch warten und pflegen. Mit großer Leidenschaft und technischem Knowhow repariert er seine „Röhnlerche“ und macht die Maschinen je nachdem winterfest oder startklar für die Saison. Die Liste der von ihm geflogenen Maschinen liest sich wie ein Lexikon des Segelflugs. Sein Aufenthalt in Manings, Carolina, zählt zu einem seiner persönlichen Höhepunkte. Hier restauriert er historische Flugzeuge und schult amerikanische Kadetten im ungewöhnlichen Autoschlepp-Verfahren, bei dem ein Auto den Segler in die Höhe zieht. Zu seinen spektakulärsten Flügen mit anschließender Außenlandung gehört das ungewollte Kunststück in den 60ern, als er



nach einem missglücktem Landeanflug mit seinem Flugschüler die Röhnlerche sicher auf einem schmalen Wiesenstück am Koppelberger Hang mit nur fünf Metern Ausrolllänge bergauf(!) sicher landet! „Ich lehre euch alles, was ich selber weiß!“ – In der Tat: Wolfgang Siegel brachte seinen Flugschülern alles bei, was er selber wusste, und das mit erstaunlicher Geduld. So beschreibt T. Aitmatow den Protagonisten in seinem Buch „Der erste Lehrer“. Er könnte Wolfgang Siegel gekannt haben. Flugschüler, Vereinskollegen und Freunde nicht nur des Deutsch-Amerikanischen Segelflugclubs bedanken sich für 50 Jahre herausragendes Engagement und wünschen ihm noch viele „happy landings“ auf dem Monte oder wohin auch immer die Thermik ihn trägt.

Heinz-Arnold Schneider

Glitzernde Edelsteine am Himmel von Idar-Oberstein

4. Internationales Drachenfest Idar-Oberstein am 7./8. Mai 2016



2016 ist es wieder so weit: Die Stadt Idar-Oberstein und der Aero-Club organisieren in Zusammenarbeit mit Arthur Skibb das Familiendrachenfest auf dem Flugplatz Göttschied. Am 7. und 8. Mai können Besucher beim 4. Internationalen Drachenfest Idar-Oberstein zwei Tage voller luftiger Darbietungen und glitzernder Gebilde erleben. Professionelle Drachenflieger veranstalten Drachenschauen,

Drachenkämpfe und Einzelflüge, aber natürlich können auch Jung und Alt ihre eigenen Fluggeräte steigen lassen. Hier ist nicht nur Zuschauen, sondern auch Mitmachen angesagt. Ob selbst gebaut oder gekauft – Spaß macht das Steigenlassen allemal.

Zahlreiche Drachenflieger aus Deutschland und dem benachbarten Ausland folgen am ersten Mai-Wochenende dem Ruf von Arthur Skibb und werden mit ihren knallbunten Fluggeräten den Himmel über Idar-Oberstein zum Leuchten bringen. Drachen aller Bauarten, Formen und Größen sind zu sehen, alles unter dem Motto „Edelsteine am Himmel“. Auch die größte Bowl der Welt mit einem Durchmesser von 40 Metern hat

hoffentlich genügend Wind zum Starten. Am Samstagabend, nach Einbruch der Dunkelheit, sorgt eine Nachtflugshow mit Dutzenden beleuchteter Drachen für ein besonders stimmungsvolles Bild am Himmel. Zum Abschluss des Abends wird ein Höhenfeuerwerk den Nachthimmel erstrahlen lassen.

Beim Drachenfest ist aber nicht nur Zuschauen, sondern auch Mitmachen angesagt. Ob selbst gebaut oder gekauft – Spaß macht das Steigenlassen allemal.

Der Eintritt ist an beiden Tagen frei, die Veranstaltung beginnt jeweils um 11 Uhr. Am Samstag ist das Ende offen, am Sonntag endet das Drachenfest um 18 Uhr. Alle Angebote sind wetter- und windabhängig. Die Besucher der Nachtflugshow werden gebeten, Taschenlampen mitzubringen. Für das leibliche Wohl sorgt der Förderverein des Aero-Clubs.

Steffi Maurer

Wir gratulieren:

Aero-Club Rhein-Nahe



Gil Patrik Mehler, 14 Jahre alt, zu seinem ersten **Alleinflug**

LSV Hochwald-Kell



Manuel Hau (im Flieger sitzend) und **Guglielmo Gubernator**, zu ihren ersten Alleinflügen

LSV Hochwald-Kell



Raphael Gubernator und **Jonas Götten** zur praktischen Prüfung

Aero-Club Idar-Oberstein e.V.



gratuliert **Maximilian Hub** zum ersten **Alleinflug**

SFG Wershofen



Luca Feuser, 14 Jahre, zum ersten **Alleinflug**

SFG Wershofen



Thomas Stefan zum ersten **Alleinflug**

Der Aero-Club Trier und Konz e.V. gratuliert ...

- Alessandro Trotta und Kevin Brunnenmeister zum ersten Alleinflug
- Roger Grünwald und Max Petgen zur Lizenzenerweiterung TMG
- Sebastian Backes zur Segelkunstflugberechtigung
- Felix Lentes, Pasquale Birk und Silke Kunkel zum SPL
- Thomas Koch zur UL-Schleppberechtigung von Segelflugzeugen

Allen nochmals herzlichen Glückwunsch und allzeit gute Landung!

Günter Hill



Silke Kunkel mit Prüfer Josef Willwers



Max Petgen mit Fluglegger Heinrich Köhn



Roger Grünwald

Aero-Club Schweighofen-Wissemburg e.V.

... gratuliert **Andreas Neumann** und **Johannes Meister** zur bestandenen **LAPL Prüfung**.



