



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

EXPERIMENTAL

SOMMERTREFFEN DER OSKAR-URSINUS-VEREINIGUNG

ZYPERN

REISE MIT DER SUPER DIMONA

OLDTIMER

VINTAGE GLIDER CLUB RALLYE IN NORFOLK



MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISSN 2511-8250





Segelflug-Bildkalender
2020



SEGELFLUG BILDKALENDER 2020

Traumhafte Fotos und dazu spannende
Geschichten und Hintergrundwissen begleiten
Sie durchs Jahr!



Bestellen Sie Ihren Kalender einfach per QR-CODE
oder unter GABLER@GABLER-MEDIA.COM

WO NEUES KOMMT UND ALTES BLEIBT



LIEBE LESERINNEN UND LESER, LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER,

ganz aktuell erreicht uns die Nachricht, dass Gerhard Waibel von der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt die Lilienthal-Medaille der DGLR für sein Lebenswerk erhielt. Für die jüngeren oder nicht segelfliegenden Leserinnen und Leser: Zusammen mit seinen Freunden und Kommilitonen Wolf Lemke und Heiko Fries schuf Waibel mit der D 36 die „Mutter“ aller Kunststoff-Hochleistungssegelflugzeuge. Danach bereicherte er den Segelflug mit all den tollen Flugzeugen mit dem ASW im Namen. Und mit seinem konsequenten Einsatz für die passive Sicherheit der Flugzeuge hat er sicher einigen Piloten das Leben gerettet.

In seiner Laudatio sagte Prof. Rolf Henke, Präsident des DGLR: Gerhard Waibel ist nicht nur ein herausragender Segelflugkonstrukteur, Flugwissenschaftler und Pilot. Seit jeher gibt er sein Wissen weiter und regt in seinen engagierten und humorvollen Vorträgen besonders den wissenschaftlichen Nachwuchs zu neuen Ideen an. Durch seine bahnbrechenden Arbeiten in der Entwicklung von Segelflugzeugen steht Waibel beispielhaft für zahlreiche Errungenschaften der modernen Luftfahrt, die aus dem Segelflug stammen:

Die keck hochgebogenen Winglets an den Tragflächen der Urlauber-Jets, die bis zu 5 % Kerosin einsparen – wer hat's erfunden? Die Segelflieger! Viele Flugzeugteile und sogar ganze Rümpfe aus leichtem, festem GFK und CFK – wer hat's vorgemacht? Die Segelflieger!

Winzige Löcher in den Vorderkanten von Flügel und Leitwerk, durch die sich der Reibungswiderstand im Flug senken lässt – wer hat die Laminisierung erforscht? Gerhard Waibel, der Segelflieger! Und die Luftfahrtindustrie hat wieder eine Technik „geerbt“, mit der sie erheblich Treibstoff sparen kann. Aber auch aus den Kreisen der unverdrossenen Selbermacher, Bastler und Experimentierer der Oskar-Ursinus-Vereinigung kommen Impulse von bemerkenswerter Innovationskraft. Das elektrisch angetriebene, eigenstartfähige UL-Segelflugzeug GFW-4 von Gerhard F. Wagner (S. 10 ff) ist ein solches Musterexemplar modernster Technologie.

Dagegen sind die alten, langsamen, zugigen, tuchbeplankten Holzgestelle ... ja, was denn? Lächerlich? Langweilig? Ganz und gar nicht! Der wunderschöne Harbinger Doppelsitzer (Titelfoto) und viele andere fliegende Denkmäler zeigten beim VGC-Treffen in England (S. 14) wieder einmal, was Luftsport auch sein kann: faszinierende Kulturpflege von höchster Ästhetik. Mit herzlichem Dank an die sage und schreibe mehr als sechzig Mitarbeiter dieser Ausgabe (s. Impressum S. 66) und den besten Wünschen für einen angenehmen Saisonausklang

Klaus Fey

Titelfoto: Der Cerwinsky-Shenstone Harbinger wurde 1947 in Kanada entwickelt und in nur zwei Exemplaren gebaut. Hier fliegt der Doppelsitzer in Norfolk England; Foto: Alexander Gilles
Foto Editorial: Vincenzo Pedrielli

INHALT

NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN
UND DER INDUSTRIE 4

ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS 9

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

DAS LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO,
DIE „LEICHTEN UL“ UND DER DVLL E. V. 10

EXPERIMENTALFLUG

QUERGEDACHT UND SELBST GEMACHT 11

SEGELFLUG

SEGELFLUG OLDTIMER IN TIBENHAM 14

SEGELFLIEGERTAG 2019 FREUDENSTADT 16

SEGELKUNSTFLUG

NEUES FLUGZEUG - NEUES GLÜCK 18

LANDESVERBÄNDE

IN DER HEFTMITTE 19 – 46

SEGELFLUG

MEHR SICHERHEIT BEI
SEGELFLUGWETTBEWERBEN 47

REISEBERICHT

MIT DER SUPER DIMONA NACH ZYPERN 52

FLUGSICHERHEIT

FLUGSICHERHEITSTRAININGS
DER PILOTINNEN 56

ÜBERLEBEN NACH NOTWASSERUNG 58

FALLSCHIRM

EUROPÄISCHE BESTLEISTUNG 62

VIERMAL GOLD 63

JUGEND

IACE 64

ZU GAST BEI „JUGEND FLIEGT“ 65

LESERBRIEFE

66

KLEINANZEIGEN

66

IMPRESSUM

66

STEFAN KLETT ERHÄLT HÖCHSTE SPORTAUSZEICHNUNG DES LANDES NRW

DAeC-Präsident Stefan Klett wurde am 5.9.2019 für langjährige Verdienste um den Sport mit der Sportplakette des Landes Nordrhein-Westfalen geehrt. Andrea Milz, Staatssekretärin für Sport und Ehrenamt, überreichte die Auszeichnung persönlich. Die Sportplakette ist die höchste Sportauszeichnung des Landes.

Die Auszeichnung wird seit 60 Jahren an aktive Sportlerinnen und Sportler sowie Funktionärinnen und Funktionäre für ihre besonderen Verdienste bei der Wahrnehmung von Ehrenämtern verliehen. Klett gehört dem DAeC Luftsportverband AEROCLUB | NRW e. V. seit 1981 an. Seine ehrenamtliche Tätigkeit begann er in der Luftsportjugend. Seit mehr als elf Jahren ist Stefan Klett Präsident des AEROCLUB | NRW e. V., davor fungierte er zehn Jahre als Vizepräsident des Luftsportverbandes. Stefan Klett ist zudem seit 2008 beim Landessportbund NRW Vizepräsident Finanzen. Im April 2019 wurde der 52-Jährige von der Hauptversammlung der Delegierten zudem zum Präsidenten des Deutschen Aero Clubs (DAeC) gewählt.

„Ich freue mich sehr über die Auszeichnung des Landes NRW und verspreche, die Sportplakette als Motivation zu nutzen um weiterhin für die Belange des Sports am Ball zu bleiben“, so Klett. Neben ihm wurden 20 weitere besonders engagierte Bürger und



Stefan Klett (2.v.r.) nimmt die Sportplakette aus den Händen von Andrea Milz (3.v.r.) entgegen. Walter Schneeloch (r.), Präsident des Landessportbundes NRW, und Heribert Berster, stellvertretender Bürgermeister Wipperfurth, gratulieren herzlich

Bürgerinnen geehrt. Darunter auch der Gummersbacher Heiner Brand, der als Spieler und Trainer mit der deutschen Handball-Nationalmannschaft Weltmeister wurde, oder auch der frühere Badminton-Europameister Roland Maywald aus St. Augustin sowie die Vielseitigkeitsreiterin Ingrid Klimke aus Münster.

Text: DAeC e. V.; Foto: LSB NRW/Andrea Bowinkelmann

LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS: BEWERBUNGSFRIST 31. DEZEMBER

Noch bis zum Jahresende 2019 können Vereine, Einzelpersonen oder Personengruppen Ihre Ideen und Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit bei uns einreichen. Diese sollten in einem kurzen Text näher beschrieben werden und zusätzlich

mit Fotos oder Skizzen dokumentiert sein. Auch vermeintlich kleinere Maßnahmen werden berücksichtigt. Wie im letzten Jahr werden der oder die Sieger und Preisträger von einer fachkundigen Jury ausgewählt und die Preise während der AERO 2020 in Friedrichshafen verliehen. Auch in diesem Jahr sind die Preise dank der Unterstützung durch mehrere Sponsoren mit Geldpreisen verbunden. Bewerbungen bitte richten an sicherheit@luftsportmagazin.de



Beim Flugsicherheitspreis von LuftSport gibt es neben einer solchen Urkunde auch attraktive Geldpreise

Deko-Flugzeugmodelle

Geschenke für Flieger und Freunde der Fliegerei



- Segelflugzeuge
- Motorflugzeuge
- Kennzeichengravur

Große Auswahl im Onlineshop
Hergestellt in Deutschland
www.pureplanes.de



HEXENTREFFEN 2020 IN MARBURG

Es ist noch nicht lange her, da galten Frauen im Luftsport als exotische Randerscheinung. Ein Blick zurück: Im März 1975 fand das erste Treffen zum Zweck der Förderung von Segelfliegerinnen statt. Was vor 45 Jahren im überschaubaren Kreis begann, hat sich zu **dem** Fliegerinnentreffen in Deutschland entwickelt. Während damals 26 Frauen vordachten, vereinen die heutigen „Hexentreffen“ jährlich mehr als 120 flugsportbegeisterte Teilnehmerinnen.

Das Engagement und die Vernetzung schafften schon bald die Grundlage für die erste deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen (1979), die Einrichtung von Trainingslagern und Bildung der 1. Nationalmannschaft. Bereits 1980 scheint der Wunsch nach gleichberechtigter Teilhabe am Flugsport erfüllt, doch die geknüpften Bande halten und bis heute ist kein Ende der Treffen in Sicht. Seither wechseln sich Pilotinnen deutschlandweit als Gastgeberinnen ab und jedes Jahr besteht so die Möglichkeit, die Begeisterung und die Liebe zur Fliegerei zu teilen und zu feiern.

Vom 24. bis 26. Januar 2020 wird wieder ein Treffen stattfinden. Katharina, Tanya und Edith vom Kurhessischen Verein für Luftfahrt freuen sich auf ein Wiedersehen in Marburg, einer der ältesten Universitätsstädte Deutschlands.



Anmeldung bitte auf der Webseite:
hexentreffen2020.jimdosite.com
 Rückfragen an aviatrix@kvfl.de

Text: Edith Mohr

JUNKERS

MAGNUM 601

Ihr Rettungssystem
für die **600kg UL-Klasse!**

- Unser Rettungssystem besitzt den geringsten Entfaltungsstoß von **27,261^{KN}** und ist somit weltweit das beste Gesamttrettungssystem in der 600kg UL-Klasse!
- Sinkgeschwindigkeit beträgt nur **7,4 m/s**



DULV zertifiziert
 Kennblattnummer: R10/18-1



(☺) +49 (0) 9221 / 54 44

junkers24.de

GORDON-BENNET-CUP MIT HERZSCHLAGFINALE

Am 12. September 2019 starteten von Montbéliard in Frankreich 20 Teams zur diesjährigen Gasballon-Weltmeisterschaft. Nach mehr als 80 Stunden und 1700 km Luftlinie landeten sieben Teams am Schwarzen Meer. Team SUI 1 mit Laurent Sciboz und Nicolas Tieche hatte mit einer Landung im rumänischen Donaudelta direkt am Schwarzen Meer nahezu uneinholbar vorgelegt. Die Aufholjagd um den zweiten Platz entschied schließlich Team SUI 2 mit Kurt Frieden und Pascal Wittpraechtiger. Den dritten Platz teilten sich FRA 1 mit Vincent Leys und Christophe Houver und GER 2 mit Matthias Zenge und Benjamin Eimers, dahinter schließlich Team GER 1 mit Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl.

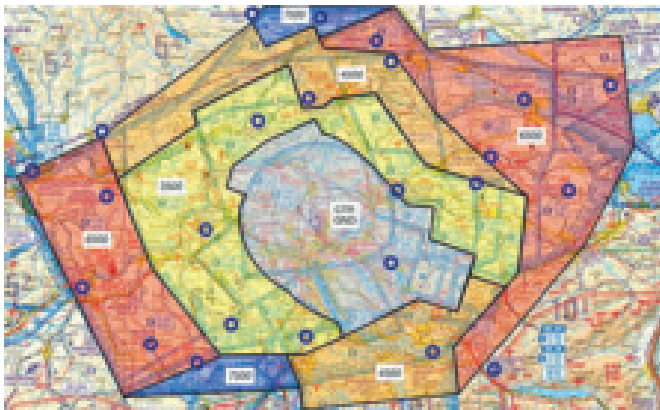
Ein ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Ausgabe.

Text: KF; Foto: FAI



Start der 20 teilnehmenden Gasballons in Montbéliard, Frankreich

LUFTRAUM ZÜRICH HEISS UMKÄMPFT



Die verschachtelte Luftraumstruktur um den Flughafen Zürich soll einfacher werden. Einschränkungen für die Sportfliegerei scheinen dabei unvermeidlich

Die Luftraumstruktur um den Flughafen Zürich ist eine hochkomplexe Sache. Das beweist schon ein flüchtiger Blick auf die ICAO-Karte. Dies zu ändern ist ein Plan des BAZL, des Schweizer Bundesamts für Zivilluftfahrt. 2017 scheiterte ein erster Versuch, und auch der aktuell zweite Anlauf sorgt für Turbulenzen. Ballonfahrer, Segel- und Motorpiloten, Gleitschirm- und Drachenflieger befürchten empfindliche Einschränkungen zugunsten des kommerziellen Linienverkehrs. Der Flugplatz Lommis sieht sich sogar in seiner Existenz bedroht und schlägt Alarm.

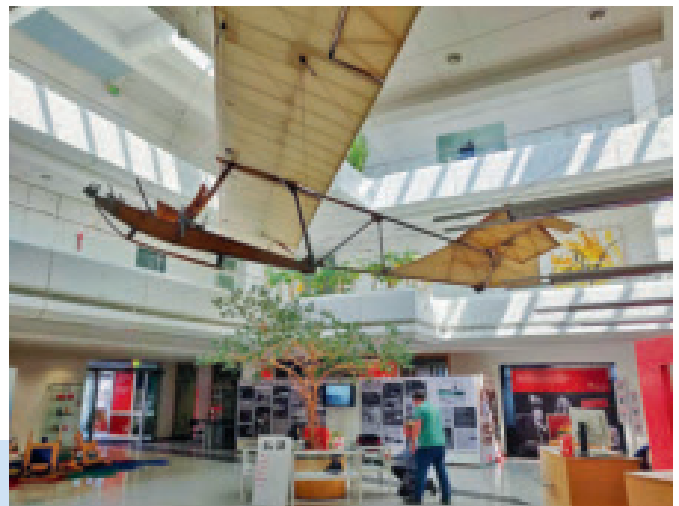
Beim BAZL wiederum ist man erstaunt über die harschen Töne, sei der erste Entwurf doch sowieso nur dazu gedacht, die allgemeinen Interessen in einem zweiten Schritt mit einzubeziehen. Dennoch scheint die Richtung klar, denn das Amt zieht die Trumpfkarte Sicherheit. Zudem seien die Flugbewegungen in der Kleinaviatik ohnehin sinkend. Der Luftraum um den Flughafen Zürich wirkt sich bis nach Süddeutschland aus, die weitere Entwicklung ist also keineswegs eine rein Schweizer Angelegenheit, die uns deutschen Fliegern egal sein kann.

SG38 IN DER SPARKASSE

Von September bis Oktober bot sich Kunden und Besuchern der Sparkasse Meschede ein höchst ungewöhnliches Bild. Über ihren Köpfen hing ein SG 38 Schulgleiter von der Decke des Kassenraumes. Meterlange Stellwände informierten über die Geschichte des Segelflugplatzes Schüren bei Meschede, in mehreren Vitrinen präsentierten sich originale Exponate aus der Zeit seit 1930. Organisiert und tatkräftig umgesetzt wurde die ungewöhnliche Aktion vom Historischen Flugsportverein Sauerland.