Hans-Jürgen Riel zur bestandenen **PPL Prüfung**



Schule der Flieger 2016

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz

Aus- und Fortbildung			
Rubrik	Seminar	Inhalte	Termin
Theorie	Theorie, 1. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	12.03.–13.03.2016
	Theorie, 2. Teil	Lehrgang für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S), Erweiterung TMG, UL mit abschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	18.03.–24.03.2016
	BZF I und II	Theorie und Praxis für das Funksprechzeugnis mit anschließender Prüfung in unserem Ausbildungszentrum	18.03.–24.03.2016
	pc-met	Kenntnisvermittlung zum Selbstbriefing mit Analyse des Wettergeschehens der Folgetage	30.01.2016
	Flugleiter	Vermittlung der Rechte und Pflichten eines Flugleiters auf Verkehrslandeplätzen, Segelfluggelände, UL-Gelände	05.03.2016
Fortbildung	Fortbildung	behördlich anerkanntes Fluglehrerfortbildungsseminar gemäß FCL für PPL, SPL, STPL, UL	16.01.–17.01.2016
	Fortbildung	behördlich anerkanntes Fluglehrerfortbildungsseminar gemäß FCL für PPL, SPL, STPL, UL	20.02.–21.02.2016
	Ausbildung	Fluglehrer-Lehrgang Theorie, 1. Teil für SPL, CRI PPL(A), UL Fluglehrer-Lehrgang Praxis, 2. Teil für SPL, CRI PPL(A), UL	09.01.–10.01.2016 16.04.–29.04.2016
Fliegerische Praxis	GAP	Flugsicherheitstraining mit Alpeneinweisung	29.05.–03.06.2016
	GAP	Flugsicherheitstraining mit Alpeneinweisung	28.08.–02.09.2016
	Florida	Flugsicherheitstraining	15. – 29.10.2016
	Bad Sobernheim	Flugsicherheitstraining	Mai (genauer Termin wird noch definiert)
Technik	Grundmodul	Der Besuch eines Grundmoduls ist zwingend für den Erhalt eines Wartausweises	23.01.2016
	Zellenwart FVK	Wartungs- und Reparaturarbeiten Kunststoff	04.02.–07.02.2016
	Werkstattleiter FVK	Lehrgang mit Prüfungsabschluss	25.02.–04.03.2016
	Motorenwart	Ausbildung gemäß DAeC; M1, M2 und bei Bedarf AM (Einspritzmotoren/Einziehfahrwerk)	19.05.–22.05.2016
	Fallschirmpacker	Ausbildung zum Fallschirmwart mit Abschlussprüfung Achtung Terminänderung! (alter Termin: 21. – 24.01.2016)	07.–10.04.2016

Nähere Informationen erfolgen über die Homepage <http://www.lsvrp.de/index.php/schule-fuer-flieger>

Weitere Termine 2016

Datum	Veranstaltung	Ort
13. Februar 2016	Rheinland-pfälzischer Segelfliegerstag	Dannstadt
12. November 2016	Fortbildung technisches Personal	Bad Sobernheim
13. November 2016	Standardisierung ATO	Bad Sobernheim
19. November 2016	UL- und Motorfliegerstag	Bad Sobernheim
2. – 4. Dezember 2016	Jugendleitertagung	Bad Sobernheim



74. Deutscher Segelfliegertag mit 1.300 Besuchern

Rechts: Perfekte Organisation und ausgezeichneter Veranstaltungsort im Kur- und Kongresszentrum in Freudenstadt

Freudenstädter Kur- und Kongresszentrum bietet wunderbares Ambiente.

Chris Hiller vom Flugsportverein Herrenberg für Sieger-Video ausgezeichnet

Freudenstadt. Nahezu 1.300 Besucher wollten sich die tolle Kulisse und das schöne Ambiente beim 74. Deutschen Segelfliegertag nicht entgehen lassen. Die vielfältigen Vorbereitungen der Bundeskommission Segelflug, des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbands und der Fliegergruppe Freudenstadt haben sich gelohnt und wurden allseits mit viel Lob bedacht. Maßgeblich beteiligt am Erfolg dieses Segelflieger-Großereignisses war auch der Vorsitzende der Fliegergruppe Freudenstadt, Axel Reich, mit einer kleinen, aber hochmotivierten Mannschaft.

Unten: Stets umlagert, der Simulator der Segelflugschule Oerlinghausen



Die Hauptversammlung der Bundeskommission Segelflug hatte bereits am 30. Oktober 2015 im Freudenstädter Kongresszentrum stattgefunden.

Hier gab es richtungsweisende Entscheidungen und Neuwahlen. So wurde BWLV-Vizepräsident Walter Eisele zum neuen Vorsitzenden der Bundeskommission Segelflug beim DAeC gewählt. Wir berichten gesondert. Abschluss des Tages war eine Fackelwanderung zur Berghütte Lauterbad mit gemeinsamem Abendessen.

Der 31. Oktober stand ganz im Zeichen des Segelfliegetags.

Über 50 Fachausteller konnten ihre Produkte auf den hellen Standplätzen ausstellen. Als Blickfang empfing eine schicke DG 1001 WL vor dem Hauptportal des Kurhauses die Gäste. Im Kurhausgarten zogen eine HPH Shark 304 mit Düse, eine LAK 17b Carat und weitere Segelflugzeuge die Blicke der Besucher auf sich. Als Krönung konnte man im großen Kurhausaal mit dem Segelflugsimulator der Flugschule Oerlinghausen virtuell abheben. Zur Eröffnung begrüßte Axel Reich, 1. Vorsitzender der Fliegergruppe Freudenstadt e.V., die Besucher und Ehrengäste im Kurtheater. Bürgermeister Gerhard Link hieß den neuen Vorsitzenden der Segelflugkommission, Walter Eisele, willkommen. Freudenstadt reihte sich mit diesem Tag ein in die Riege der

Städte – Ulm, Braunschweig, Augsburg, Darmstadt ... –, die in den letzten Jahren die Segelfliegertage austrugen. „Für die Stadt ist der diesjährige Segelfliegertag einer der Höhepunkte im Jahr“, betonte Bürgermeister Link. Schatzmeisterin Sigrid Berner vom Deutschen Aero Club (DAeC) gratulierte Eisele zu seiner Wahl und freute sich, mit diesem seinen Geburtstag in Freudenstadt feiern zu dürfen. Berner hat beim Flugsportverein Nagold das Segelfliegen erlernt. Sie schätzte es, dass das Segelfliegen weit über Freudenstadts Stadtgrenzen hinaus große Wertschätzung und Anerkennung genieße und sie appelliere an die Segelflieger, an einem Strang zu ziehen: „Wichtige Ziele können wir nur gemeinsam lösen“, so Berner, die sich überzeugt zeigte, dass Einigkeit unter den Luftsportlern das Überleben des Luftsports sichern werde.