Text: Reinhold Wagner;

Foto: Historischer Flugsportverein Sauerland



Ein Schulgleiter SG 38 in der Kassenhalle der Sparkasse Meschede

AOPA-LETTER UND SAFETY LETTER



Der aktuelle AOPA-Letter enthält wie immer mindestens ein interessantes Thema

AOPA-Letter zeichnen sich dadurch aus, dass für jede/n immer mindestens ein interessantes Thema angeschnitten wird. Diese Heftkomposition stimmt auch im Letter 4/19, in dem beispielsweise sehr ausführlich über den Einsatz von Tablets als Navigationshilfe im Cockpit berichtet wird. Ebenfalls immer einen Blick wert sind die Safety Letter der AOPA. Im neuesten geht es um Müdigkeit. Allerdings ist damit nicht jener Zustand gemeint, der manche schon auf dem Weg zum Arbeitsplatz übermannt. Sondern allgemeine Schlafstörungen und ihre Folgen. Kein zwingend fliegerisches Phänomen, sondern eine weit verbreitete Zivilisationskrankheit. Beide Letter finden sich als Download auf <https://aopa.de> im Internet.

SPL-LIZENZ FÜR AZUBIS



Lehre absolvieren, Segelflugausbildung gratis dazu? Gibt's nur bei Müller in Idar-Oberstein

Da möchte man glatt noch mal 17 sein. Die Firma Müller Präzisionswerkzeuge in Idar-Oberstein bietet ihren Auszubildenden die Möglichkeit, kostenlos die Segelfluglizenz zu erwerben. Neben den eigentlichen Fluggebühren gehört auch ein Jahresbeitrag im Aero-Club Idar-Oberstein dazu. Hinter der Idee steckt, man ahnt es, ein Geschäftsführer, der selbst fliegt. Mathias Schmidt freut sich, die Faszination Fliegen direkt an seine jüngsten Mitarbeiter weiterzugeben. Dass bei Müller auch Hochleistungswerkzeuge für die Luftfahrtbranche entstehen, fügt sich da bestens ins Bild.

Text & Foto: Reinhold Wagner



#VFR ins Ausland



Cross Border Information

Ideales Handbuch mit länderspezifischen Besonderheiten für Reisen quer durch Europa!

Europäische Luftfahrtkarten

... der Serie Visual/VFR 500: Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France, Hungary, Italy, Netherlands, Poland, Portugal, Switzerland, Spain



EISENSCHMIDT
DFS GROUP

R. Eisenschmidt GmbH · Flugplatz 1 · 63329 Egelsbach · Germany
+49 6103 20596 0 · customer-support@eisenschmidt.aero

GERHARD WAIBEL ERHÄLT LILIENTHAL-MEDAILLE

Gewürdigt wird damit das Lebenswerk des Segelflugzeugkonstrukteurs, der auch als Wettbewerbspilot Erfolge feiern konnte. Das Kürzel ASW steht für seine vielen Entwürfe bei Alexander Schleicher in der Rhön, von der ASW 12 über die 20 bis hin zur ASW 28. Einer der Meilensteine war das Sicherheitscockpit der ASW 24. Seit 2003 im Ruhestand, gibt Gerhard Waibel sein immenses Fachwissen gerne an Nachwuchskonstrukteure weiter und beteiligte sich an der Entwicklung des US-Hochleistungsseglers Concordia.

Quelle: DGLR



Gerhard Waibel (r.) erhielt von Prof. Rolf Henke die Lilienthal-Medaille der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt; Foto: Jens Braune del Angel

BG-VERLAG ÜBERNIMMT SEGELFLUGBILDKALENDER

Alte Segelflieger werden sich erinnern oder besitzen vielleicht sogar noch das eine oder andere Motiv. Vor 52 Jahren brachte der Bauverlag in Walluf den ersten Segelflugbildkalender heraus. Im Jahr 2000 übernahm Conny Temnitz das Projekt. Jetzt hat sie es an Brigitte Gabler und ihren BG-Verlag übergeben, der auch die Zeitschrift „Segelfliegen“ herausgibt. Der Kalender 2020 ist ab sofort erhältlich. Bestellungen unter www.segelfliegen-magazin.de



Der Segelflug-Bildkalender 2020 ist jetzt lieferbar

IKARUS C42 FLIEGT MIT ORATEX

Lanitz Aviation, bekannt geworden durch die Folienbespannung Oratex, bietet jetzt ein umfangreiches Design Change für die Ikarus C22 und C42 an. Dabei werden die originalen Alurippen gegen verklebte Holzrippen getauscht sowie Klappen, Steuerflächen und Leitwerksteile verstärkt. Die Bespannung erfolgt mit Oratex 6000. Der Design Change ist in den Kennblättern des Herstellers Comco Ikarus eingetragen. Besonders erfreulich: C42 A/B/C werden auf 540/560 kg aufgelastet. Die erste umgerüstete C42 fliegt beim Aero-Club Gotha und steht interessierten Kunden für Probeflüge zur Verfügung (Tel. 0341/44230-50). Neben der Auflastung versprechen der drehsteifere Flügel und die neue Bespannung spürbare Leistungsverbesserungen. Das Flugzeug ist schneller, sparsamer und



Lanitz Aviation lastet die C42 mit verstärktem Flügel und Oratex-Bespannung auf: 540/560 kg MTOW

präziser zu steuern, bestätigte Michael Bätz, Type Certificate Manager beim Luftsportgeräte-Büro des DAeC.

FALLSCHIRM-GESAMTRETUNGSSYSTEM FÜR DREHFLÜGLER

Ein Gesamttrettungssystem für alle Arten von Drehflüglern macht langsam Schule, wie von Junkers ProFly zu erfahren war. So stellte ein französischer UL-Hubschrauber-Hersteller das ursprünglich mit dem italienischen Hersteller Curti entwickelte Gesamttrettungssystem für deren Hubschrauber Zefhir in Blois vor. Curti hatte bereits im vergangenen Jahr am Flugplatz Oristano-Fenosu auf Sardinien mit Junkers ProFly und einem tschechischen Zulieferer und Kappenhersteller einen erfolgreichen Test mit einem Fallschirm-Gesamttrettungssystem durchgeführt. Das System ist oberhalb des Rotorkopfes eines Hubschraubers in einer Box untergebracht und kann im Notfall, besonders auch bei fehlender Autorotation, durch eine Zündbox im Cockpit ausgelöst werden. Die Testdaten zeigen, dass das System sein Ziel, Leben zu retten, wahrscheinlich

auch in einer geringeren Höhe von nur 150 m, von der aus eine Autorotation bei Triebwerksausfall nicht mehr erfolgreich eingeleitet werden kann, erreichen wird.

Text: Helmuth Penner;

Foto: Junkers ProFly

Erprobung eines Gesamttrettungssystems am UL-Hubschrauber Zefhir



C42 CS ELEKTRO-HYBRID IN ERPROBUNG

Neuland zu betreten heißt nicht immer gleich von Erfolg gekrönt zu sein. Dies musste auch die Mengener Firma Comco Ikarus eingestehen, die die Weiterentwicklung ihrer Elektroversion an die Firma Flugsport Roth delegiert hatte. Ingenieur Anton Roth konnte schon letztes Jahr den Beweis erbringen, dass man mit einer Akkuleistung von 360 Ah durchaus eine Stunde und 15 Minuten fliegen kann. Schön, aber zu wenig, meinte der erfahrene Entwickler und kündigte in Ermangelung leistungsfähiger Batterien die Entwicklung eines Range-Extenders an. Am 20. September erfolgte der Erstflug am Flugplatz Bad Waldsee-Reute. Der jetzige Range-Extender besteht aus einem Schweizer Einzylinder-Viertaktmotor mit 30 kW und einem Geiger-Generator.

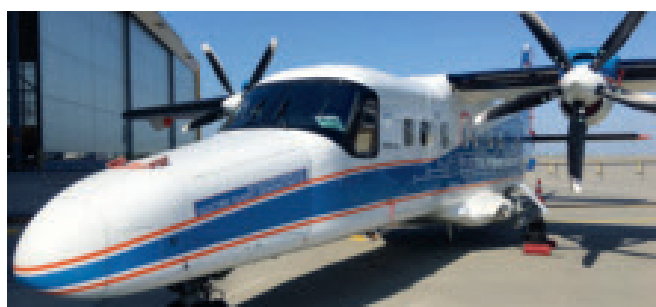


Erstflug der
C42 CS Elektro-
Hybrid
Foto: H.P.

Spritverbrauch pro Stunde etwas unter 5 Liter. Herz der C42 CS Elektro-Hybrid ist jedoch nach wie vor ein luftgekühlter Geiger HPD 55, der eine Spitzenleistung von 73 kW bringt und die Maschine mit 5-6 m/s steigen lässt. Genaue Angaben möchte man noch nicht machen, da die Erprobung gerade erst begonnen hat. Ziel ist es mindestens fünf Stunden in der Luft bleiben zu können.

DLR UND INDUSTRIEPARTNER WOLLEN DO 228 AUF ELEKTRO UMRÜSTEN

Schon länger kursierte das Gerücht, dass der DLR an einer Idee eines Versuchsträgers für Hybridantriebe auf Basis des Flugzeugmusters Do 228 arbeitet. „Unsere Vision ist das ‚Zero Emission Aircraft‘“, sagte Professor Rolf Henke, DLR-Vorstand. Hybridelektrische Antriebe seien eine Schlüsseltechnologie und wichtiger Wegbereiter zur Realisierung des elektrisch angetriebenen Fliegens. Der DLR hat gemeinsam mit den Industriepartnern Siemens, MTU Aero Engines und RUAG Aviation eine Machbarkeitsstudie für ein 19-sitziges Testflugzeug auf Basis einer Dornier Do 228 erstellt. Sie zeigt gute Erfolgschancen für den Umbau und die Erprobung eines nationalen „Electric Flight Demonstrator“, der über ein vollwertiges elektrisches Antriebssystem in der 500 kW-Leistungsklasse in den Ausbaustufen batterie-elektrischer Betrieb und hybrid-elektrischer Betrieb

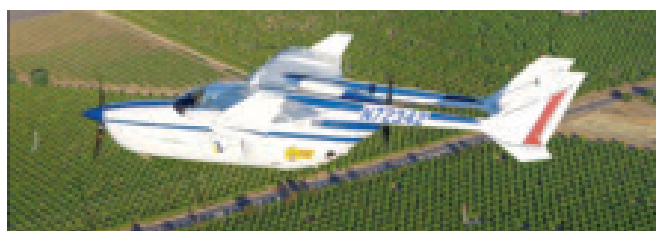


Die Do 228 wird von der DLR auf 500 kW starke E-Motoren umgebaut

mit zusätzlichem Gasturbinengenerator verfügt. Der Zeitplan steht noch nicht genau fest, weil der Verkauf von Siemens an Rolls-Royce den Fortgang des Projekts etwas verzögert hat.

CESSNA 337 STEHT PATE FÜR AMERIKANISCHES HYBRIDFLUGZEUG

Während viele Start-ups trotz hoher Investitionen beim Umstieg in die elektrische Zukunft vollkommen neue Flugzeugzellen entwickeln, hat sich das kalifornische Unternehmen Ampaire eines vorhandenen Flugzeugmusters bedient. Pate stand das zweimotorige Push-Pull-Flugzeug Cessna 337 Super Skymaster mit je zwei Continental-Motoren IO-360-GB und 210 PS. Inzwischen flog ein erstes Versuchsmuster, das mit einem Parallel-Hybrid-Motorsystem ausgestattet ist. Letzten Monat konnte Ampaire Electric Aircraft bereits einen ersten Auftrag verbuchen. Personal Airline Exchange (PAX) hat 50 Pendlerflugzeuge des Typs Ampaire Electric EEL mit der Option auf weitere 50 Maschinen bestellt. Demnächst soll ein zweiter Prototyp den täglichen Flugbetrieb auf einer kommerziellen Route



Bis zu 100 Cessna 337 Skymaster erhalten Hybridantriebe

auf Hawaii demonstrieren – eine Weltneuheit! Ampaire strebt für seine gewerblichen Kunden die Zertifizierung seines Produkts Electric EEL im Jahr 2021 an.

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsägen aller Art

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50

www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de



DAS LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO, DIE „LEICHTEN UL“ UND DER DVLL e. V.

Zusätzlich zur aktuellen 600 kg-UL-Entwicklung werfen wir hier zur Auffrischung auch mal wieder einen Blick auf die „Leichten Luftsportgeräte“ mit einer Leermasse von bis zu 120 kg.

Die medical- und zulassungsfreien motorisierten 120 kg-Dreischacher und die UL-Segelflugzeuge sind noch eine kleine Gruppe in der ultraleichten Fliegerei. Diese Leichten Luftsportgeräte werden ausschließlich in Verantwortung des Herstellers und Halters innerhalb der Leermassengrenze nach Vorgaben der allgemein gültigen Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) betrieben. Technisch müssen sie muster- bzw. einzelstückgeprüft sein oder bereits eine gültige Gerätezulassung in einem Land der Europäischen Union haben. Am Flugfunkverkehr dürfen sie teilnehmen, wenn sie ein Kennzeichen haben. Ein Kennzeichen kann man in Deutschland auf Antrag erhalten, zum Beispiel vom Luftsportgeräte-Büro (LSG-B). Erteilt wird D-Mike für motorgetriebene und D-November für nichtmotorgetriebene Geräte.

Auch wenn für die „leichten“ Piloten das Zeugnis eines Fliegerarztes nicht erforderlich ist, darf man für die fliegerische Tä-

tigkeit körperlich und geistig (diese Formulierung ist aus der LuftVO) nicht beeinträchtigt sein und muss den entsprechenden Luftfahrerschein für die jeweilige 120 kg-Geräteart besitzen. Viele Halter dieser Leichten Luftsportgeräte und Besitzer der dazugehörigen unbefristeten Fluglizenzen werden oder sind bereits Kunden des LSG-B und auch gleichzeitig Mitglieder des Verbandes zur Förderung des Sports mit Leichten Luftsportgeräten e. V. (DVLL). Zeitig haben LSG-B und DVLL erkannt, dass es nur von Vorteil für Piloten, Halter und Hersteller sein kann, wenn man eng zusammenarbeitet. Seit zwei Jahren werden kleinere verwaltungstechnische Aufgaben zusammengelegt und damit doppelte Arbeit, Kosten und Wege innerhalb des DAeC abgebaut und verhindert. Der Wunsch, dass der eingeschlagene Weg für den Luftsport von Erfolg sein wird, geht damit einher.

Nachfolgend soll ein interessantes 120 kg-Luftsportgerät vorgestellt werden. Wenn gewünscht, folgen demnächst weitere Projekte.

Text und Foto: Achim Müller (DVLL)

DIE GFW-4, EIN LEICHTES LUFTSPORTGERÄT BIS 120 KG LEERMASSE MIT ELEKTROANTRIEB



Seit Dr. Gerhard F. Wagner im Jahr 2010 sein von ihm entwickeltes und gebautes UL-Segelflugzeug GFW-3 fertiggestellt hat, flog er damit über 100 Flugstunden. 2014 entschloss er sich dann, seine Ideen für ein eigenstartfähiges leichtes Luftsportgerät – die GFW-4 – zu verwirklichen.

Die Leistungsdaten sollten etwa denen der GFW-3 entsprechen, nur dass eben ein Elektroantrieb einen Eigenstart mit einer verbleibenden Leistungsreserve ermöglicht, wobei das Leergewicht von 120 kg einschließlich Antrieb eingehalten werden musste.

Sein Ziel bestand darin, seine eigenen Ideen sowohl im Entwurf als auch in Konstruktion, Berechnung und Bau umzusetzen, damit am Ende ein Segelflugzeug entsteht, das eine Gleitzahl von 35 aufweist und genauso geflogen werden kann wie andere Segelflugzeuge entsprechender Leistung.

Bereits während des Studiums an der TU Dresden hatte er den Entwurf eines Motorseglers bearbeitet, bei dem ein Druckpropeller im Rumpfundteil umlief. Diese Auslegung wurde bereits 1936/40 schon einmal in einem anderen Projekt realisiert (Benzinmotor-Welle mit Keilriemenantrieb der Luftschraubennabe).

Dr. Wagner hat dieses Antriebskonzept mit einem Elektro-Außenläufer versehen und fand mit Geiger Engineering eine Firma, die bereit war, Einzelkomponenten des Motors HPD10 zur Verfügung zu stellen, damit er das Rumpfundteil durch den Motorschieben konnte.