BWLV-Präsident Eberhardt („Ebo“) Laur dankte der FG Freudenstadt, dass sie dieses Event ausrichtete.

„25 Prozent der 30.000 deutschen Segelflieger sind in Baden-Württemberg in 180 Vereinen beheimatet und heben auf 120 Flugplätzen ab“, informierte der BWLV-Präsident. Auch habe Baden-Württemberg mit Schempp-Hirth in Kirchheim/Teck und DG Flugzeugbau in Bruchsal zwei führende Segelflugzeug-Hersteller im Lande. Als neuer Vorsitzender



der Bundeskommission Segelflug dankte Walter Eisele seiner Vorgängerin Meike Müller für die erfolgreich geleistete Arbeit. „Wir treten in große Fußstapfen“, kommentierte Eisele den Übergang. Die anschließende Ehrung galt den Spitzenpilotinnen und -piloten, allen voran Sabrina Vogt, der neuen Weltmeisterin (Clubklasse), nebst weiteren Rekordpiloten. International hat sich Katrin Senne vom FSV Sindelfingen mit dem 3. Platz und Bronzemedaille in der 15-Meter-Klasse bei der Frauen-WM in Dänemark empfohlen. Förderflugzeuge und Preise der Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“ wurden vergeben, für die Wolfgang Weinreich die Laudatio hielt. Man unterstütze gerne die Nachwuchssegelflieger, so Vorsitzender Weinreich, und sei erfreut darüber, dass der DAeC nach der Versammlung der Segelflug-Bundeskommission gestärkt in die Zukunft blicken könne.

Attraktives Programm lockte viele Gäste in den Kienberg-saal und ins Kurtheater.

IGC-Vizepräsident Christof Geißler von der FG Freudenstadt moderierte das Podiumsgespräch „Quo vadis, IGC?“, bei dem es um die Anzahl der Wettbewerbsklassen im Segelflug ging. Dass nahezu der komplette Vorstand der IGC (International Gliding Commission) aus den Mitgliedsländern angereist war, darf hier nicht unerwähnt bleiben. Beim Vortrag von Benjamin Bachmaier über den Alpensegelflug platzte das Kurtheater nahezu aus den Nähten. Alle Sitzplätze waren belegt, und viele Besucher hörten sich den Vortrag stehend an. Zwar meinte Bachmaier, Großartig

lasse sich nicht in so kurzer Zeit zusammenfassen, aber sein spannender Beitrag vermittelte doch sehr eindrücklich die Faszination des Alpenfliegens. Die Gleitzahlen der heutigen Flugzeuge haben manchen zusätzlichen Sprung über Grat ermöglicht, und im Föhnsturm zu fliegen, muss ein gewaltiges Erlebnis sein. Testpilot Miguel Iturmendi referierte anschließend über das spannende Airbus-Perlan-2-Projekt, bei dem eine Höhe von 27,4 km erreicht werden soll.

Dass Segelfliegen Abenteuer und Lebenstraumerfüllung sein kann, zeigte Bert Schmelzer, amtierender Weltmeister aus Belgien, mit Bildern, an denen man sich kaum sattsehen konnte, und in perfektem Deutsch.

Auch der Vortrag von Philipp Butz aus Offenburg über Wellensegelfliegen im Schwarzwald fand große Resonanz. Butz sieht beim Wellenflug noch viel Luft nach oben. So seien die Möglichkeiten, Welle direkt in südlicher Richtung über dem Rheintal zu erfiegen, noch lange nicht erforscht. Gerhard Wesp referierte über das Open-Glider-Netzwerk, Jannes Neuman hatte Neues über Anti-Doping zu berichten, ein Beitrag, der für die betreffenden Trainer Pflichtprogramm war. Über

die Lufträume in der Schweiz und Frankreich konnte man sich ausführlich durch Referate im Kienberg-saal informieren, und die Frage, was gab/gibt es 2015 Neues bei der EASA, wurde ausführlich von Werner Scholz beantwortet. Prominenz war u. a. vertreten durch Ulf Merbold, der es sich als begeisterter Segelflieger nicht hatte nehmen lassen, nach Freudenstadt zu kommen, und Rekordpilot Klaus Ohlmann. Am 1. Februar 2014 hat er als erster Segelflieger der Welt den Mount

Links: Testpilot Miguel Iturmendi vor dem Modell des Airbus-Perlan-2-Versuchsflugzeuges

Rechts: Auch Klaus Ohlmann gehörte zu den Besuchern





NEUHEIT!
SEGELFLUGJACKE
«DELTA»

Erste Softshelljacke die eigens für Segelflugpiloten entwickelt wurde:

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

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



Bis auf den letzten Platz belegt: der große Saal beim Vortrag von Benjamin Bachmaier

Everest im reinen Segelflug erobert und wird in Kürze zu einer neuen Mission nach Nepal abheben. So traf man an diesem Segelfliegerstag so manches bekannte Gesicht, der Austausch kam nicht zu

kurz, und auch die Sonne zeigte sich nach anfänglichem Nebel am Firmament. Schluss des Programms bildete die Kür der besten fünf Videofilme. Staatssekretär Hans-Joachim Fuchtel war extra deshalb nach Freudenstadt gekommen, um Chris Hiller vom Flugsportverein Herrenberg für sein Siegerevideo „Der Traum vom Segelfliegen“ auszuzeichnen.

Von den Aktivitäten der Fliegergruppe zeigte sich Fuchtel sehr angetan. Mit Bezug auf die aktuelle

Flüchtlingssituation zitierte er in seiner Ansprache Martin Luther King – „Wir haben gelernt, wie die Vögel zu fliegen, wie die Fische zu schwimmen; doch wir haben die einfache Kunst verlernt, wie Brüder zu leben“ –, ein indirekter Appell an unsere Mitmenschlichkeit. Der 75. Deutsche Segelfliegerstag – ein Dreivierteljahrhundert – wird 2016 voraussichtlich in Berlin stattfinden.

Lothar Schwark

Bundekommission Segelflug Neuer Vorstand ist gewählt

Die Delegierten bei der Mitgliederversammlung der Bundekommission Segelflug votierten am 30. Oktober 2015 in Freudenstadt für einen neuen Vorstand. Als Vorsitzender wurde der Vizepräsident und Segelflugreferent des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbands Walter Eisele gewählt. Seine Stellvertreter sind Rudi Baucke, Ulrich Gmelin, Martin Kader und Thomas Kuhn. Hauptthema der Versammlung war die Diskussion um die Gründung eines Deutschen Segelflugverbandes auf Initiative des ehemaligen Vorstands. Die Delegierten lehnten dieses Vorhaben entschieden ab.

„Die Luftsportler in Deutschland brauchen einen starken DAeC und erfolgreiche Landesverbände“, darüber waren sich die Vertreter bei der Mitgliederversammlung einig. Ein zentraler Mitgliedsverband für die Segelflieger, so der Tenor, schwäche die Position der DAeC-Interessenvertretung auf allen Ebenen. Walter Eisele bestätigte in seiner Antrittsrede diese Auffassung und erklärte, dass der neue Vorstand der Kommission eng und vertrauensvoll mit den Landesorganisationen, den Kollegen aus den Bundeskommissionen der anderen Luftsportarten, dem Vorstand und der Bundesgeschäftsstelle

des DAeC zusammenarbeiten werde. „Die Solidarität der Luftsportler untereinander ist für uns unverzichtbar. Die Segelflieger tragen dafür eine besondere Verantwortung.“

Ebenso äußerte sich in der Diskussion der frühere DAeC-Präsident und Ehrenpräsident der FAI Wolfgang Weinreich. Er warnte eindringlich vor einer weiteren Zersplitterung des Luftsportes insbesondere in seinen Kernsportarten, die das Rückgrat der über 900 Multiluftsportvereine bilden. Die Behauptung, ein Bundesverband könne die Interessen besser vertreten, wies er entschieden zurück. Dies – so Weinreich – zeige schon der Blick auf andere europäische Staaten und auch die USA, wo keineswegs Erfolgsgeschichten von Einzelverbänden geschrieben würden. Die bis heute existierende Verbandsstruktur mit starken Landesverbänden habe sich bewährt.

BWLV-Präsident Eberhard Laur wies auch auf die wichtige Funktion der Anbindung der Vereine an den DAeC über die Landesverbände hin. Im föderalen Bundesstaat sei diese regionale Verankerung unverzichtbar und sie könne durch Bundesfachverbände nicht ersetzt werden. Er warnte davor, diese regionale Verankerung des Luftsportes aufzugeben. In gleicher Weise äußerten sich im Vorfeld und am Rande der

Tagung nahezu alle Präsidenten der DAeC-Landesverbände.

Heftig kritisiert wurde von den Delegierten – den Segelflugreferenten der Landesverbände – das Vorgehen des bisherigen Vorstandes der Bundekommission Segelflug im Vorfeld der Mitgliederversammlung. Dieser hatte nämlich verschwiegen, schon Wochen vor der Mitgliederversammlung den bundesweiten Segelflugverband selbst gegründet zu haben. Damit war einer Diskussion, ob ein solcher Verband Sinn ergibt oder nicht, bereits dem Grunde nach der Boden entzogen. Die Delegierten sahen hierin aber auch einen Vertrauensbruch, zumal in der Versammlung keinerlei plausible Erklärung dafür gegeben wurde, weshalb – ohne Mandat der Delegierten – dieser Schritt unabgestimmt erfolgt war.

Der neue Vorstand bedankte sich beim bisherigen Vorstandsteam unter Leitung von Dr. Meike Müller für die geleistete Arbeit und das Engagement für die Belange des Segelflugs. Die Berichte über die Arbeit in den Referaten lagen größtenteils schriftlich vor. Die kurzen Zusammenfassungen der Verantwortlichen zeigten, dass die Vertretung der Segelflieger gut aufgestellt ist und engagiert gearbeitet hat.

Quelle: „Der Adler“/DAeC



Fliegende Denkmäler über Bückeberg-Weinberg

„Faszination Segelflug“ – ein Luftsportevent, das inzwischen über die Grenzen Bückebergs hinaus bekannt ist, hatte dieses Jahr eine Premiere zu bieten: das erste Treffen denkmalgeschützter Segelflugzeuge und anderer Oldtimer, am 11. September 2015 beginnend und am Tag des offenen Denkmals, dem 13. September, endend. Drei Tage lang waren die Oldies auf dem Flugplatz Bückeberg-Weinberg am Boden und in der Luft präsent.

Bückeberg, malerische Stadt im Süden Niedersachsens, hatte sich mächtig ins Zeug gelegt, um den Tag des offenen Denkmals gebührend zu begehen. Der örtliche Verein „Schaumburger Landschaft“ hatte im Vorfeld bereits ein Flugblatt herausgegeben, auf dem nicht weniger als 27 Denkmäler der Region aufgelistet waren und das, mit einem informativen Kurztext versehen, für den Besuch dieser Objekte warb. Darunter auch die „fliegenden Denkmäler“, die sich bereits ab Donnerstagnach und nach auf dem Flugfeld

des heimischen Luftsportvereins Bückeberg-Weinberg einfanden. Bernd Vogt, der Macher der Veranstaltungsserie „Faszination Segelflug“, ist unter Flugtag-Fans kein Unbekannter. Die Idee zu dem Treffen der fliegenden Denkmäler hatte der Ehrenpräsident des DAeC, Gerhard Allerdissen. Als Vorsitzender des Fördervereins und des Kuratoriums des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe ist Allerdissen sehr bemüht um die kulturellen Aspekte des Luftsports. Bernd Vogt sprach sich mit ihm ab, kümmerte sich um die Organisation und gab ebenfalls einen Flyer heraus, der bereits im Frühjahr auf der AERO am Stand des Museums auslag. Die deutschen Denkmalämter haben mittlerweile 21 historische Segelflugzeuge in den kulturellen „Adelsstand“ erhoben, und bei fast allen hat Allerdissen die entsprechenden Anregungen gegeben. Alle Denkmäler der Lüfte sollen, mit einer gültigen Zulassung versehen, wieder am Luftsport teilnehmen. Das gilt z. Zt.

nur für acht Exemplare, der Rest wird in naher Zukunft folgen. Für die Premiere einer gemeinsamen Flugshow hatte Bernd Vogt immerhin von fünf Eignern fliegender Denkmäler Zusage erhalten. Aus Braunschweig reiste per Flugzeugschlepp das immer noch größte Segelflugzeug der Welt ohne Rückkehrhilfe, die SB-10, an. Sie ist bis heute ein Unikat geblieben und war zu ihrem Erstflug am 22. Juli 1972 mit außerordentlichen Flugleistungen ihrer Zeit weit voraus. Die weiteste Anreise hatte die Minimoo aus Aventoft, die das älteste Baujahr (1938) aller Denkmäler des Treffens