Von dem Außenläufer HPD10 wurden nur das ringförmige Eisenpaket mit Wicklungen und der Eisenschlussring mit den Dauermagneten verwendet. Das Eisenpaket ist mit seinem offenen Innendurchlass von 160 mm auf ein Alurohr geklebt. Darauf läuft dann über zwei Dünnringlager der Außenrotor, an dem der Eisenschlussring und die Klapppropeller befestigt sind.

Anfang 2019 hob die GFW-4 zum Erstflug ab und wurde im April 2019 vom DVLL erstmalig auf dem AERO-Gemeinschaftsstand des DAeC flugfähig der Öffentlichkeit vorgestellt.

Ihre Eignung und Leistungsfähigkeit konnte die GFW-4 während des jährlich stattfindenden einwöchigen Fliegerlagers des DVLL (www.dvll.de) in Bad Sobernheim Anfang Juli 2019 unter Beweis stellen. Dort wurde sie von Dr. Wagner mit vielen Eigenstarts und langen Thermikflügen ausgiebig bewegt.

Frank Einführer, LSG-B

QUERGEDACHT UND SELBST GEMACHT

OUV-Experimentalflugtreffen in Bad Dürkheim



Seltene Begegnung: Das zweisitzige Verhees-Delta aus Belgien und die Columban-CriCri von Johann Knittel

Das „Sommertreffen“ der Oskar Ursinus Vereinigung ist bei den Experimentalflugzeugbauern ein beliebter Anlass, um in gewohnt lockerer Atmosphäre neue Projekte zu präsentieren, zu fachsimpeln und neue Mitglieder kennenzulernen. Trotz der etwas schwierigen Wetterlage hatten viele den Weg nach EDRF gefunden. Den Pokal für die weiteste Anreise erhielt Philipp Shotbolt, der mit einer RV6 aus dem 372,7 NM entfernten Peterborough Sibson angereist war.

Gemäß dem Motto „Träumen – Bauen – Fliegen“ fördert die OUV seit nunmehr 51 Jahren den Eigenbau von Luftfahrtgeräten in Deutschland. Das qualifizierte Expertenteam begleitet nicht nur den Eigenbau von Flugzeugen, sondern fungiert auch als wichtiges Bindeglied zwischen Erbauer und LBA. Darüber hinaus generiert die OUV aber immer wieder auch Diskussionen und Lösungen zu aktuellen Themen.

Ein brandaktuelles Thema ist das Rettungssystem. Es ist nicht so einfach, in ein ECHO-zugelassenes Flugzeug oder ein 600 kg-UL ein Rettungssystem einzubauen. Bei diesem Gewicht und den erreichbaren Geschwindigkeiten ist nicht möglich, die Befestigungspunkte des Rettungssystems so zu gestalten, dass sie jeweils den vollen Entfaltungsstoß aushalten. Somit stellt sich die Frage, ob ein Gesamtrettungssystem bei jeder Situation und bis V_{ne} oder aber im Sinne einer „Trudelrettung“ nur bis zu einer definierten Geschwindigkeit funktionieren muss.

In den letzten Jahren gab es die Problematik, dass die Annex II-, jetzt Annex I-Flugzeuge, und die Oldtimer irgendwie verwaist waren und nicht mehr mit Prüfern versorgt wurden. Die OUV hat mit der OUV-CAMO reagiert und kann nun zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dieser Flugzeuge beitragen.

Die Zulassung eines Experimentalflugzeugs in Deutschland war früher nur möglich, wenn es auch in Deutschland und

von einem Deutschen gebaut war. Die OUV hat jetzt die ersten Italiener, die in Italien bauen und in Deutschland zulassen. Damit steigt der Wiederverkaufswert ihrer Experimentals. Der Käufer weiß, dass dieses Flugzeug alle Tests bestanden hat und die komplette Bauphase überwacht wurde – in Italien und Frankreich gibt es so gut wie keine Bauvorschriften.

So war auch die Umregistrierung eines im Ausland zugelassenen Experimentals auf deutsche Zulassung bisher nicht möglich. Die OUV bereitet zzt. die erste vor und hat dafür in Zusammenarbeit mit dem LBA ein mögliches Verfahren entwickelt.

Die Mitgliederzahlen der OUV waren über die letzten zehn Jahre mit 900 bis 1000 relativ stabil. Heute geht es, auch wegen der CAMO, so in Richtung 1300. Durfte man in den Anfangszeiten der OUV nur Eigenkonstruktionen bauen, werden heute fast 100 % „Kitflugzeuge“ gebaut und nur noch ganz wenige konstruieren ihr Flugzeug selbst. Die Zahl der neuen Bauprojekte hängt etwas von der wirtschaftlichen Entwicklung und dem Dollarkurs ab, meist sind es so um die 20 pro Jahr. Besondere Eigenbauprojekte werden beim jährlichen Sommertreffen begutachtet und mit dem begehrten OUV-Preis ausgezeichnet.

Der diesjährige 46. OUV-Preis 2019 wurde vergeben:

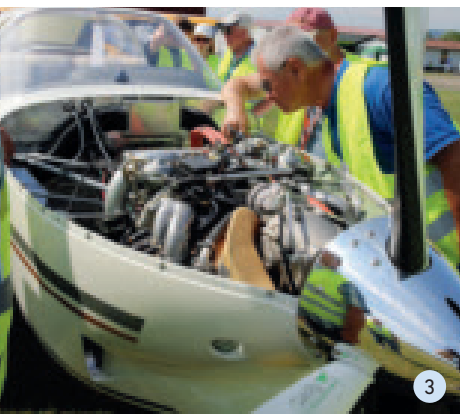
- Dem Flugzeug vom Typ „GFW-4“ und seinem Erbauer Dr. Gerhard F. Wagner für die Eigenentwicklung und den Bau eines außergewöhnlich innovativen, eigenstartfähigen Segelflugzeuges in der 120 kg-Klasse mit Elektroantrieb und aeromechanischen Neuerungen.
- Dem Flugzeug D-ESTY Typ „HB 207 V Alfa“ und seinem Erbauer Günter Böhme für den Bau eines Selbstbauflugzeuges mit einem alternativen Antriebsstrang unter Einbringung von Modifikationen und der Optimierung der Radlastverteilung durch Änderung der Bugfahrwerksposition.



2



4



3

- 2 + 3: Die TOP-Bauausführung der „HB 207 V Alfa“ von Günter Böhme kann sich sehen lassen – auch wenn man genau hinschaut
- 4: Dr. Wagner erklärt der Jury die Besonderheiten seines Eigenbauprojektes
- 5: Der Propeller dreht sich zusammen mit dem Rotor des E-Motors um den Leitwerksträger



5

D-ESTY

Damit der Ruhestand nicht zu ruhig wird, reifte irgendwann bei Günter Böhme der Jugendtraum vom selbstgebauten Flugzeug. Aus einem Riesenfundus von „baubaren“ Typen in der Zeitschrift „Kitplanes“ fiel die Auswahl letztlich auf eine HB 207 Alfa von HB Flugtechnik in Österreich. Die avisierte Bauzeit und ein Werbefoto, wo zwei Damen locker einen Tragflügel an eine „Alfa“ herantragen, war mit entscheidend. Beim Bau, so Böhme, stelle sich heraus, dass der Flügel bei besagten Foto offensichtlich aufgelegt war.

Dieser zweisitziger Tiefdecker aus einem Aluminium-Kunststoffmix mit zweiteiligen Flügel von 9 m Spannweite, Kreuzleitwerk und festem Dreibeinfahrwerk ist für ein Lastvielfaches von + 3,8 – 1,9 ausgelegt. Der ROTAX-914-F3 Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor mit Doppelvergaser und Doppelzündung treibt über ein Untersetzungsgetriebe einen Mühbauer-Dreiblatt-Verstellpropeller an. Damit erreicht die „Alfa“ eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 308 km/h. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 220 km/h beträgt die Reichweite ca. 1100 km. „Der bisher längste Flug ging über 4,5 Stunden. Schließlich konnte ich diesen Sommer mit einem selbstgebauten Flugzeug fast von der Ostseeküste bis Bad Dürkheim zum OUV-Treffen oder in die Alpen zum Igo-Etrich-Treffen fliegen! Und dann wird die Mühe der Bauzeit noch mit einem Preis der Selbstbauvereinigung OUV bedacht. Ich bin doch etwas stolz darauf und dankbar für die vielen Hinweise der versierten Gemeinschaft.“

Seit dem Erstflug am 13. September 2018 ist Günter Böhme mit seiner D-ESTY über 50 Stunden in der Luft gewesen. Die Flugerprobung soll mit dem dritten Gutachten im ersten Halbjahr 2020 abgeschlossen werden.

GFW-4

Die Bezeichnung „GFW-4“ lässt vermuten, dass es nicht die erste Konstruktion von Dr. Gerhard F. Wagner ist, und es ist auch nicht sein erster OUV-Preis – diesen erhielt er 2011 für die GFW-3. „Seit 2013 beschäftigte ich mich mit meinem neuen Projekt für ein eigenstartfähiges Segelflugzeug in der 120 kg-Klasse. Ziel war es, eigene Ideen im Entwurf, der Konstruktion, der Berechnung und dem Bau zu verwirklichen, damit am Ende ein elektrisch eigenstartfähiges Segelflugzeug mit Antriebsreserve als Heimkehrhilfe und einer Gleitzahl über 32 bei 90 km/h zur Verfügung steht.“ Die Konstruktion basiert auf Baugruppen der GFW-3. Der neue, jetzt aber dreigeteilte Tragflügel hat 13,5 m. Das Profil der GFW-3 hat bei C_{a}/max zwei benachbarte Maxima. In Delft wurde deshalb von Prof. Boermans eine optimierte Profiloberseite neu berechnet. Das innovative Highlight ist aber der Antrieb mit einem um den Leitwerksträger umlaufenden Druckpropeller. Dieses Konzept, bereits 1936 an der C-10 der FAG Chemnitz mit einer Benzinmotor-Keilriemenübertragung realisiert, wurde an der GFW-4 mit einem 10 kW Elektro-Außenläufer wesentlich eleganter gelöst, indem der Leitwerksträger einfach durch die Nabe des HPD10 Motors hindurchgeschoben wird. Der Rotor dreht sich gemeinsam mit dem 3-Blatt Faltpropeller um den Leitwerksträger. Einzelkomponenten des E-Antriebes lieferte die Fa. Geiger Engineering aus Österreich. Eine zusätzlich im Bug angebrachte Schleppkupplung ermöglicht aber auch Segelflug ohne Motor.

Bei einem realisierten Leergewicht von 106 kg ist z.Zt. eine Zuladung von max. 118 kg für Pilot und Rückenschirm erlaubt. Diese Gewichtsreserve könnte auch für ein Rettungsgerät oder eine zusätzliche Batterie genutzt werden.





6



7



8

6: Die BX-2 „Cherry“ ist eine hundertfach nachgebaute Konstruktion des Schweizer Max Brändli. Diese BX-2 kam aus Österreich zum Treffen.

7: Ein Stern am Eigenbauhimmel – die Toruk D-MUPI ist inklusive Einziefahrwerk ein kompletter Eigenbau von Peter Rong und erhielt den OUV-Preis 2017

8: Gerhard-Friedrich Wagner vor seiner DOWA 81, die sich jetzt im Deutschen Museum Oberschleißheim befindet. Foto: Deutsches Museum

Mit der GFW-4 hat Dr. Gerhard F. Wagner innovative Ideen umgesetzt und erneut seine Fähigkeiten als Flugzeugkonstrukteur bewiesen. Seinen ersten Entwurf, die DOWA81, hatte er in der damaligen DDR gebaut, um mit seiner fünfköpfigen Familie in den Westen zu fliegen. Die geniale Konstruktion und die Pionierleistung wie diese wohl „kleinste fünfsitzige Zweimot“ entstand, hätte nachträglich noch einen OUV-Preis 1981 verdient. Man darf gespannt sein, mit welchen Ideen und Plänen der inzwischen 78-jährige Flugzeugbauer bei der nächsten OUV-

Wintertagung in Speyer oder dem Sommertreffen 2020 in Hohenhausen aufwarten wird.

Text und Fotos: Ludwig Feuchtnner

Der Artikel aus LuftSport Okt./Nov. 2011 zur Prämierung der GFW-3/ Dr. Gerhard F. Wagner befindet sich auf www.luftsportmagazin.de.

Weitere lesenswerte Informationen unter <https://www.motorradonline.de/klassiker/mz-es-250-2-motoren-fuer-fluchtflugzeug-flucht-aus-der-ddr/>



Ihr Luftfahrtversicherer



Fliegen ist Ihre Leidenschaft, die aber auch mit Risiken verbunden ist. Daher sollten Sie vom Start bis zur Landung nichts dem Zufall überlassen. Als einer der führenden Luftfahrtversicherer wissen wir worauf es ankommt! – Für Privathalter, Flugschulen, Vereine, Piloten und auch für Oldtimer oder Experimentals bieten wir maßgeschneiderte Lösungen.

Wir versichern:

- Ein- und zweimotorige Luftfahrzeuge
- Ultraleichtflugzeuge und Luftsportgeräte
- Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone
- Flugmodelle und UAVs
- Sach- und Haftpflichtversicherungen für Vereine

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer

Unser Kombiprodukt **Flugzeug-Kasko-SB**

umfasst Kasko-Selbstbeteiligung, Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im Schadenfall die Selbstbeteiligung. (weitere Informationen siehe QR Code)

Von Piloten
– für Piloten



AXA Bezirksdirektion Detlef Ketter e. K.
Max-Slevogt-Straße 2 – 67434 Neustadt

Tel.: 06321 / 39660 • detlef.ketter@axa.de
www.axa-betreuer.de/Detlef_Ketter



SEGELFLUG OLDTIMER IN TIBENHAM (NORFOLK)

47. Internationale Rally des Vintage Glider Clubs

Schon mal was vom VGC gehört? Nein? Dieser internationale Verein, welcher 1973 in England gegründet wurde, hat es sich auf die Fahnen geschrieben, historische Segelflugzeugmuster am Leben und vor allem in der Luft zu halten.

Inzwischen hat der Vintage Glider Club über 900 Mitglieder weltweit und ist somit nach Aussage des aktuellen Präsidenten Andrew Jarvis der „größte Segelflugverein der Welt“. Etliche nationale Rallyes werden im Laufe des Jahres abgehalten, von Australien bis Schottland, und jedes Jahr so gegen Ende Juli, Anfang August ist es Zeit für die Internationale Rallye. In den letzten Jahren fanden diese zum Beispiel in Dänemark, den Niederlanden, Finnland, Ungarn und Deutschland statt, dieses Jahr ging es wieder einmal ins Ursprungsland des VGC, nach England.

Also hieß es für unsere frisch herausgeputzte Minimoa dieses Jahr früh eine Fähre zu buchen. Am 26. Juli kamen wir abends in Tibenham in Norfolk an.

Die Tatsache einer nötigen Fährpassage und die Brexitunsicherheiten führten dieses Jahr zu einem etwas übersichtlicheren Teilnehmerfeld. Dennoch waren insgesamt knapp 60 Flugzeuge vertreten und etwa 100 Piloten aus acht Ländern. Die Flugzeugflotte konnte sich wieder sehen lassen. Eine wunderbar bunte Schar von Kaiser-Mustern und diversen Slingsby-Typen stand und flog hier neben sehr raren Stücken. So waren zum Beispiel zu bestaunen: der Harbinger Doppelsitzer (eine kanadische Konstruktion, einer von nur zwei gebauten), der einzige noch flugfähige originale Rhönsperber der Welt (Erstflug 1936), der Prototyp des Slingsby T6 Kirby Kite (Baujahr 1936 und somit das älteste flugfähige Segelflugzeug Englands) und natürlich auch wieder die wunderbare Slingsby T13 Petrel. Sie wurde ebenfalls 1936 gebaut. Drei Stück gab es insgesamt, zwei davon existieren und fliegen noch.

Natürlich kann dieser Bericht kein objektiver sein, jeder der Teilnehmer hat sicher seine eigenen persönlichen Highlights zu berichten.