Rechts:
Die SB10 der Akaflieg Braunschweig. Sie erhielt die Urkunde zur Unterschutzstellung während der AERO 2015 in Friedrichshafen. Bei diesem Flugzeug wurde die Kohlefasertechnik zum ersten Mal erfolgreich eingesetzt.
Foto: Stephan Kopelke

Unten:
Die Minimoo aus Aventoft, das älteste Denkmal des Treffens, Baujahr 1938
Foto: Stephan Kopelke



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

irlshop

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

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



Oben links:
Christoph Zahn mit
seinem Habicht in

Aktion

Foto: privat

Oben rechts:
Doppelraab V aus
Paderborn. Denk-
mal seit 11. April
2015

Foto: Stephan
Kopelke

vorweisen konnte. Aus der NRW-Nachbarschaft kamen die Weihe 50 aus Oerlinghausen, die 2001 die Serie der Anerkennung als fliegendes Denkmal eröffnete, ferner die K 8b aus Herford und der erst im Frühjahr unter Schutz gestellte Doppelraab V aus Paderborn. Weitere Oldtimer, die das Fluggeschehen über dem Flugfeld Weinberg wirkungsvoll belebten, gesellten sich dazu. So führte Harald Kämper, ehemaliger VGC-Vizepräsident, ein Baby II b und den wunderschönen Reiher III aus Achmer mit ins Feld. Christoph Zahn war mitsamt Familie und DFS Habicht angereist. Wie gewohnt sorgte er mit seinen spektakulären, mit Musik untermalten Kunstflugeinlagen für Begeisterung unter den zahlreichen Zuschauern. Zusammen mit dem Doppelraab brachte Franz-Barthold Gockel auch seine Slingsby T31b mit. Der Rhönbusard von der Wasserkuppe konnte leider nicht dabei sein, dafür nahm Kerstin Detherts ihre SB5 E mit zum Treffen der Denkmäler, sodass auch aus Hessen ein Oldtimer vertreten war. Vom Nachbarflugplatz Porta Westfalica kam eine Ka 2 zu Besuch sowie ein weiteres Grunau Baby II b aus Greven. Ein ganz besonders seltenes Exemplar war ein Greif II von Thomas Heimbach, ein Unikat wie die SB10, denn es wurden davon nur zwei Exemplare gebaut, von denen das erste Baumuster bei einem misslungenen Windenstart zerstört wurde.

Bei den Flugtagen in Bückeburg herrscht neben der perfekten Organisation auch immer ein gehöriges Maß an Lockerheit. So auch diesmal. Am Freitag und Samstag konnte jeder, der fliegen mochte, sein Flugzeug an den Start schieben.

Zwischendurch gab es immer wieder Sondereinlagen, die angenehme Abwechslung mit sich brachten. Am Sonntagnachmittag gab es ein festes Programm, das dem besonderen Anlass „Tag des offenen Denkmals“ gerecht wurde. Zu den Höhepunkten der Vorführungen zählten neben den Kunstflügen von Christoph Zahn die Formationsflüge der Knickflügler Habicht, Reiher und Minimoa. Nach dem Ausklinken von den Schleppflugzeugen fanden sich die drei zu einer Präsentation der besonderen Art zusammen. Oldtimerfans bekamen eine Gänsehaut, wenn sich die Flieger im „Möwen-Look“ gegen den Wind im Zeitlupentempo auf die Zuschauer zubewegten und die besondere Form der Tragflächen sich gegen den Himmel abzeichnete. Matthias Dubbick aus Aventoft führte das Dreiergespann mit der Minimoa an, konnte seine beiden Hintermänner aber wegen der begrenzten Sichtverhältnisse nicht sehen. „Der Habicht durfte nicht unter 95 km/h geflogen werden, und so hatte ich die Minimoa entsprechend mit gedrücktem Knüppel auf Tempo zu halten, sie hat nämlich keine Trimmung“, kommentierte Matthias Dubbick diese Vorführung.

Für das nächste Highlight sorgte Christoph Zahn, der nach gekannter Habicht-Kür, begleitet von sanfter Musik, wie gewohnt mit einem Messerflug in niedriger Höhe und lautem Jubelschrei aus dem offenen Cockpit seine Vorführung beendete. Und all das passend und fachgerecht moderiert und kommentiert von Organisator Bernd Vogt.

Und noch etwas Positives ist zu berichten: Die Wettervorhersagen für Freitag und Samstag waren vielversprechend, der Sonntag jedoch

schien arg gefährdet zu sein. Am Sonntagnachmittag bezog sich der Himmel dann auch bedrohlich. Aber erst als zum Abschluss die K 8b des Herforder Vereins für Luftfahrt im F-Schlepp einen tiefen Überflug über den Platz machte, begann es ein wenig zu regnen. (Hatte da vielleicht der anwesende, luftfahrtfreundliche Bückeburger Pfarrer Heinz Schultheiß, dessen Kirche auch zu den Denkmälern der Stadt zählt, durch intensive Fürbitte ein wenig dazu beigetragen?) Auch Bückeburgs Bürgermeister Reiner Brombach war als VIP zugegen und betonte, dass die Stadt vielfaches Interesse an der Luftfahrt und am Luftsport habe, denn sie beherberge auch ein bedeutendes Hubschraubermuseum und sei Garnisonsstadt für die Heeresflieger. Gerhard Allerdissen – von Vogt als „Vater der fliegenden Denkmäler“ betitelt – überbrachte die Grüße des DAeC-Präsidenten Wolfgang Mütter und bekräftigte die kulturelle Bedeutung der Luftfahrt: „Man kann die Zukunft nur gestalten, wenn man die Vergangenheit kennt. Daher ist der Denkmalschutz etwas ganz Modernes und Zukunftsweisendes.“ Er bedankte sich bei Bernd Vogt nicht nur für das Engagement in Bückeburg, sondern auch für die Betreuung der Modellbauabteilung im Museum auf der Wasserkuppe. Ein weiterer Dank galt den zahlreichen Helfern und besonders dem LSV Bückeburg. Für das kommende Jahr äußerte er den Wunsch, dass zum Tag des offenen Denkmals 2016 sich alle am Geburtsort des Segelflugs auf der Wasserkuppe einfinden möchten.

H.-Henning Blomeyer, Rolf Meierkord, Herforder Verein für Luftfahrt

Kleidung für Segelflieger



Segelflieger verbringen oft viele Stunden in ihren engen Cockpits. Bei großen Überlandflügen auch schon mal acht Stunden und mehr. Aber selbst bei kürzeren Flügen ist es wichtig, bequem und angenehm zu sitzen, gegen große Temperaturunterschiede gewappnet zu sein und notwendiges Equipment jederzeit parat zu haben. Adäquate Kleidung erhöht nicht nur den Flugspaß, sondern kommt auch der Sicherheit beim Fliegen zugute. Erfahrene Textildesigner und Segelflieger von Milvus aus der Schweiz haben sich hier viele Gedanken gemacht – Ergebnis: die Hosen Alpha und Bravo sowie die Jacke Delta. Sie sind zwar in erster Linie für Segelflieger gedacht, aber auch für Piloten in Motorseglern, ULs und Motorflugzeugen sehr gut geeignet. LuftSport hat Bravo und Delta getestet.

Die zwei Kleidungsstücke sind sehr leicht – die Jacke wiegt 600 Gramm, die Hose 550 Gramm – fühlen sich angenehm an und sind sehr solide verarbeitet; Material ist ein atmungsaktiver, synthetischer Stretchstoff. Wie bei solcher Funktionskleidung üblich, soll das Mate-



rial einerseits gut vor Kälte von außen schützen, andererseits Schweiß nach außen bringen und möglichst schnell wieder abtrocknen.

Die Hose trägt sich dank verstellbarem elastischem Bund sehr bequem. Die Beine sind extra lang, lassen sich am Knöchel per Klettband winddicht schließen, und eine am Schuh zu befestigende Lasche verhindert das Hochrutschen. Ein 25 cm langer Reißverschluss erleichtert das Entleeren der Blase im Flug. Im Gesäßbereich kommt ein strapazierfähigeres Stretchmaterial zum Einsatz. Praktisch die beiden Taschen auf den Oberschenkeln; eine mit transparenter Folie, zum Beispiel für Karten, die andere nach oben offen, entweder zum Schreiben von Notizen oder aber zur Aufnahme eines Smartphones; zusätzliche Taschen für weitere Utensilien. Wenn es im Cockpit zu warm wird, können Lüftungsreißverschlüsse geöffnet werden.

Auch Delta, die Fliegerjacke von Milvus, weist viele pfiffige Details auf, entstanden aus Erfahrungen am Flugplatz und im Cockpit. Der Stoff ist elastisch und abriebfest gegenüber Fallschirm und Gurtzeug. Auf dem Flugplatz bietet die Jacke guten Schutz gegen Wind und leichten Regen. Innen ist sie mit weichem Fleece versehen, wodurch sie sich sehr angenehm trägt. Jackensaum und die etwas länger geschnittenen Ärmel lassen sich mit Klett elastisch und winddicht abschließen. Der Kragen reicht hoch, ist aber sehr weich und stört nicht, wenn man den Kopf dreht.



Auch die Jacke verfügt innen und außen über reichlich „Stauraum“, der auch mit angelegten Gurten und Fallschirm erreichbar bleibt. Wer kennt es nicht, wenn man im angeschnallten Zustand zum Beispiel einen Schlüssel sucht. Die schrägen Milvustaschen sind so angelegt, dass sie mit der gegenüberliegenden Hand – also rechte Hand zur linken Tasche und umgekehrt – bequem erreichbar sind. Neoprenpolster an den Ellbogen verhindern Druckstellen. Wird es warm, kann man sich mittels Reißverschlüssen der Ärmel entledigen. Weniger wichtig, aber ein nettes „Gimmick“: Auf das Klettfeld am rechten Oberarm lässt sich ein Vereins- oder anderes Logo aufbringen.

Fazit: Die Teile sehen chic aus, tragen sich sehr bequem, und die vielen durchdachten Ausstattungsmerkmale erleichtern die „Arbeit“ im Cockpit enorm. Ein langer Testflug unter extremen Bedingungen konnte saisonbedingt noch nicht stattfinden, aber ein „Update“ wird folgen.

Weitere Infos unter www.milvus.aero

KF, Fotos: Milvus

Oben links:

Die Jacke ist in den Farben schwarz-blau und graublau, die Hose in grau lieferbar.

Oben rechts:

Die Tasche auf dem linken Knie besitzt eine transparente Abdeckung, während die rechte offen ist und das Schreiben von Notizen ermöglicht.

Unten links:

Die „umgekehrt“ schräg eingearbeiteten Taschen erlauben den Zugriff auch angeschnallt und mit angelegtem Fallschirm.

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



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



 -5% Bonus bei Frühbuchungen bis Mai 2016

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



Flug mit den Geiern

Flugbericht der Spanienreise des Club Fournier International 2015

Oben:
In Villcastin nach dem Gewitter

Als erstes Ziel war Santiago de Compostela angepeilt, mit anschließendem Vorstoß nach Portugal. Leider zwang uns das Wetter, die Route zu ändern, aber trotz Improvisation wurde die große CFI-Geier-Tour 2015 sehr interessant.

Sonntag, 26.7.

Speyer(EDRY) – Besançon-Thise (LFSA) = 285 km/1:50 h

Besançon – Florac/Ste Enimie (LFNO) = 390 km/2:35 h

Unter schönstem Sommerhimmel starten wir sternartig zum ersten Sammelpunkt Besançon-Thise. Der kleine Grasplatz Thise hat eine schattige Restaurantterrasse vor der Tankstelle, perfekt, um auf die anderen Piloten zu warten.

Nachmittags fliegen wir, vorbei an Lyon, quer durch das Zentralmassiv, über die erloschenen Vulkane der „Puy-Kette“ bis in die Cevennen, nach Ste Enimie, einem Segelfluggelände oben auf dem kahlen Cevennen-Plateau. Freundlich werden wir im Clubhaus willkommen geheißt, und jetzt stößt auch Fausto aus Bolzano (RF4 D-KARL) zu uns.