Für unsere Minimoa gab es ein ganz besonderes Klassentreffen. Von den momentan fünf flugfähigen originalen Minimooas weltweit waren hier vier vertreten. So ein Zusammentreffen gab es zuletzt 1976 und davor wahrscheinlich in den 30ern auf der Wasserkuppe. So war es schon ein sehr besonderes

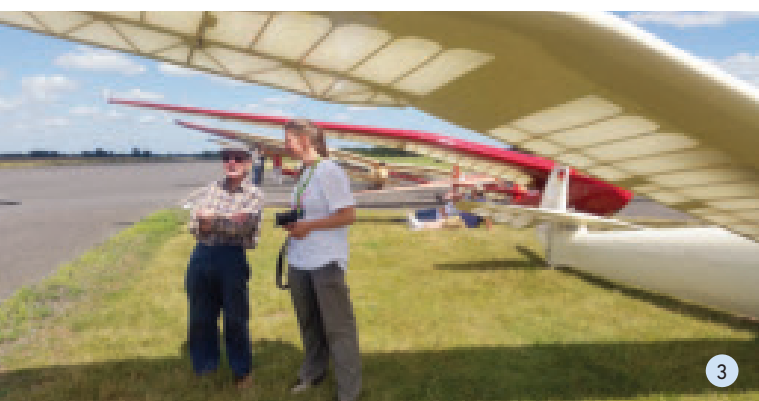
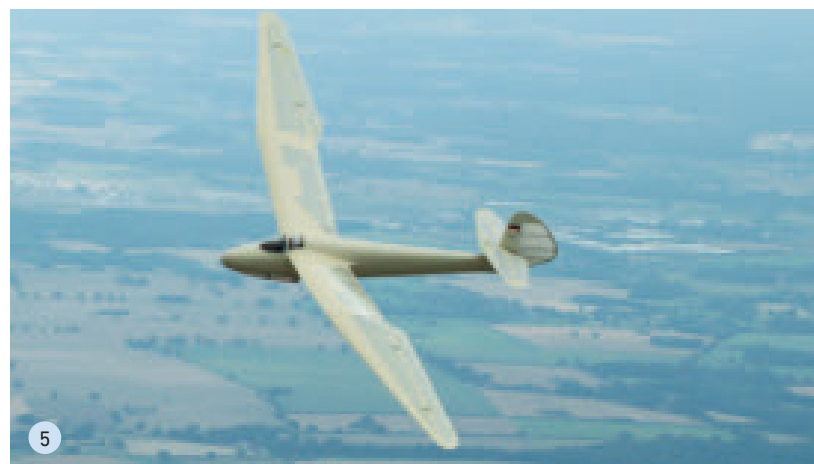
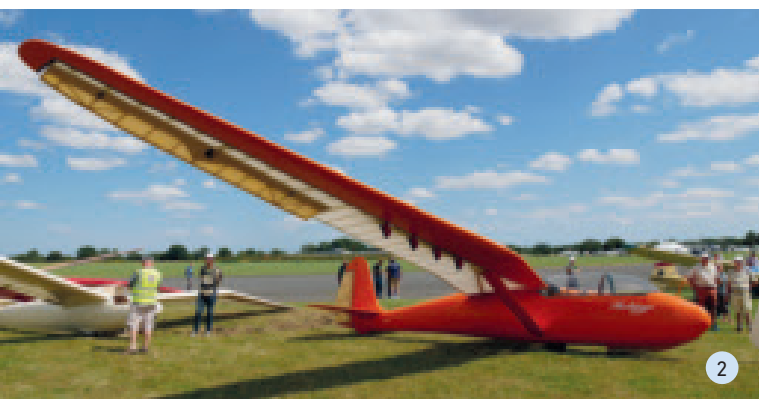
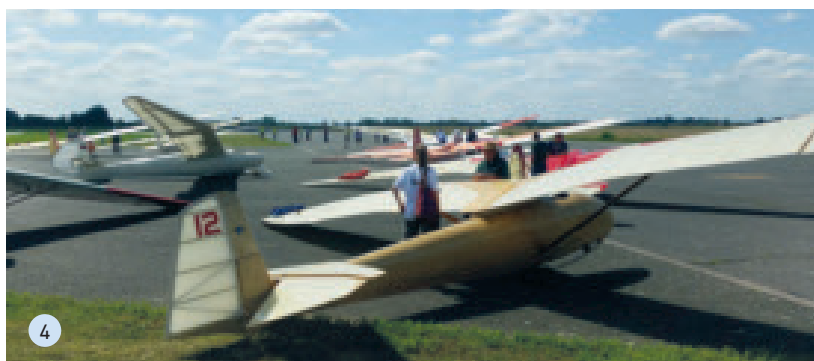
Erlebnis, mit der Minimoa zu fliegen und währenddessen drei weitere Minimooas in der Luft zu sehen. Ein weiteres persönliches Highlight war für mich der Flug im Kirby Kite. So ein feines kleines lustiges Flugzeug! Mit Fahrt- und Höhenmesser nicht gerade üppig instrumentiert, wurde auch auf so unnützes Beiwerk wie Bremsklappen, Rad oder auch Windschutzscheibe verzichtet. Über eine Stunde lang durfte ich mir in diesem Holzkunstwerk den Wind direkt um die Nase wehen lassen. Wenn man so mit knapp 50 km/h durch die Thermik fliegt, ist nicht nur der Aufwind, sondern auch der Gegenwind deutlich zu spüren. Noch eindrücklicher wurde dieses Erlebnis dadurch, dass ich vorher die Restaurierungs-Fotoalben dieses Flugzeuges angesehen hatte. Da haben Vater und Sohn Underwood wirklich tolle Arbeit geleistet.

Ein weiterer persönlicher Glücksmoment war folgender: Während man auf solch einer Rallye doch recht häufig auf eher flach kurbelnde Zeitgenossen trifft, war es mir eine besondere Freude, mit der Minimoa von einer Hütter 17 vorm Absaufen gerettet zu werden. Eng und steil umeinander kreisend haben sich die beiden Flugzeuge aus 200 m noch einmal ins Spiel gebracht. Die Hütter 17 mit ihren 10 Metern Spannweite und einem Rüstgewicht von etwas über 100 kg ist auch ein sehr besonderes Fluggerät. Ein Grunau Baby sieht daneben riesig aus und irgendwie sucht man immer den Menschen mit der Fernbedienung am Boden ...

Ähnliche Glücksgefühle stellten sich ein, als die Minimoa mit dem Rhönsperber in der Thermik kreiste. Zwei so schöne Flugzeuge, und während man eines selber fliegen darf, sitzt im anderen der Ehemann.

Ein beeindruckender Anblick war auch der Formationsflug einer Standard Austria und einer SHK. Diese beiden eleganten Holzflugzeuge mit ihren V-Leitwerken dicht beieinander im warmen Abendsonnenlicht gaben schon ein tolles Bild ab.

Während der Rallye gab es auch immer wieder spezielle Programmpunkte. Natürlich wurde wie immer der internationale Abend gefeiert, wo jede teilnehmende Nation landestypische Spezialitäten anbietet. Einen Fish & Chips Evening gab es ebenso wie die „horse racing night“ (sehr britisch, man muss dabei gewesen sein ...). Und auch ein Oldtimer-Auto-Club stattete uns einen Besuch ab mit seinen schicken Gefährten. Das Wetter war teils doch recht englisch und viel Wind hielt



- 1: Klassentreffen: ein sehr seltenes Bild; Foto: Constanze Bruns
- 2: Der Harbinger Doppelsitzer: unverwechselbares Design
Foto: Constanze Bruns
- 3: Fachsimpeln mit Peter Underwood: ein wandelndes Lexikon mit
über 90 Jahren Lebenserfahrung; Foto: Christian Ückert
- 4: Buntes Grid: Der Kirby Kite Prototyp wartet hinter der Petrel,
während sich die Minimoo von der Seite in die Reihe schummelt
Foto: Christian Ückert
- 5: Unsere Minimoo über England; Foto: Alex Gilles

uns mehrfach vom Starten ab. Dennoch hatten wir einige schöne Flugtage. Im Osten konnte man die Nordsee sehen und der große Flugplatz mit seinen prägnanten drei gekreuzten Bahnen war auch gut zu erkennen. Für den Norfolk Gliding Club in Tibenham war dieses die dritte VGC-Rallye, und wieder hat er sich als ausgezeichnete Gastgeber erwiesen.

Am Abschlussabend wurden wie immer diverse Preise verteilt, für besondere Flugleistungen, besondere Restaurierungen,

besonderen Einsatz, besondere Modelle, besondere Flüge in einem Slingsby-Flugzeug ... Zu viel, um sie hier alle aufzuzählen. Wer sich dieses schöne Treffen einmal selbst ansehen möchte, hat dazu im nächsten Jahr ohne lange Anreise Gelegenheit: Die VGC-Rallye wird dann in Achmer stattfinden. Kommt vorbei und schaut es euch an!

Alle Informationen zum Vintage Glider Club unter www.vintagegliderclub.org

Constanze Bruns, AeC Braunschweig



www.anschau.de

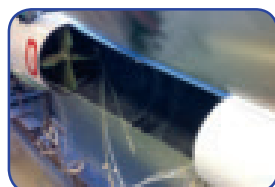
ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

- Anhängerbau
- Anhänger-Service + Renovierung

- Anhänger Reparatur + Instandhaltung
- Bau von Sonderanhängern

Neue Form



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Wartung & Reparaturen an Motoren

- Cockpitgestaltung
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



SEGELFLIEGERTAG 2019 FREUDENSTADT



Attraktives Programm empfängt Segelflieger zum 78. Segelfliegertag. Ausrichter FG Freudenstadt freut sich auf zahlreiche Gäste/90 Jahre Vereinsjubiläum werden am Abend mit großer Party gefeiert.

„Der Sonne nah, dem Alltag fern“. Diesen Freudenstädter Werbeslogan aus dem Jahr 1969/70 setzten die Segelflieger im Sommer schon öfters in die Praxis um. Doch auch im Herbst hat die ca. 23.000 Einwohner zählende Kurstadt einiges zu bieten. So freut sich die Fliegergruppe Freudenstadt, am 2. November als Ausrichter des inzwischen 78. Segelfliegertags zahlreiche Luftsportler aus dem Bundesgebiet begrüßen zu dürfen. Mit Kurhaus und Kongresszentrum stehen den Ausstellern optimale Räumlichkeiten zur Verfügung. Die Bundeskommission Segelflug hat mit der Fliegergruppe Freudenstadt ein attraktives Programm vorbereitet. So lohnt es sich, auch weitere Anfahrten in Kauf zu nehmen.

Um 9.30 Uhr wird der Segelfliegertag offiziell eröffnet. Gute Sitzgelegenheiten und eine perfekte Sicht bietet bei den Vorträgen das Kurtheater mit ca. 700 Sitzplätzen. Nach den Grüßworten werden die erfolgreichsten Sportlerinnen und Sportler der Saison 2019 geehrt. Ferner stehen Berichte der Segelflugkommission an. Neben spannenden Fachgesprächen und Erinnerungen an die Saison kann man neuste Angebote und Trends der ca. 50 Aussteller (Stand 1. September) in Augenschein nehmen. Ab 13.00 Uhr startet im Kurtheater und im Kongresszentrum ein spannendes Programm. So erwartet die Besucher zum Beispiel die Jonkerstory. Uys Jonker wird über die spannende Entwicklungsgeschichte des südafrikanischen Segelflugherstellers berichten. Eine ebenso faszinierende Geschichte wird das Perlan 2 Projekt mit seinen Höhenweltrekorden werden. Lars Bensch (Deutschland) und Migel Iturmendi (USA) tragen diese vor.

Der Winter 2019/20 steht vor der Tür. Da wird sich mancher Streckenflieger gerne den Vortrag des Belgiers Johan Luyckx zum Thema „Rekorde fliegen in Namibia“ anhören. Über die E-Glide Pavulo und den Sailplane Grand Prix in Gerdanya/Spain wird Tilo Holighaus berichten. Mit seiner positiven Art wird der neue Grand-Prix-Weltmeister sicherlich begeistern. Wie eine K-8 im eigenen Heim flügge wird, kann Jana Kostritzka mit ihrem Vortrag „Der Vogel im Oberstübchen“ dem staunenden Publikum nahebringen. Als besonderer Leckerbissen hat sich Chrigel Maurer als sechsfacher Sieger des Gleitschirm-Abenteurerrennen Red Bull X- Alps angesagt. Der Schweizer war zudem bereits dreimal Weltmeister. Er ist in der Szene mit seinem Übernamen „Chrigel, der Adler von Adelboden“ bekannt. Noch höher hinauf geht es ins All. Hier haben die Freudenstädter mit Volker Schmidt und seinem Vortrag „DLR Mission Management“ eine einheimische Größe zu bieten. Schmidt legte eine gigantische Karriere, beginnend vom Hauptschüler, zum Realschulabschluss, sowie der Lehre zum Feinmechaniker hin. Drei Jahre war er als Facharbeiter tätig. Dann folgte in Aachen ein Studium der Luft- und Raumfahrt. Den Masterabschluss im Ingenieurwesen legte er nebenberuflich in Delft ab. Schmidt ist inzwischen Leiter der Abteilung „Astronautische Leitung, ISS und Exploration“. In seinem Vortrag wird er referieren, was die Forschung uns allen bringt und wohin die Reise geht. Und so ist seine ehemalige Heimat, der kleine Teilort Zwieselberg acht Kilometer von Freudenstadt entfernt, nicht nur Alexander Gerst bekannt, der eine Postkarte vom Zwieselberg als Beweis vor einem Fenster der ISS fotografierte. Manch Streckenflieger dürfte über dem Zwieselberg schon den ein oder anderen statuen Bart gekurbelt haben.

Aufwinde spielen auch im Referat von Ralf Theos eine wichtige Rolle. Theos wird die zahlreichen Möglichkeiten des DWD TopTherm erläutern. Eventuell wird Matthias Schunk über sei-



2



4



3

- 1: Freudenstadt von oben. Rechts am Bildrand das Kurhaus und Kongresszentrum.
- 2: Ülis Segelflugbedarf ist natürlich dabei
- 3: Segelfluggrößen sind auch in Freudenstadt zu erwarten
- 4: Freie Sicht ist im Kurtheater zu erwarten

nen neuen Europarekord berichten. Aufzeigen wird er die Faszination des Wellenstreckenflugs, garniert mit Hangflug. Auch die Technik und das Lizenzwesen bleiben nicht auf der Strecke. So gibt es neuste Infos zum „Sailplane Rulebook“, in dem das Lizenzwesen der EASA ab 2020 aufgeführt wird. Das LBA berichtet, was die ACAM macht. Ebenso wird von Timo Janke die EasyMemory App zum Thema Flugsicherheit vorgestellt. Eventuelle Änderungen im Programm findet man unter www.segelfliegtage-2019.de. Zur großen Party und 90-jähriger Jubiläumsfeier lädt die Fliegergruppe Freudenstadt im Anschluss ein. Mit dem ehemaligen Schlosshotel Waldlust hat man ein einstmals erlesenes Hotel gewählt, das von einem Kulturverein betreut wird (Weg ca. 400 Meter). Der etwas morbide Charme hat in den letzten Jahren Scharen von Models und Spitzenfotografen sowie Filmemacher aus der ganzen Welt angezogen. Die Jubiläumsfeier „Roaring Twenties“ soll eine ungezwungene und fröhliche Party sein, zu der die Band „Jammy“ mit Rock- und Popklassikern einheizen wird. Freudenstadt ist mit der Bahn im Einstundentakt sowohl von

Karlsruhe als auch Stuttgart und Offenburg aus problemlos zu erreichen. Mit dem PKW ebenso gut. Genügend Parkplätze sind in zwei Parkhäusern (eines im Kurhaus) und auf weiteren Stellflächen vorhanden. Nahezu von jedem Standort aus kann man das Kurhaus nach maximal 10 Minuten Fußweg entspannt erreichen. Ebenso sind Stellplätze für Wohnmobile und ein Campingplatz vorhanden. Neben der Bewirtung im Kurhaus und während der Party kann man unter zahlreichen gastronomischen Lokalitäten wählen. Nicht nur für die Damenwelt stehen gute Einkaufsmöglichkeiten bereit. Das alles ist Grund genug, den Segelfliegtage als Anlass zu einem Kurzurlaub im schönen Nordschwarzwald zu nehmen. Eintrittskarten können bereits im Vorfeld unter „Tickets“ auf der Segelfliegtage-Website gekauft werden. Der reguläre Eintritt beträgt 12 Euro, das Kombiticket Segelfliegtage und Party kostet 15 Euro, Jugendliche von 14–18 Jahren oder Schüler und Studenten mit gültigem Ausweis bezahlen 8 Euro. Natürlich können die Eintrittskarten ebenfalls an der Tageskasse erworben werden. Das gilt auch für die anschließende Party.

Lothar Schwark

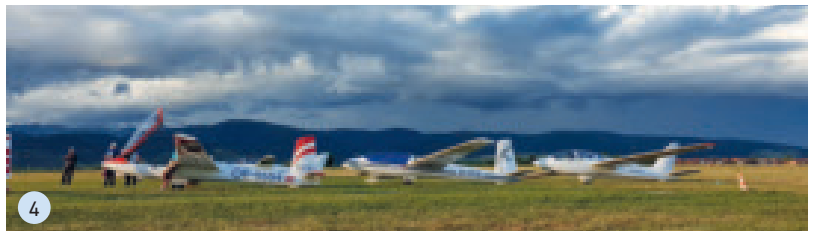
irlshop

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

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

irlshop Luftfahrtzubehör 86874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +498268-9044804 kontakt@irl-shop.de

NEUES FLUGZEUG – NEUES GLÜCK



- 1: Das deutsche Team bei der Eröffnungsfeier
- 2: Michael Spitzer (links) und Eugen Schaal
- 3: Spitzer trat erstmals mit einem Swift an
- 4: Die Kunstsegler aufgereiht am Start

Vom 18. bis 28. Juli fand im rumänischen Deva die Weltmeisterschaft im Segelkunstflug statt. Gemessen haben sich dabei insgesamt 50 Pilotinnen und Piloten in zwei Klassen, der „advanced“ und der „unlimited“. Dass derzeit besonders der MDM-1 Fox und der Swift S-1 zu den leistungsstarken Kunstflugzeugen gehören ist bekannt. Michael Spitzer vom LSV Sauerland erreichte in den vergangenen Jahren auf den Weltmeisterschaften stets gute Platzierungen – die Plätze über ihm waren meist Piloten mit einem Swift, er war häufig bester Pilot auf dem Fox. Da es mit dem NRW Fox (D-1187) im Frühjahr dieses Jahres zu einem schweren Unfall kam – der Pilotin geht es gottseidank wieder besser! – hieß es für Spitzer, aber auch den Rest der NRW-Kunstflieger, sich nach einer Alternative umzuschauen. Es bot sich ihm die Möglichkeit in eine Haltergemeinschaft einzutreten. So kam es, dass er mit dem Swift D-3735 bei der WM in Rumänien an den Start ging. Sein sechster Flug auf der WM war sein erst 30. Start insgesamt auf diesem Flugzeug, das ihm wohl trotz der Umstände großes Glück bescherte: Er erflieg Bronze in der unlimited class.

Geflogen wurden während der WM insgesamt sechs Programme, in denen jeweils mehrere Kunstflugfiguren hintereinander einer Jury am Boden präsentiert werden. Spitzers Teamkollege Eugen Schaal aus Paderborn sicherte sich sogar dreimal eine Silbermedaille für die Einzeldisziplinen, weshalb er auch am Ende der WM Vizemeister wurde. Insgesamt fünf deutsche Piloten flogen in der unlimited class mit, von denen sich alle, zum ersten Mal auf einer WM, unter den top ten platzierten. Diese herausragenden Einzelleistungen spiegeln sich dann natürlich auch in der Mannschaftswertung wieder: Das deutsche Team holt Gold in der unlimited! Möglicherweise ist das unter anderem auch auf die gute Stimmung im Team zurückzuführen, galt es doch den Titel als bestes Team des vergangenen Jahres zu verteidigen. Dazu hat sicher auch Teamchefin und „Muddi“ Franziska Kaiser beigetragen. Sie zeigt über Jahre hinweg schon enormen Einsatz für das deutsche Segelkunstflugteam, hat sie sich doch im Jahr 2016 entschieden, nicht als Richterin auf der WM in Ungarn

anzutreten und lieber Teamchefin zu werden. Was das deutsche Team darüber hinaus auszeichnet: Der Zusammenhalt untereinander. Das wird wohl auch darin deutlich, dass sie das einzige Team sind, das gemeinsam am Flugplatz camp. Ihr Motto: „Zwei Mannschaften, ein Team!“

Diese Atmosphäre führte auch zu sehr guten Leistungen in der advanced. Dort holte das deutsche Team die Bronzemedaille. Holger Geusen vom LSV Altena-Hegenscheid erflieg den 16. Rang mit einer SZD 59.

Was die Organisation der WM in Deva angeht, waren die Kunstflieger enorm begeistert. „Die Rumänen haben mal gezeigt, was Organisation heißt. Eine riesige Mannschaft an Helfern am Start, eine neu gebaute Halle, so dass alle Flugzeuge komfortabel eingehallt werden konnten und wir nicht abrüsten mussten. Auch im Camp haben sie sich riesige Mühe gegeben: Wir hatten nicht nur eine super Stromversorgung, uns wurde auch noch fließend Wasser ins Camp gelegt – das Team war einfach unfassbar aufmerksam. Das sieht man wirklich nicht überall“, schwärmt Michael nach seiner Ankunft. Die Eröffnungsfeier wurde in der Innenstadt ausgetragen, die Abschlussfeier war geprägt von Airshow-Feeling. Bei der Siegerehrung war sogar das Fernsehen anwesend und es waren eigens Zuschauerplätze aufgebaut.

Wir wünschen dem deutschen Team viel Erfolg auch im kommenden Jahr auf der WM und eine grandiose Titelverteidigung! Darüber hinaus hoffen wir, dass alle Piloten, die sich im Kunstflug weiterschulen möchten, die entsprechenden Trainingsmöglichkeiten finden – Förderflugzeuge sind dabei eine großartige Unterstützung.

Die Vorbereitung lief neben verschiedenen Trainings in diesem Jahr ganz besonders ab: Michael trainierte in Ziegenhain; als er in Deva den Swift aus dem Anhänger zog, entdeckte er ein Bild von seinen Trainingspartnern, auf dem alle ihre guten Wünsche festgehalten hatten. Auch Holgers Flieger erfuhr besondere Zuneigung: Seine Schwester Nora tapte ihm eine Knoblauchzehe um den Steuerknüppel – schließlich machte man sich ja auf in das Dracula-Land Rumänien ...

Text: Michael Spitzer, Marie Kneer

Fotos: Michael Spitzer

FÜNFZIG JAHRE FLUGPLATZ GANDERKESEE



1: Das soll ein Flugplatz sein? 1968 noch nicht, aber fünfzig Jahre später wird es einer der attraktivsten Landeplätze in Norddeutschland sein. Zur Zeit der ersten Probelandung dieser Piper PA 22-108 Colt gehört dazu allerdings noch etwas Vorstellungsvermögen.

2: Was ist heutzutage interessanter an diesem Bild: Die beiden Cessnas im Vordergrund oder die Autos auf dem Parkplatz?



3: Kernstück des heutigen, umfangreichen Gebäudekomplexes bildete die Anfang der 1970er-Jahre fertiggestellte Flugleitung

4: Schon frühzeitig hat man in Ganderkesee erkannt, wie wichtig es ist, der Öffentlichkeit einen gut zugänglichen Berührungspunkt zur Kleinluftfahrt zu schaffen. So gab es in Ganderkesee schon eine Dachterrasse, als woanders Besucher vor den Flugplatzzäunen noch „auf Abstand“ gehalten wurden.



Der Flugplatz Ganderkesee ist den meisten Bremer Pilotinnen und Piloten so vertraut wie die anderen Plätze im Bremer „Speckgürtel“. In diesem Jahr kann er auf sein 50-jähriges Bestehen zurückblicken. Jochen Weyhausen-Sauer hatte 1966 seinen PPL gemacht und plante schon kurz darauf einen Verkehrslandeplatz im Raum Ganderkesee. Die Gemeinde war für dieses Vorhaben sehr offen. Mit dem Flugplatz konnten Kunden und Zulieferer des größten Unternehmens am Ort, des Baumaschinenherstellers Atlas Weyhausen, bis fast vor die Werkttore fliegen. Umgekehrt war man von Ganderkesee aus schnell beim Kunden. Ein deutlicher Wettbewerbsvorteil für einen der größten Arbeitgeber und Gewerbesteuerzahler der Region und eine – nach den Maßstäben der damaligen Zeit – wirtschaftspolitisch sehr kluge Entscheidung für die kleine Umlandgemeinde, die dazu beitrug, das bedeutende Unternehmen am Ort zu halten, dessen Ertragskraft zu steigern und Arbeitsplätze zu sichern.

Es wurden verschiedene geeignete Flächen besichtigt; drei davon kamen in die engere Wahl und schließlich wurde der Kaufvertrag über das jetzige Gelände unterzeichnet. Nachdem es von Steinen befreit, bearbeitet und besät worden war, erhielten die Piloten Hagelberg und Sauer die Erlaubnis, probeweise Außenlandungen und Wiederstarts durchzuführen, um – man beachte – Lärmmessungen vornehmen zu können. Eine Lärmsensibilität gab es also auch damals schon und die schien auch ernst genommen worden zu sein. Dennoch ist bemerkenswert, dass danach die Genehmigung zum Betrieb des Flugplatzes Ende November 1969 nicht einmal ein Jahr nach der Begutachtung möglicher Gelände erteilt wurde. Man stelle sich das einmal in heutiger Zeit vor

Auf dem neuen Flugplatz wurden erste Gebäude errichtet. Die offizielle Verkehrsfreigabe im März 1970 musste wegen Wind in Sturmstärke mit Regen und Schneefällen leider ohne Flugbe-

trieb stattfinden, doch schon wenig später konnte der junge Flugplatz ca. 1500 Flugbewegungen pro Monat verzeichnen. Die Firma Atlas Air Service GmbH wurde gegründet und bot sich bei Cessna als Cessna-Werksvertretung an. Das wurde die Grundlage einer jahrzehntelangen, erfolgreichen und expansiven Zusammenarbeit, die bis vor kurzem Vertrieb und Betreuung von der kleinen 150er bis zur Citation umfasste.

Schon bald wurde klar, dass die anfängliche Graspiste der steigenden Zahl von Flugbewegungen nicht standhalten würde. Aus Sorge, der Bau einer festen Piste würde den Flugbetrieb zu lange unterbrechen, wurde die 835 m lange Asphaltbahn in einer Rekordzeit von nur fünf Tagen fertiggestellt. Im November 1970 fand dann schließlich eine offizielle, große Flugplatzweihe statt. Im Folgejahr wurde der Flugplatz weiter ausgebaut und ein pistenparalleler Taxiway, ein größerer Hangar und eine Tankstelle errichtet. 215 Flugzeuge waren im September



5



6



8



9



7



10

5: Die Piste zu kurz für einen Learjet? Dieses Foto eines Learjet aus der ersten Baureihe, ein Learjet 23, beweist, dass es ging!

6: Der Flugplatz war und ist bis heute auch ein Beschäftigungsmotor für die Region

7: Ganderkesee macht's vor: ein Bewusstsein für Gefahren schaffen, ohne Besu-

cher nachhaltig abzuschrecken. Deshalb hängt gleich daneben ein Willkommensgruß mit der Einladung zu einer Flugplatzführung. Und dem Hinweis, dass an Flugplätzen Erholungsgefahr besteht ...

8: Zur Jubiläumsfeier ist die Halle gut gefüllt und alle Stühle besetzt

9: Ralf Sauer (li.) und Jochen Weyhausen-Sauer

10: Ganderkesee – EDWQ – heute mit den Pisten 08/26 aus Richtung Norden gesehen

Fotos 1-9: Flugplatz Ganderkesee, Foto 10: Dieter Lang

zum Deutschlandflug 1971 zu Gast. In den nächsten beiden Jahren wurde der Flugplatz weiter ausgebaut und um das Airfield Hotel & Restaurant, Werkstatträume, eine Abflughalle und ein Verwaltungsgebäude erweitert.

Lag der Schwerpunkt der Flugbewegungen in Ganderkesee lange Jahre bei den gewerblichen Nutzern, so wurde der Flugplatz ab den 1990er-Jahren immer mehr auch von Luftsportlern genutzt. So ist Ganderkesee mittlerweile auch Startplatz für Ballonfahrer, mit dem LSV Hude sind Segelflieger am Platz und für die stark gewachsene und weiter ansteigende Zahl von Ultraleichtfliegern hat man mit der AIR FAIR im vergangenen Jahr sogar eine eigene Messe in Ganderkesee ausgerichtet. Die Fallschirmspringerschule 'Your Sky' gilt als eine der Hauptattraktionen für Besucher an den Wochenenden.

Abseits des Flugbetriebes positioniert sich der Flugplatz in der Gemeinde Ganderkesee mit einer Reihe von Publikumsveranstaltungen. Alle zwei Jahre findet dort die Gewerbeschau mit Ausstellern

aus Handel, Handwerk und Dienstleistungen statt. Bei den Atlas Race Days trifft sich die Dragsterrennen-Szene. Seit 2008 finden jährlich die Jet-Flugtage für Modellflieger statt. Modell-Piloten aus ganz Deutschland und dem angrenzenden Ausland kommen dafür nach Ganderkesee. Und neben regelmäßigen Events für Piloten und deren Mitfliegerinnen und Mitflieger sorgt man in Ganderkesee auch dafür, dass die Begeisterung für das Fliegen geweckt und erhalten bleibt. Zusammen mit den Kinderflugtagen wurde der Young Pilot Award ins Leben gerufen. Bewerben dürfen sich junge Menschen, die sich mit dem Erwerb des PPL einen Lebensraum erfüllen wollen. Der Sieger erhält eine kostenlose Ausbildung.

Im Juni dieses Jahres wurde das runde Jubiläum in Ganderkesee mit rund 600 Gästen gefeiert. Norddeutsch bescheiden stellte sich der Flugplatz dabei aber nicht selbst glanzvoll in den Mittelpunkt, obwohl „EDWQ“ mit Recht stolz auf sich sein kann. Statt aber übertriebenem Eigenlob zu frönen, hatte man sich in Ganderkesee aus gutem Grund entschieden,

Reiner Meutsch ein Podium für sein Anliegen zu geben. Reiner Meutsch, selbst begeisterter Pilot, ist Gründer und maßgeblicher Promotor der Stiftung „Fly & Help“. Spendenfinanziert errichtet die Stiftung schwerpunktmäßig neue Schulen in Entwicklungsländern, um Kindern und Jugendlichen Chancen für eine aussichtsreiche Zukunft zu ermöglichen. Auf einem Flug um die Welt hatte Reiner Meutsch bei jeder Zwischenstation für die Stiftung geworben und Spenden eingesammelt. Die ersten fünf Projekte während der Weltumrundung von Reiner Meutsch waren erst der Anfang der langfristig angelegten Bildungskampagne seiner Stiftung. Bisher konnten schon über 270 Projekte rund um den Globus initiiert, gefördert und betreut werden. Mit seinem Vortrag „Abenteuer Weltumrundung – 100.000 km für den guten Zweck“ hat Reiner Meutsch an diesem Abend beeindruckende Bilder und Videos von diesem Flug gezeigt und sie mit humorvollen Schilderungen mancher kuriosen Begebenheiten ergänzt. Unübersehbar blieben dabei aber auch die für europäische Verhältnisse kaum

vorstellbaren Zustände in den Entwicklungsländern. Über Sponsoren und Spenden kam an diesem Abend eine fünfstelligen Summe für Projekte der Fly & Help Stiftung zusammen.

Seit diesem Jahr ist auf dem Flugplatz Ganderkesee übrigens ein Sendestudio des Radiosenders Radio 90.4 zu Gast, der praktisch mit Blick auf die Piste 08/26 sendet. Ein neuer Beweis für die Kreati-

vität und der Offenheit für Neues, die die Macher am Flugplatz Ganderkesee seit 50 Jahren immer umgetrieben hat.

Ralf-Michael Hubert

BVL MOTORFLUGGRUPPE JETZT AUCH MIT CIRRUS SR20



Seit 1999 produzierte Cirrus Aircraft etwa 7000 Flugzeuge der verschiedenen Cirrus-SR-Baureihen

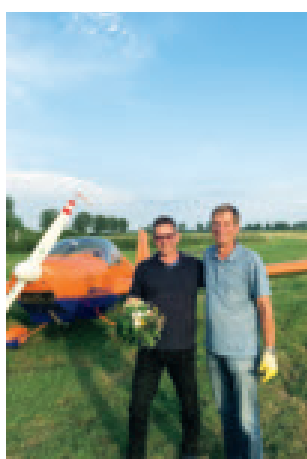
Die Motorfluggruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt (BVL) hat ihre Vereinsflotte um eine Cirrus SR20 erweitert. Das erklärte der 1. Vorsitzende des BVL, Torsten Heitmann, auf dem Sommerfest des Vereins.