Montag, 27.7.

Florac (LFNO) – Lézignan (LFMZ) = 140 km/1:00 h

Lézignan – Jaca (LECI) via Perpignan = 350 km/2:30 h

Heute Nacht hat es wieder geregnet und richtig geblasen! Tiefe Wolken flitzen an uns vorbei. Oje! Das wird

nicht lustig! Sobald die Wolkenbasis es erlaubt, starten wir gegen den starken und turbulenten Westwind. Die Sicht ist gut, und es geht bergab – nur eben ungemütlich! Die Flugsicherung will oder kann unseren Flugplan nach Spanien nicht „reparieren“ und zwingt uns zur Landung in Lézignan. Wind aus 45°, Geschwindigkeit 25–35 Knoten! Es ist die berühmte Tramontana, ein starker böiger Wind, ähnlich dem Mistral, der zwischen Pyrenäen und Cevennen durch den Düseneffekt beschleunigt wird.

Von Lézignan fliegen wir mit Südkurs zur Küste, lassen Perpignan rechts von uns und erreichen dann bald die Ausläufer der Pyrenäen.

Noch ein paar Turbulenzen sind auszuhalten, dann ist der Spuk vorbei. Auf der spanischen Seite ist es zum Glück wieder ruhig. Jetzt steuern wir mit Westkurs auf Jaca. Die Gipfelkette verbirgt sich in den Wolken, aber dennoch können wir in 6000 ft bei guter Sicht auf Kurs bleiben. Nach Westen hin wird der Horizont zunehmend heller, und die ersten blauen Löcher tauchen auf.

Zwei Stunden später landen wir bei wolkenlosem Himmel in Jaca. Exzellente Infrastruktur.

Dienstag, 28.7.

Jaca (LECI) – La Morgal (LEMR) = 440 km/3:00 h

La Morgal – Lugo/Rosias (LERO) = 160 km/1:00 h

Wunderschönes Wetter für einen Flug entlang der Küste des Baskenlands, Asturiens und Galiciens. Aber eine aktive Front nähert sich schon wieder vom Atlantik, und Stefan, unser Kontaktmann in La Ferverza, einem UL-Flugplatz 60 km westlich von Santiago, meldet uns bereits Regen, starken Wind und tiefe Wolken. Wir starten in Richtung Baskenland, überfliegen Pamplona und erreichen die Küste bei Bilbao. Von dort folgen wir der Küste im Tiefflug über Santander bis La Morgal in Asturien. 300 Kilometer pures Flugvergnügen. Tolles Wetter, ruhige Luft, eine sehr schön-



Rechts:
Der Flugweg der Fourniers durch Frankreich und Spanien



ne felsige Küste, überall schicke Küstendörfer mit schönen Stränden ... eine Traum-VFR-Straße – leider ohne Flugplätze für uns. Die großen Airports, die wir überflogen haben, wollen uns ohne teuren Handling Agent nicht. Ohne geht auf spanischen Airports gar nicht mehr. Bei zusätzlichen Avgaspreisen von 3,50–3,80 € pro Liter vergeht uns da der Appetit!

La Mogal, ehemals Militärplatz, ist der einzige General-Aviation-Flugplatz an der Nordküste für uns. Problemlos holt uns der Fluglehrer einer UL-Flugschule Super 98 mit einem Tankanhänger.

Ein erneuter Anruf bei Stefan in La Fervenza verheißt Schlechtes: Es geht nicht. Das Wetter wird immer schlimmer. Da wir in Santiago (LEST) trotz Bitten und Betteln keine Möglichkeit hatten, die 1300 Euro Handling Fees zu umgehen (nein, kein Schreibfehler: 1300 Euro für die Gruppe!!!) entschließen wir uns, nach Lugo (LERO) zu fliegen. Lugo ist auch ein ehemaliger Militärplatz, der einzige Flugplatz der General Aviation, der in der ganzen Nordwestecke Spaniens akzeptiert ist.

Mittwoch, 29.7.

Mit zwei Taxis fahren wir, teils durch Regen, nach Santiago, 100 km entfernt, und befreien uns dort von unserer Sündenlast!

Wenn schon in Galicien, dann sind Santiago de Compostela und sein Pilgertrubel ein touristisches Must-see. Nach drei Tagen intensiver Fliegerei schätzt jeder von uns diesen Ruhetag. Die Rückfahrt nach Rosias im Regen lässt nichts Gutes für den nächsten Tag ahnen. Da das Wetter nach Portugal noch ein paar

Tage anhalten soll, weichen wir nach Zentralspanien aus.

Donnerstag, 30.7.

Rozas (LERO) – Matilla (LETC) = 350 km/2:30 h

Matilla – Villacastin (LEEV) = 90 km/ 0:45 h

Außentemperatur 17°C, Wolkenbasis geschätzt auf 300 ft ... der Tag fängt nicht gerade gut an:

Gegen 12.00 Uhr machen wir unsere Flieger fertig, die Basis scheint sich etwas anzuheben, der Horizont scheint heller zu werden (Einbildung?)... Es fängt an zu regnen. Jetzt nichts wie weg! In 500 ft stechen wir nach Süden und müssen gleich über Lugo einen dicken Schauer umfliegen. Es gelingt uns, den Nord-Süd-Stausee des Rio Mino zu erreichen, den wir dann ca. 90 km entlangfliegen. Rechts und links liegt die Stratus-Bewölkung verdammt tief. Mit jeder Kurve des Tales steigt die Spannung, ob nach der nächsten der Weg endlich frei sein wird. Ab Ourense haben wir die Cordillera Cantábrica mit ihren 6000 ft Höhe umflogen und können in Süd-Ost-Heading, entlang des Monte de Leon, eindrehen. Vollkommene Menschenleere. Kahle Landschaft: wild und wunderschön zugleich – wie die schottischen Highlands. Ab jetzt wird die Sicht super, die Wolkenuntergrenze steigt an, und wir können stressfrei in 6000 ft Richtung Valladolid mit Rückenwind zwischen den Geiern fliegen. Nach fast drei Stunden erreichen wir den UL-Platz Matilla (LETC), 20 km südlich von Valladolid, ausgestattet mit einer schönen 600-m-Asphaltbahn. Der Weg zum Mittelmeer wird bis abends voll mit Gewittern sein, genau wie ganz

Nordspanien; nur der Weg nach Süden ist frei. Wir bekommen den Tipp, zum Segelflugplatz von Villacastin (LEEV), 70 km nördlich von Madrid, zu fliegen.