Ziel dieser Maßnahme sei es, die Vereinsflotte aufzuwerten und den Mitgliedern ein leistungsfähiges Reiseflugzeug anzubieten. Weiterhin will die Motorfluggruppe – in Kooperation mit einer eingeführten

Flugschule – zukünftig auch IFR-Ausbildungen für Vereinsmitglieder anbieten. „Da die Motorfluggruppe ihren Stammsitz am Verkehrsflughafen Bremen hat, bietet es sich ja geradezu an, diesen Standort auch für die IFR-Ausbildung zu nutzen“, erklärt Torsten Heitmann. Die Anschaffung der IFR-tauglichen Cirrus SR20 ist ein Schritt in diese Richtung. Allerdings steht die SR20 dem Verein erst nur leihweise zur Verfügung, um die Akzeptanz im Verein zu entwickeln und zu erproben. Wenn das Flugzeug angenommen wird, wird der Verein die mit der Leihgabe verbundene Kaufoption einlösen. Damit wollen wir Piloten ansprechen, die eine IFR-Ausbildung anstreben und die Instrumentenflugberechtigung auch nutzen sollen, so Torsten Heitmann.

Ralf-Michael Hubert

WIR GRATULIEREN



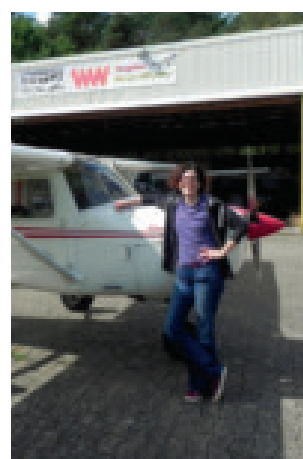
zum ersten Alleinflug
Dirk Eberding
am 19.07. in Osterholz-Scharmbeck
Bremer Verein für Luftfahrt,
Segelfluggruppe
Hier mit Fluglehrer Edgar Rasper (re.)



zum ersten Alleinflug
Jannis Biendarra
am 11.08. in Tarmstedt
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen
Hier mit Fluglehrerin Petra Rührenbeck

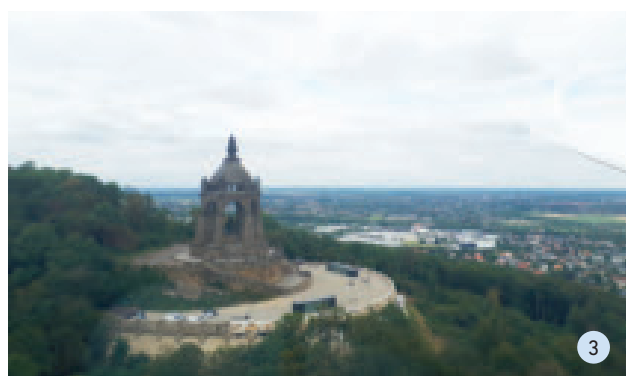
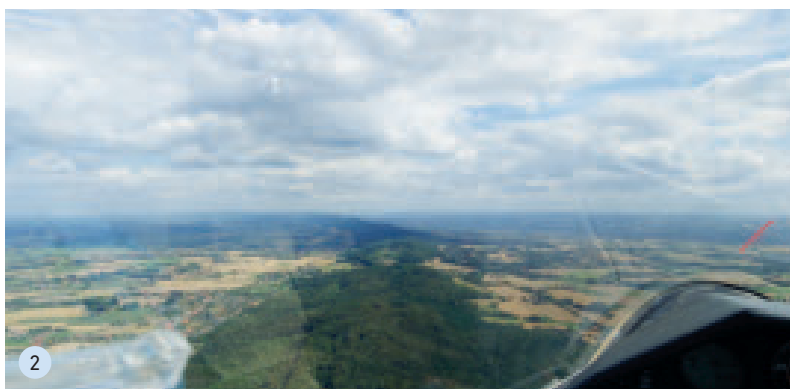


zur bestandenen Prüfung
LAPL (A)
Oliver Romberg
am 21.08. in Weser-Wümme
Flugsportgruppe Airbus Bremen



zur bestandenen Prüfung
PPL (A)
Ingrid Dietlein
am 21.08. in Weser-Wümme
Flugsportgruppe Airbus Bremen

HAC BOBERG



- 1: Marcel, Olaf, Marlene und Roger beim Aufbauen des Arcus in Rinteln
- 2: René fliegt den Discus im Hangwind über dem Wiehengebirge
- 3: Marcel mit Marlene passieren mit dem DuoDiscus tief am Hang das Kaiser-Wilhelm-Denkmal

Erstklassig

Es gibt im Segelflug verschiedene Formen, um fliegerisch glücklich zu werden. So erfreuen sich beispielsweise die einen daran, am Sonntagnachmittag bei schöner Thermik eine Stunde gemütlich den Platz zu umkreisen, die Aussicht zu genießen und den Plausch mit den Kameradinnen und den Kameraden am Start zu halten. Andere bereiten sich auf große Aufgaben vor und lauern auf den Tag der Tage, um dann sportlich hunderte Kilometer auf optimal gewählten Kurslinien um sorgfältig ausgewählte Wendepunkte zurückzulegen. In einem großen Verein wie dem unseren gibt es diese und noch alle möglichen anderen Segelfliegtypen.

Hier nun soll es um die sportlichen Typen gehen. Und wenn ich hier jetzt ein bisschen grundsätzlich werde, liegt das an meiner Erkenntnis, dass das Wissen über die moderne Art des dokumentierten, sportlichen Fliegens erstaunlicherweise bei vielen Mitgliedern wenig ausgeprägt ist.

Sport ist Wettkampf. Sportliche Leistungen müssen dokumentiert werden,

damit sie verglichen werden können. Dann braucht es Regeln und ein Portal, wo man diese Leistungen transparent für alle darstellen kann und das das Schummeln möglichst verhindert.

Die sportlichen Typen können auf diesem Portal – das onlinecontest.org heißt und, natürlich, im Internet zu finden ist – ihre fliegerischen Leistungen vergleichen. Daran teilzunehmen ist denkbar einfach: man liest den GPS-Logger im Flugzeug nach dem Flug aus und lädt die Flugdatendatei in das Portal hoch. Fertig. Das Portal kennt alle Regeln der segelfliegerischen Wettkämpfe, rechnet aus den Flugdaten automatisch die sportlichen Leistungen aus und stellt sie im Internet dar.

Und damit kann man sogar den daheimgebliebenen Fußgängern beim abendlichen Bierchen zeigen, was man sportlich gerissen hat. Im Gegensatz zum Mannschaftssport ist das Mitfiebern live beim Segelfliegen ja etwas schwieriger. Geht zwar auch, aber das soll hier jetzt nicht weiter vertieft werden.

Bundesliga

Was HSV und FC St. Pauli können, kann der HAC auch: Bundesliga. 19 Runden an 19 Wochenenden, 30 Vereine aus ganz Deutschland. Ein gewertetes Spiel – hier Segelflug – dauert 2 ½ Stunden. Mannschaftsstärke beliebig groß, aber nur die drei schnellsten Piloten kommen in die Wertung. Spannend bis zuletzt, weil jede Runde durch andere Wetterbedingungen gekennzeichnet ist und der Sieger meist erst nach Runde 19 feststeht. Gespielt – will sagen geflogen – wird bei jedem Wetter (natürlich nur, wenn sicheres Fliegen möglich ist). Mitmachen kann jeder sportliche Typ, der seine Flugdaten wie oben beschrieben in das Portal hochlädt. Das Coole ist nämlich, dass das Portal aus den Flugdaten automatisch die schnellsten 2 ½ Stunden herausucht.

Nun gibt es Vereine, die das schnelle Bundesligafliegen mit großem Einsatz, einer hochmotivierten Mannschaft und forderndem Trainer sehr engagiert betreiben. Wochenende für Wochenende antreten zum Erfolg. Das haben wir im HAC in früheren Jahren auch mal so gemacht, allerdings ging dann ein wenig die Lust bei den Beteiligten aus. Was folgte war der Abstieg in die zweite Bundesliga, in der wir die letzten zwei Jahre verbracht haben. Unsere sportlichen



4



5



6

4: Rodger und Johannes beim Aufbauen des DuoDiscus in Porta Westfalica

5: Marcel und Andreas warten auf den Start mit dem Duo-Discus in Bisperode

6: Roger, Marcel und Sergei beim Aufbauen des Arcus, Marlene macht den DuoDiscus fertig in Porta Westfalica

Fotos: 1+5 Roger Tiburg, 2+4 René Wille, 3 Marlene Hartig, 6 Dagmar Tiburg

Typen fanden das aber nicht so tragisch. Zumal es andere Wettbewerbe in dem genannten Portal gibt, um sich zu messen.

Die Grundlage des Erfolgs

In diesem Jahr nun haben die sportlichen Typen den HAC seit Runde 4 auf einem Aufstiegsplatz in der zweiten Bundesliga gehalten. Das Portal wertet ja automatisch immer die schnellsten drei Flüge. 20 Piloten steuerten Runde für Runde Flüge für die Wertung bei: Albin alleine sechs, unsere beiden Marcells und Jan jeweils vier, Patrick, Jörg und Sebastian jeweils drei. Die anderen zwei Flüge oder einen Flug. Manche wählten ihren Flugweg so, dass optimierte schnelle 2 ½ Stunden für die Bundesliga herauskamen, bei anderen war die Wertung ein „Abfallprodukt“ aus großen, schnellen Streckenflügen.

Anfang August kam zum stürmischen Wetter die Abenteuerlust dazu und der erste Ausflug ins Weserbergland fand statt: „Wir sind in Bisperode gestartet, nachdem wir in Rinteln aufgebaut und wieder abgebaut hatten, weil wir dort wegen des starken Seitenwindes nicht schleppen konnten. Dennoch konnten wir drei gute Flüge in die Bundesligawertung bringen. Zudem haben wir

Einweisungsflüge in den Hangflug absolviert.“

Zu den sportlichen Typen gehören erfreulicherweise einige, die im Rahmen unseres HXC-Streckenflugprogramms für neue Scheininhaber die Gelegenheit für die Hangflugeinweisung nutzen.

Aufstieg

In Runde 16 rutschte der HAC auf Platz 8 der Gesamtplatzierung. Das war ärgerlich, denn nur die Vereine auf den Plätzen 1 bis 7 steigen auf. Der Ehrgeiz war geweckt. Noch drei Runden – die entscheidenden letzten drei für den Aufstieg.

Das Wetter zur Runde 17 war für Boberg grauenhaft vorhergesagt: Südweststurm. Zum nun geweckten Ehrgeiz, den Aufstieg zu sichern, kam wieder die Abenteuerlust der sportlichen Typen: „20 kt Bodenwind aus 235° mit Böen um 30 kt, trocken und mehr als ausreichend hohe Wolkenbasis – ideale Bedingungen für das Fliegen im Wiehengebirge. Somit sind wir mit fünf HAC-Flugzeugen zur Porta gefahren (ca. drei Std. Fahrt). Über fünf Stunden flottes, meist bodenahes Fliegen. Der Sprung zum Ith war problemlos möglich. Sehr schöne Aktion – und nebenbei ganz knapp den Rundensieg in der 2. Bundesliga eingefahren!“

Und das Ganze wurde nochmal in Runde

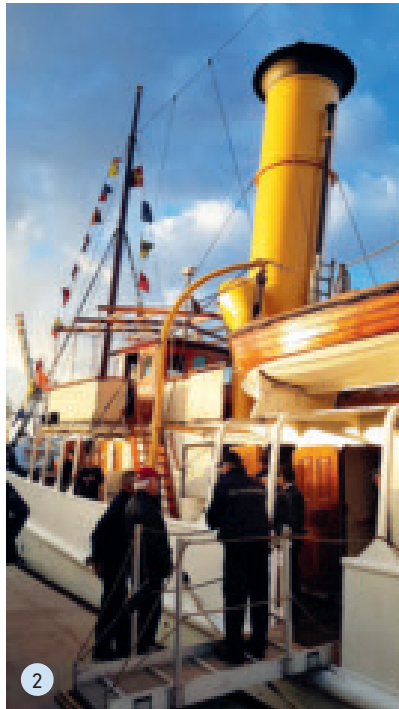
18, in der wir Platz 7 verteidigen konnten, wiederholt: „Heute ging es an die Porta Westfalica. Alle Piloten wurden mit wunderbaren und aufregenden Flügen belohnt. Alle, bis auf einen, haben es auch zum Flugplatz zurückgeschafft. Die Außenlandepiloten wurden vom Acker abgeholt und dann gab es für alle Piloten Kuchen.“

Mit Spannung wurde nun die entscheidende 19. Runde erwartet. Nach dem Punktestand schien eigentlich Platz 7 nicht gefährdet. Das Wetter war mit Blauthermik in Warmluft nicht besonders einladend, aber um den Aufstieg abzusichern, machten sich drei Piloten dennoch auf den Weg. Bundesliga fliegen heißt immer fliegen, auch an Tagen, an denen manche die Flugzeuge gar nicht erst aus dem Hangar holen. Es war dann in der Tat sehr mühsam und die Schnittgeschwindigkeiten alles andere als hoch. Zwei Punkte und Rundenplatz 19 in Runde 19 waren das Ergebnis. Aber die Gesamtplatzierung blieb bei sieben. Damit war der Aufstieg in die Bundesliga erreicht. Super Leistung der ganzen Mannschaft. Der HAC ist wieder erstklassig!

Text: Hartwig Grothkopp

BOBERGER SEGELFLIEGER AUF GROSSER FAHRT

Mit Volldampf auf der Elbe



1: Historisches Dampfschiff Schaarhörn
 2: Einstieg
 3: Cap San Diego, Kehr wieder Spitze und Elphi
 4: Feuerschiff mit Begrüßungsfontänen
 Fotos: 1+2 Anett Reimers, 3+4 Nico Müller

Weißer Dampf schoss aus dem gelben Schlot, dreimal dröhnte das mächtige Schiffshorn. Zum 830. Hamburger Hafengeburtstag wechselten 50 Boberger Segelflieger mal das Element: Von der Luft aufs Wasser. Zusammen mit Familien und Freunden „kaperten“ sie das historische Dampfschiff Schaarhörn – mitsamt seiner Mannschaft. Kapitän Rainer Stück begrüßte die Truppe herzlich, dann legte der elegante Pott mit dem golden verzierten Bug vom Bremerkai im Hansahafen ab. Drei Stunden lang stampfte das Hamburger Museumsschiff bei strahlendem Sonnenschein die Elbe rauf – und wieder runter. Dabei ließen es sich die Gäste nicht nehmen, auch einen Blick in den beeindruckenden Maschinen- und Kesselraum zu werfen, in dem Heizer und Maschinisten den Dampfer am Laufen hielten. Ein Knochenjob, und ein

staubiger dazu: Minütlich schippten die beiden Heizer die Kohlen in den riesigen Kessel nach, Temperatur und Druck ständig im Blick. Fasziniert beobachteten die Boberger dabei das dröhnende Stampfen der riesigen Kolben. „Das hier ist noch echte Schifffahrt“, zeigten sich nicht nur die Piloten äußerst beeindruckt.

Und sie haben gespürt, mit wie viel Liebe und Leidenschaft die Ehrenamtlichen des Vereins „Freunde des Dampfschiffs Schaarhörn“ das prächtige Schiff betreiben. Rund 20 Mann Besatzung haben den maritimen Ausflug begleitet und sich rührend um ihre Boberger Gäste gekümmert.

Der 1908 erbaute Dampfer hat eine bewegte Vergangenheit hinter sich, war unter anderem als Minensucher und Vermessungsschiff im Einsatz. Ursprünglich aber sollte er bedeutende

Gäste wie Kaiser Wilhelm II. durch den Hamburger Hafen schippen – doch dazu ist es nie gekommen.

Heute kann jeder das Museumsschiff chartern oder auf Traditionsfahrten dabei sein. So wie die Boberger eben. Und die genossen auch die hervorragende Bewirtung der Crew an Bord. Knackige Fischbrötchen, die besten hausgemachten Frikadellen ever und eine vorzügliche (selbstgekochte!) Gulaschsuppe ließen sie sich im hübschen Jugendstilsalon oder an der Reling schmecken und konnten sich dabei an Hamburgs wunderschöner Skyline mit Elphi, Michel und Blankeneser Treppenviertel kaum sattsehen. Für so ein herrliches Erlebnis haben die Segelflieger gern mal das Element gewechselt – und werden nächstes Jahr zu Wiederholungstätern. Schiff ahoi!

Autorin: Renate Reith

WIR GRATULIEREN ZUM ERSTEN ALLEINFLUG:



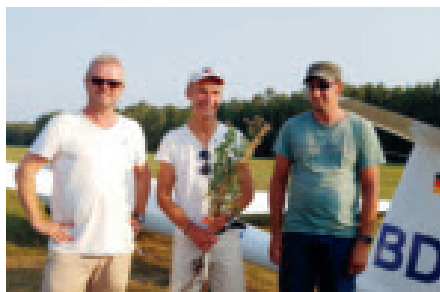
Bruce Determann
HAC Boberg
am 25.05.2019
bei Fluglehrer
Klaus Herbst in Boberg



Jannik Heitmann
HAC Boberg
am 17.06.2019
bei Fluglehrer
Ralf-Thomas Müller in Boberg



Malte Marschall und Florian Graf
HAC Boberg
am 24.08.2019
bei den Fluglehrern Andreas
Bergmann und Carsten
Portmann in Boberg



Gunnar Pfeiffer
HAC Boberg
am 25.08.2019
bei den Fluglehrern Jörg Bonsack
und Patrick Kharadi in Boberg



Julian Wengorz
HAC Boberg
am 25.08.2019
bei den Fluglehrern Jörg Bonsack
und Patrick Kharadi in Boberg



Boris Gerasimon
HAC Boberg
am 08.09.2019
bei Fluglehrer
Carsten Portmann in Boberg



Henry Lübberstedt
HAC Boberg
am 07.09.2019
bei Fluglehrer
Carsten Portmann in Boberg

TERMINE

DATUM

VERANSTALTUNG

12.10.2019	Thermikdankfest, Clubhaus HAC Boberg, 18:00 Uhr
24.11.2019	DMST Siegerehrung und Krumsiek Preisverleihung 15:00 Uhr im Clubhaus HAC Boberg

FIX THE DATE

Niedersächsischer Segelfliegertag am 17. November um 10 Uhr in Verden,
Haags Hotel Niedersachsenhof, Lindhooper Str. 97



Rund um die Tagesordnung wird es wieder einen interessanten Ausstellerbereich geben, Mitgliedererhebungen und DMSt-Siegerehrung nach neuem Konzept und mit neuen Präsenten und natürlich wieder einen spannenden Vortrag.

Offizielle Einladung und Tagesordnung erfolgen fristgerecht zur Veranstaltung

Bis dann, in Verden. Ich bin dabei und du?

Andreas Wenzek

Vorsitzender der

Segelflugkommission des LVN

NIEDERSÄCHSISCHER MOTORFLIEGERTAG 2019

Liebe Motorflieger,
liebe Fliegerfreunde,
liebe Interessierte am Motorflugsport!

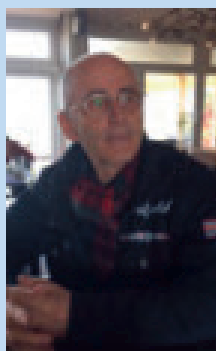
Seit Jahren verfolgen wir alle, mehr oder weniger interessiert, die Entwicklungen in der allgemeinen Luftfahrt in Deutschland. Sind wir doch diejenigen, die von Änderungen betroffen sind!

Und spätestens bei anstehenden Einschnitten ist der Ruf nach Verbandsaktivitäten, Hilfe oder Gegenwehr auf regionaler oder überregionaler Ebene nicht zu überhören.

Aber – setzt das nicht auch in einer ganz bestimmten Art und Weise Eigenaktivitäten voraus? Solidarität und Organisation in einem starken Verbund von Gleichgesinnten – als Mitglied in einem Verein oder im Verband zum Beispiel? Als Vorsitzender der Sportfachgruppe Motorflug im Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. möchte ich allen – den

Mitgliedsvereinen, den Sportfachgruppen Motorflug in den Vereinen, den Einzelmitgliedern oder den Interessierten am Motorflug – anbieten, aktiv am Geschehen teilzuhaben und lade euch alle sehr herzlich zu unserer nächsten Veranstaltung der Niedersächsischen Motorflieger nach Verden/Aller ein:

Niedersächsischer
Motorfliegertag 2019
TERMIN: 16. November 2019
ORT: Hotel NIEDERSACHSENHOF
in Verden, Lindhooper Str. 97
BEGINN: 10.00 Uhr



Ich würde mich sehr freuen, wenn ich euch dort begrüßen könnte, und freue mich auf zahlreiches Erscheinen. Dass es interessante Themen und qualifizierte Refrenten geben wird, ist versprochen.

Fragen? Informationen gibt es beim Leiter der Veranstaltung, also bei mir:

Theodor Dornemann
Tel: 05151-24119;
Mobil: 0151-52 980 738 oder via Mail
unter: theodordornemann2@gmail.com
Oder bei der Geschäftsstelle des
Luftsport-Verband Niedersachsen e.V.
unter 0511-601060.

Na denn, man trifft sich in Verden.

Gute Anreise!

ZUR RICHTIGEN ZEIT AM RICHTIGEN ORT – HERAUSFORDERUNG RALLYEFLIEGEN

Niedersachsen-Rallye 2019 in Blexen



- 1: Deichidyll am Flugplatz Blexen
- 2: Eröffnungsbriefing der Niedersachsen-rallye mit 20 teilnehmenden Besatzungen von Baden-Württemberg bis Schleswig-Holstein – darunter zehn Einsteiger
- 3: Anflug zur Ziellandung in Blexen
- 4: Die zufriedenen Einsteiger-Sieger zwischen dem Vorsitzenden der Motorflugkommission des LVN Theo Dornemann (links) und dem Wettbewerbsleiter Wilfried Wrede (rechts)

In den letzten Jahren habe ich die weitergeleitete Mail mit der Einladung für die Niedersachsenrallye immer recht schnell überflogen und nicht weiter groß beachtet. Rallyes, sind das nicht anstrengende Navigationsaufgaben für alte Leute? Dieses Jahr war es aber anders. Ich suchte noch eine Flugveranstaltung im Mai und an der netten Einladungsmail blieb ich dieses Mal hängen. Wieso eigentlich nicht das Ganze einmal ausprobieren? Die Motorflugkommission übernahm die Startgebühr, die Rallye sollte nur an einem Tag stattfinden, zudem nur etwa eine Flugstunde entfernt an der Nordseeküste in Blexen. Außerdem hatte ich durch meine Fluglehrerausbildung mein Theoriewissen

wieder etwas aufgefrischt und war einer spannenden Aufgabe gegenüber nicht abgeneigt. Mein Co. Stefan war sowieso schon immer für knifflige Herausforderungen zu begeistern, und zusammen in der PA 18 sind wir durch jahrelange gemeinsame Fliegerei ein eingespieltes Team. Die Zeit vor der Rallye nutzte ich für die Vorbereitung und las mir das Regelwerk durch, um einen Eindruck zu erhalten, was da auf uns zukam. Zudem bastelte ich mir einige Hilfsmittel, wie zum Beispiel ein Messlineal für nautische Meilen im Maßstab 1:200.000 und einen Formelzettel. Am Vortag der Rallye trafen wir uns schon recht früh am Flugplatz, um das Flugzeug vorzubereiten und noch einige Ziellandungen zu

üben. Da TopMeteo für den kommenden Vormittag in unserem Bereich etwas pessimistisch aufliegende Bewölkung prognostizierte, beschlossen wir kurzerhand, schon am Vorabend der Rallye nach Blexen zu fliegen. Dort konnten wir nicht nur bei der Ankunft einen schönen Sonnenuntergang über der Nordsee erleben, sondern wurden auch direkt herzlich empfangen und mit einem frisch gezapften Bier begrüßt.

Am nächsten Morgen wurden wir durch reges Treiben am Flugplatz geweckt. Die Mitglieder der ansässigen Vereine in Blexen stellten tatkräftig eine hervorragende Verpflegung sicher, die nichts zu wünschen übrig ließ. Bis zum Briefing um 11 Uhr konnten wir in Ruhe frühstücken, die Kabinenverglasung des Flugzeugs putzen und mit den nach und nach eintreffenden Teilnehmern sprechen. Immerhin wussten wir immer noch nicht so recht, was genau auf uns zukam. Das Teilnehmerfeld war eine gute Mischung aus erfahrenen Rallyefliegern und Neulingen wie uns. Viele Fragen konnten so schon in Gesprächen vor dem Briefing beantwortet werden, die Stimmung war sehr freundlich und kameradschaftlich, eine unangenehme Konkurrenzatmosphäre kam nicht auf. Mit dem Briefing begann der spannende Teil des Tages, alle relevanten Informationen wurden noch einmal zusammengefasst, dann wurden die Wettbewerbsunterlagen ausgegeben. Jede Besatzung erhielt ihre Unterlagen genau 75 Minuten vor ihrer jeweils vorgesehenen Startzeit. Eine erste Einstimmung auf die engen zeitlichen Vorgaben, die uns bis zur Abgabe der Unterlagen nach der Landung ständig auf Trab halten sollten. Ich erhielt zudem noch einen GPS-Logger zur Flugwegaufzeichnung, aus der später unsere Überflugzeiten, Kursabweichungen usw. ausgewertet wurden.

Der erste Teil des Wettbewerbs bestand aus einer kleinen Planungsaufgabe, bei der Groundspeed, Luvwinkel und Ankunftszeiten berechnet werden sollten. Nachdem wir durch diese Übung aufgewärmt waren, ging es daran, zügig alle ausgehändigten Unterlagen, wie z. B. die Karten, sinnvoll zu ordnen, den Logger im Flugzeug zu installieren und uns abflugbereit zu machen. Diese 75 Minuten vergingen durch all diese Dinge verdammt schnell.

Was war jetzt genau die Aufgabe? Nachdem sekundengenauen Start, die Zeit lieferte die Loggeranzeige, hatten wir verschiedene Wendepunkte abzufliegen. Wie die Wendepunkte aussahen, wussten wir durch zwei Blätter mit Wendepunktbildern, natürlich nicht in der abzufliegenden Reihenfolge. Was an den Wendepunkten zu finden war, ging aus einer Flugverlaufsbeschreibung

hervor. Für jeden dieser Wendepunkte gab es je nach vorher angegebener Geschwindigkeit, bei uns 70 Knoten, eine Überflugzeit. Diese Überflugzeit galt es auf die Sekunde genau einzuhalten. Während des Fluges zeigten sich, gerade bei dieser Aufgabe, die beachtlichen Langsamflugeigenschaften der PA 18 als vorteilhaft, denn nicht selten kamen wir etwas zu früh an den Wendepunkten an und ich musste beherzt „auf die Bremse treten“. Damit das Ganze aber nicht zu langweilig wurde, mussten wir auf der Kursstrecke zwischen den Wendepunkten auch noch sogenannte Streckenbilder finden. Diese waren ebenfalls auf zwei DIN-A4-Blättern unsortiert mitgegeben worden.

Uns jedenfalls ist überhaupt nicht langweilig geworden bei der Bewältigung dieser Aufgaben. Ich war vorne damit beschäftigt, den Kurs und die Geschwindigkeit so gut es ging zu halten, den nächsten Wendepunkt möglichst früh zu entdecken und zeitgemäß zu erreichen. Stefan musste mir zu diesem Zweck vom hinteren Sitz ständig die Loggerzeiten durchgeben. Er hatte nämlich vorne keinen Platz gefunden. Sicherlich eines der Dinge, die beim nächsten Mal optimiert werden müssen. Ich durfte ihn mit meinem nervigen Nachfragen jedoch nicht allzu häufig von seiner eigentlichen Haupttätigkeit abhalten, dem Finden und richtigen Einzeichnen der Streckenbilder.

So verging die Zeit bis zu unserem Zwischenziel Oldenburg recht zügig. Flüge mit Groundspeeds von teilweise unter 60 Knoten erlebe ich sonst als deutlich zäher. Aber so war ich beinahe froh, eine kurze Verschnaufpause vom Navigieren zu bekommen und „nur“ mal eben eine Ziellandung abzuliefern. Bei spürbarem Gegenwind und einer dankbaren Graspiste aber mit der Piper durchaus machbar.

Danach führte uns die restliche Flugstrecke wieder halbkreisförmig nach Blexen zurück. Es war dann spannend, über Funk zu hören, wie präzise auch die anderen Teilnehmer den letzten Überflugpunkt erreichten und zur abschließenden Ziellandung anfliegen. Nach der Landung blieb uns noch etwas Zeit, den Lösungsbogen auszufüllen, in den die Entfernung der entdeckten Strecken-

bildobjekte vom jeweils vorangehenden Wendepunkt einzutragen waren. Hier kam nun auch endlich mein gebasteltes Messlineal zur Geltung.

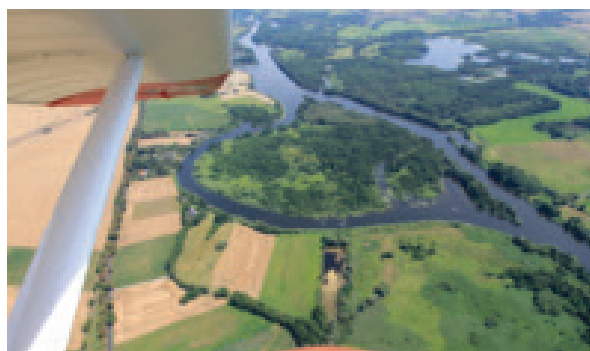
Dann fiel die Anspannung der letzten 106 Minuten und 6 Sekunden langsam von uns ab. Die exzellente Verpflegung der Blexener Fliegerkameraden half uns, dem sogleich aufkommen den Hunger schnell abzuwehren. Durch eine Live-Auswertung der Flugdaten kam dann aber durchaus wieder etwas Spannung auf. Wie hatten wir wohl abgeschnitten? Während des Fluges hatten wir ein gutes Gefühl, die Zeiten passten einigermaßen und Stefan hatte viele Streckenbilder gefunden. Und tatsächlich, nachdem die Auswertungsliste vollständig war, standen wir immer noch recht weit oben. Unsere Platzierung reichte für den ersten Platz der Einsteigerklasse und für den dritten Platz in der niedersächsischen Gesamtwertung. Die Preise hierfür nahmen wir bei der Siegerehrung stolz entgegen. Nach einer abschließenden Stärkung flogen wir dann zurück nach Hause, um dort unseren unerwarteten Erfolg noch etwas zu feiern.

Abschließend möchten wir uns ganz herzlich für die hervorragende Organisation und die ausgezeichnete Verpflegung in Blexen bedanken. Uns hat die Niedersachsenrallye sehr viel Spaß gemacht, und wir sind beim nächsten Mal bestimmt wieder mit dabei. Rallyefliegen, das wissen wir jetzt, bietet eine tolle Herausforderung, sowohl für Einsteiger als auch für erfahrene Piloten und in der freundlichen Atmosphäre dieser Veranstaltung fühlt man sich gleich wohl. Wir können also jedem nur empfehlen, diese Erfahrung selbst einmal zu machen!

Text: Jan Baucke und Stefan Kösel

Fotos: Axel Fenker, MSC Bremerhaven

FLIEGERLAGER IN BRANDENBURG



Der AC Braunschweig war schon im Vorjahr zu einem Fliegerlager nach Brandenburg an der Havel aufgebrochen und die Rückkehrenden waren so begeistert, dass auch in diesem Jahr fast die ganze aktive Segelfluggruppe des Vereins nach dort reiste. Ausgerüstet mit allen Flugzeugen, großem Mannschaftszelt und Kochzelt einschließlich sämtlichen Zubehörs, ging die Reise am Freitag, dem 12.07. gen Osten. Die ASK 21 des LVN (danke dafür) war auch dabei und wurde dann sehr, sehr gern geflogen. Vielleicht ein Nachfolger unserer ASK 13?