Oben links:
Am Segelflugplatz
Ste Énemie

Samstag, 1.8.

Villacastin (LEEV) – Jaca (LECI) = 370 km/2:30 h

Jaca – Cahors (LFCC) = 350 km/2:30 h

Was für eine Überraschung: Bei Sonnenaufgang um 7:00 Uhr müssen wir ernüchert feststellen, dass wir in einer dicken Nebelsuppe sitzen! Dicker Nebel im Hochsommer im spanischen Hochland! Erst kurz vor 12.00 Uhr können wir unter der noch sehr tiefen Stratusdecke starten. Wir überfliegen Segovia und Fuentemilanos. Plötzlich reißt die Wolkendecke auf, und der Weg ist frei für einen ruhigen, zweieinhalbstündigen Nordflug bis Jaca am Fuß der Pyrenäen. Störend nur die fetten Geier, die ausgerechnet in unserer Flughöhe Thermik suchen müssen!

Der Rückflug über die Pyrenäen erfolgt über den Pass von Roncevaux, ca. 80 km von Biaritz entfernt. Unser Tagesflug endet in Cahors (LFCC).

Sonntag, 2.8.

In ganz Frankreich und Deutschland ist ausschließlich blauer Himmel. Unter optimalen Bedingungen trennen sich die Mannschaften in Richtung Heimat.

Fazit dieser CFI-Tour 2015: Eine interessante Flugreise unweit der bekannten Strecken. Sonne, Regen, starke Winde, kräftige Gewitter, Geier en masse, tolle Landschaften, preiswerte Flugplätze, billiges Benzin, ein bisschen Kultur und nette Leute: die perfekte Mischung für eine unvergessliche Tour von ca. 30 Flugstunden. Es hat sich gelohnt!

Patrick Faucheron

Weitere Bilder hier: <http://www.cfi-ev.scram.de/dev/>

Den ungekürzten Reisebericht gibt es hier <http://www.cfi-ev.scram.de/dev/>

INGENIEURE & DESIGNER

Wir sind ein global agierendes, mittelständisches Unternehmen mit Firmensitz in Deutschland. Wir produzieren Fallschirmsysteme, Gurte, Rucksäcke, Zelte und andere technische Textilien. Nähere Informationen zu unseren Produkten erhalten Sie auf unserer Webseite www.spekon.com.

Wir suchen qualifizierte Ingenieure und Designer für verschiedene Abteilungen, wie z. B. Produktion, Qualität, Forschung & Entwicklung sowie Technologie für unseren neu eröffneten Standort in der handelsfreien Zone Yesilköy/Istanbul und/oder in Seifhennersdorf.

Die Anstellung erfolgt in Vollzeit. Sehr gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift sowie Berufserfahrung sind von Vorteil.

Ihre Bewerbungsunterlagen richten Sie bitte an folgende Adresse:

Spekon GmbH
Nordstraße 40
02782 Seifhennersdorf
oder per E-Mail an:
stuebner@spekon.com



Der Flugplatz Weser-Wümme (EDWM)

sucht einen **Platzwart/Hausmeister in Teilzeit** und eine **Person für die Bewirtschaftung der Vereinsgaststätte** an Wochenenden. Gern auch ein Ehepaar!

Wohnung ist am Flugplatz vorhanden!

Für weitere Informationen siehe www.edwm.de

Bewerbungen bitte per Email an info@edwm.de



KLEINANZEIGEN

Suche Kobo Glo, auch defekt, aber mit funktionsfähigem Display, zum Umbau als Streckenflugrechner. Tel: 0162 / 233 3909

Oldtimerpilot sucht alte Fliegerarmbanduhr zum Kauf. Gern möglichst alt und auch defekt. Zahle einen guten Preis dafür. Tel. 0170 7744616, segelfliegerHZ@gmx.de

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

LuftSport Dezember 2015/Januar 2016

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



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

DAeC-Landesverband Niedersachsen e.V.
Märkischer Weg 48, 30179 Hannover
Tel.: 0511-601060, Fax: 0511-6044929
Mail: info@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de
Verantwortliche Redakteurin: Renate Neimanis (R.N.)

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Benny Bernbom, Jan Bischoff, H.-Henning Bloemeyer, Niklas Dietz, Patrick Faucheron, Alexander Fleckenstein, Niels-Ebbe Gjoerup, Jürgen Hagemann, Klaus Hallmayer, Hermann-J. Hante, Eberhard Heidek, Günter Hill, Stefan, Kopelke, Jana Lehmann, Steffi Maurer, Rolf Meierkord, Norbert Peter, David Priestley, Fabian Schmidt, Jana Schmidt, Heinz-Arnold Schneider, Johann Schrape, Eckart Schwantes, Volker Stuhlsatz, Sabine Theis, Martin Thiel, Robert Thiesen, Jan Ole Trosin, Alessandro Trotta, Roswitha Ulrich, Fred Vosteen, Tomek Ziarko u.v.m.

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

Gestaltung: Rosa Platz, Köln
Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 18.000 Exemplare

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

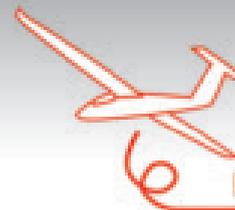
Es gilt die Anzeigenliste Nr. 14 vom November 2015;
Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

**Die Ausgabe Februar 2016 erscheint am 5. Februar 2016.
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15. Januar 2016.**

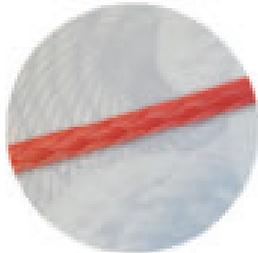
Dynatec Hoistline®



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline „orange“

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

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



Hoistline „yellow“

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

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



Hoistline „Groundline“

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

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

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

Vorseilsystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



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

Lippmann
German Roper

Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0

Fax: 040 - 797 005 - 25

Info@lippmann.de



THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 20 - 23, 2016

www.aero-expo.com



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

aerokurier

FLUGREVUE

EGNOS