Nach Ende eines Gewitterschauers wurde das Zeltlager schnell aufgestellt und wir sehr herzlich vom Fliegerklub Brandenburg begrüßt. Eine tolle Woche mit Flugbetrieb an allen Tagen sollte folgen. Alle kamen auf ihre Kosten, sprich Schulstarts, Platzflüge, Überlandflüge in die Gegend, um Berlin herum oder sogar bis in die Oberlausitz, Flugzeugschlepps hinter einer Wilga mit Schulung und F-Schlepp-Berechtigung, zwei 50-km-Flüge für die Lizenz, Mitflüge auf einer 54 Jahre alten Slingsby. Das Wetter spielte mit, selbst an

Tagen, die „ohne“ Thermik begannen, waren viele Flüge länger als eine Platzrunde und sogar einer mit zweieinhalb Stunden möglich. Besseres Wetter gab es in der zweiten Wochenhälfte. Die Wasserlandschaft um die Stadt Brandenburg herum war, aus der Luft gesehen, jedes Mal die Wucht in Tüten. Da ging einem förmlich das Herz auf. Und was wurde die knapp 40 Teilnehmer starke Gruppe verwöhnt! Zwei Segelfliegerdamen haben uns morgens ein tolles Frühstück serviert. Jedes Mal mit frischen Brötchen, von Hayung, unserem Chefkoordinator geholt, und abends ein warmes Essen vom Feinsten, sehr gut und reichlich und immer perfekt abgeschmeckt. Danach oft noch ein gemütlicher Umtrunk im großen Zelt.

Was gab es sonst noch? Ulf organisierte einen Ziellandewettbewerb so nebenbei, an dem das Gute war, dass zwei Profis (Fluglehrer) die ersten Plätze belegten und ein Youngster von uns ihnen folgte. Noch besser allerdings war, dass alle beteiligten Piloten saubere Landungen machten und das Material schonten. Die Gastgeber zeigten sich von der besten

Seite und flogen in der Woche auch tüchtig mit. Ich glaube, wir haben in dieser Zeit voneinander viel gelernt. Das Einschachteln der aufgerüsteten Segelflugzeuge abends war immer eine Lehrstunde und wurde akribisch von den Schachtelmeistern durchgeführt. Die Startleiter und Fluglehrer gaben sich große Mühe, um die Sicherheit des Flugbetriebes zu gewährleisten. Hat geklappt.

Zum Schluss gilt unser Dank allen Beteiligten für ihren Einsatz. Die Platzverhältnisse dort waren ganz prima, die sanitären Einrichtungen verdienen großes Lob. Der Brandenburger Fliegerklub ist ein toller Verein mit ganz vielen liebenswerten Menschen (nicht wahr, Niko?). Am Sonntag, dem 21.07. sind wir dann schweren Herzens nach Braunschweig zurückgekehrt. Eine Woche prallvoll mit Erinnerungen war vorüber. Wir kamen nicht dazu, die Stadt mit ihrer Dominsel zu besichtigen oder im Beetzsee zu baden. Wir wollten ja fliegen und das haben wir dann auch ausgiebig getan.

Jürgen Daube
AeC Braunschweig

NEUES SEGELFLUGZEUG FÜR DEN LUFTSPORTVEREIN HUDE e. V.



1



2

- 1: Links Deniz Kurku mit dem Vorstand des LSV Hude e. V. in Ganderkesee
- 2: Ausbildungsleiter Norbert Lautner erklärt Deniz Kurku die Instrumente
- 3: Christoph Hoffmann, erster zugelassener Pilot auf dem Taurus, gibt Tipps



3

Am Sonntag, dem 25.08.2019, hatte das neue Vereinsflugzeug TAURUS im Beisein des niedersächsischen Landtagsabgeordneten Deniz Kurku sein erstes offizielles Roll-Out und damit die Übergabe in die Hände der Piloten.

Mit dem selbststartenden Segelflugzeug TAURUS ist der Verein sehr gut für die Zukunft gerüstet. Der Kauf dieses modernen Segelflugzeuges (Wert 110.000 Euro)

wurde vom Verein selbst und mit Unterstützung der Mitglieder realisiert. Dieses Flugzeug ist bisher einzigartig in einem Verein in Norddeutschland. Deniz Kurku wäre gerne selbst eine Runde mitgeflogen, war aber am Sonntag in Terminnot. Auf jeden Fall wird der Flug noch in diesem Jahr nachgeholt.

Mehr zum Flugzeug: <https://www.lsv-hude.de/presentation-taurus/>

PLATZ 4 FÜR RINTELNER SEGELFLIEGER

Zwei Deutsche Meister in der Offenen Klasse

Die Doppelsitzer- und Offene Klasse starteten vom 08. - 19. Juli 2019 am Flugplatz Stendal-Borstel zu ihrer Deutschen Meisterschaft im Segelfliegen. Unter den Teilnehmern befanden sich auch drei Teams vom Luftsportverein Rinteln. Der Austragungsort liegt im Norden Sachsen-Anhalts, auf halber Strecke zwischen Wolfsburg und Berlin in der Altmark, und wird 2020 die Weltmeisterschaft ausrichten.

Das für den Luftsportverein Rinteln in der Doppelsitzer-Klasse startende Team Uli Gmelin und Co-Pilotin Christine Grote leisteten sich am 1. Wertungstag (WT) einen klassischen Fehlstart mit Platz 29 von 37 Teilnehmern. Bereits am 2. WT flogen sie einen Tagessieg heraus und mit Ausnahme des 4. WT mit Platz 22 belegten sie immer Plätze unter den Top-Ten. Nach sechs Wertungsflügen belegten sie im Gesamtklassement mit zwei weiteren Teams mit jeweils 4393 Punkten den 4. Platz. Nach dem Bronzeplatz bei der diesjährigen Europameisterschaft in Polen für das fliegende Ehepaar ein super Ergebnis. Gewonnen hat diese Klasse das Team

Geisen/Pfennig vom LSV Mönchsheide mit 4521 Punkten vor den Schweden Ganev/Jobs mit 4467 Punkten, gefolgt vom Team Müller/Hörber vom LSV Homburg/Ohm mit 4429 Punkten.

Die Offene Klasse konnte an sieben Wertungstagen zu Flügen zwischen 201 und 606 km starten. Die späteren Sieger Felipe Levin (Juniorenweltmeister 2009 und 2011) und Michael Sommer (vierfacher Weltmeister) praktizierten den Teamflug in Vollendung und beherrschten die Konkurrenz mit ihren EB 29R nach Belieben. Mit Ausnahme des 3. WT, hier lag Levin vier Punkte vor Sommer, führten die zwei Piloten immer punktgleich die Tabelle an. Die Leistungsdichte ist in dieser Klasse recht eng. Die Rintelner Teams Schramme und Beck waren mit Max Kollmar von der FLG Donzdorf im Teamflug unterwegs. Am 2. WT war Kollmar nur zwei Minuten und zwei km/h schneller unterwegs als die Rintelner Piloten und landete auf Tagesplatz 7, wäh-



Wieviel Zeit bleibt noch zum Bewältigen der Aufgabe? Stephan Beck, Max Kollmar und Reinhard Schramme

rend Schramme und Beck die Plätze 17 und 20 belegten. In der Gesamtwertung landeten die Rintelner Teilnehmer Reinhard und Daniel Schramme auf dem 13. Platz mit 4073 Punkten und Stephan Beck auf Platz 14 mit 4043 Punkten. Die neuen Deutschen Meister sind Felipe Levin und Michael Sommer mit jeweils 5074 Punkten.

Alle Rintelner Piloten konzentrieren sich jetzt auf die fünf noch ausstehenden Runden in der 1. Segelflug-Bundesliga, die sie seit Runde 14 mit einem Punkt Vorsprung vor der LSG Bayreuth anführen.

Text: Dieter Vogt; Bilder: Rolf Bödeker

AUSBILDUNGSERFOLGE BEIM LUFTSPORTVEREIN RINTELN

Flugschülerin begann im April mit der Ausbildung



1



2



3



4

- 1: Armin Lukas bereitet sich auf seine drei Überprüfungsflüge vor
 2: Armin Lukas vor dem Start zu seinem 50-km-Überlandflug
 3: Selin Cikin erhält ihre erste Segelflugschwinge von ihren Fluglehrern Stephan Beck und Norbert Siebert überreicht
 4: Die stolze Alleinfliegerin mit ihrem Fluglehrer Stephan Beck

Endlich ohne Fluglehrer fliegen, der Wunsch eines jeden Flugschülers. Am Sonntag, dem 25. August, erfüllte sich dieser Traum für die Flugschülerin Selin Cikin aus Hessisch Oldendorf. Sie absolvierte die ersten drei Starts und Landungen mit dem Segelflugzeug ohne Fluglehrer.

Nach der dritten Landung gratulierten alle Fliegerfreunde des LSV der Alleinfliegerin zur bestandenen A-Prüfung und wünschten allzeit schöne Flüge. Jetzt schließen

sich für Selin Cikin weitere Ausbildungsschritte und Alleinflüge unter Aufsicht der Fluglehrer an, mit dem Ziel, die zweite und dritte Segelflugschwinge zu erlangen. Mit der Segelflugausbildung hat Selin Cikin erst Anfang April dieses Jahres begonnen und ihr Wunsch ist, eines Tages als Pilotin für eine große Fluggesellschaft zu fliegen.

Bereits am 10. August hatte Armin Lukas seine praktischen Überprüfungsflüge mit dem Prüfer Armin Brennenstuhl zu absolvieren. Obwohl an diesem Tag starker Crosswind vorherrschte, hat er seine Flüge mit Bravour gemeistert und darf

jetzt eigenverantwortlich starten. Vorausgegangen war natürlich die theoretische Prüfung und der anschließende 50-km-Überlandflug. Sein Flugauftrag für diesen 50-km-Flug besagte, dass er von Rinteln nach Bohmte fliegen sollte. Da die Bedingungen aber so gut waren, landete er nicht in Bohmte, sondern flog die Strecke auf „Umwegen“ wieder zurück und hat aus den 50 km gleich 200 km gemacht. Auch ihm wünschen die Fliegerkameraden des LSV allzeit gute Flüge!

Text: Dieter Vogt

Fotos: Martina Sasse

EMMA MEINDERMANN VOM AERO-CLUB BRAUNSCHWEIG MACHT IHRE ERSTEN ALLEINFLÜGE



Emma freut sich mit ihrem Fluglehrer Markus Schmied über ihren ersten Alleinflug

Den 30.08.2019 wird Emma sicher immer in ihrem Gedächtnis behalten, weil es ein ganz besonderer Tag für die Gymnasias-tin war. Für ihre regelmäßige Teilnahme am Flugbetrieb unserer Segelfluggruppe in den letzten Monaten wurde sie mit ihren ersten drei Alleinflügen belohnt. Nach der Freigabe durch unser Fluglehrerteam Markus Schmied und Jörg Meyer startete sie um 16:45 Uhr Ortszeit mit unserer ASK 13 bei prächtigem Spätsommerwetter zu ihrem ersten Soloflug. Emma ist ein waschechtes Flugplatzkind, weil ihr Vater Bernd, der jetzt in Ummern für die Luftsportgemeinschaft Fallersle-

ben fliegt, ein „alter Herr“ der Akaflieg Braunschweig ist und sie seit ihrer frühesten Kindheit regelmäßig zum Flugbetrieb auf den Braunschweiger Flughafen mitgenommen hat.

Wir wünschen dir für deine Zukunft schöne und erlebnisreiche Flüge!

Zudem gratulieren wir an dieser Stelle auch noch Christoph Noack, der am selben Tag mit der LS 4 seinen 50-Kilometerflug mit dem Wendepunkt Groß Oesingen erfolgreich absolvieren konnte.

Text: Rolf Wagner

Foto: Hayung Becker

WEITERE AUSBILDUNGSERFOLGE BEI DER SFG NORDHOLZ/CUXHAVEN e. V.



Lucia Begemann



Malte Kitzig

Mit dem Wetter an der Küste muss man mitunter geduldig sein. Bis zur Jahresmitte hielten sich die grandiosen Segelflug-Tage für die Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V. noch in Grenzen. So war es ein eher wolkenverhangener Tag Mitte Juli, an dem Malte Kitzig (15) seine A-Prüfung fliegen konnte. Dabei ließ er sich von Wolken, Wind und sogar ein paar Regentropfen nicht stören und flog ohne Thermik erfolgreich und zielsicher seine ersten Platzrunden im Alleinflug. Mitten

in den Ferien und kurz vor dem Sommer-Fluglager bietet dies ideale Voraussetzungen für weitere Ausbildungserfolge. Bereits im Juni war es auch für Lucia Begemann (15) so weit. Sie war eigentlich als Helferin beim Gerd-Zeiger-Vergleichsfliegen in Stade dabei. Da aber auch dort das Streckenfliegen an den ersten beiden Wettbewerbstagen eher unterging, ergab sich die tolle und seltene Gelegenheit, auf einem zuvor unbekannten Flugplatz die ersten Alleinflüge zu absolvieren. Zu die-

sem besonderen Erlebnis, das sie nunmehr als Dritte in ihrer Familie erleben durfte, gratulierten mehr als 100 Anwesende. Die Feier beim GZV konnte Lucia nun noch viel mehr genießen.

Der Verein, die Flugschülerkameraden, die Fluglehrer sowie jeweils die Familien freuen sich darüber, dass die Ausbildung so erfolgreich verläuft. Es darf noch mehr davon kommen.

Tobias Schmidt

Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V.



1



4

LSV BÜCKEBURG-WEINBERG e. V. Vier A-Prüflinge aus dem diesjährigen Sommerlager



2



3

1: Felix Martin (Mitte) mit den Fluglehrern Friedhelm Harting (links) und Christian Lasche (rechts) – 19.07.2019

2: Jannik Borrman mit Fluglehrer Friedrich-Wilhelm Krantz – 22.07.2019

3: Julius Rüter mit Fluglehrer Friedrich-Wilhelm Krantz – 22.07.2019

4: Lukas Borrman mit Fluglehrer Friedrich-Wilhelm Krantz – 23.07.2019

WIR GRATULIEREN!

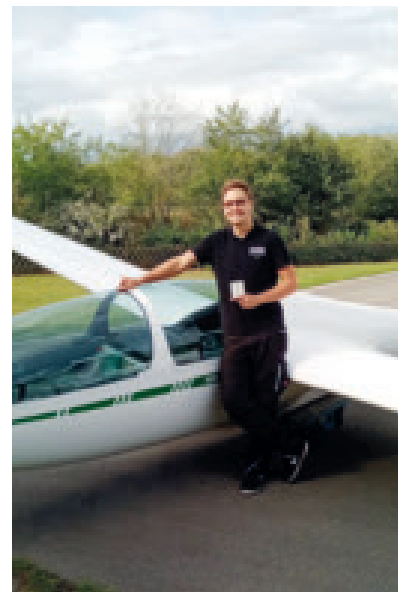


Am 10. Juli 2019 war das Wetter optimal für A-Flüge und so konnte Finn-Dorian Lohmann (15) seine ersten drei Alleinflüge absolvieren. Auch er kassierte traditionell den Klapps auf das Hinterteil, damit er die Thermik besser erspüren kann.

**VfL-Rotenburg
(Wümme) e. V.**

Unser Flugschüler Jan Korporal hat am 19.08. Seine Prüfung zur Segelfluglizenz SPL bestanden.

**Hermann Hanneken
Segelflugverein Aschen-
dorf Herbrum**



TERMINE

VERBAND

16.11.2019 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsische Motorflugtagung	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
17.11.2019 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegertag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
14.03.2020 – Beginn: 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden

AUFRISCHUNGSSEMINARE FÜR LEHRBERECHTIGTE

07.12. – 08.12.2019 – Beginn: 10.00 Uhr	Auffrischungsseminar gem. EU-Verordnung 1178/2011 Teil FCL 940.FI.	Ausrichter: Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. und der Deutsche Segelflugverband e. V. Ort: Braunschweig, Institut für Strömungsmechanik
---	--	--

MOTORFLUG

29.07. – 02.08.2020	20. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangsleiter: Theodor Dornemann
---------------------	--------------------------------------	--

MODELLFLUG

28.02. – 01.03.2020	76. Bundesmodellflugtagung des DAeC in Bad Münde am Deister
---------------------	---

NACH ABSPRACHE

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5
Hannover: guenter.bertram@daec-lvni.de Hamburg: lsp@carsten-brandt.de

**REDAKTIONSSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE DEZEMBER 2019/JANUAR 2020
IST AM 01.11.2019!**

MEIN ERSTER STRECKENFLUGLEHRGANG

Viel Spaß, nette Leute, nicht das beste Wetter und doch immer was zu tun

Am Samstag, dem 27.07.2019, traf sich eine bunt gemischte Gruppe aus Alt und Jung, streckenflugerfahren und -unerfahren für den Lehrgang Rheinland-Pfalz. Dieser fand auf dem Flugplatz Burg Feuerstein in Bayern statt. Alle Teilnehmer verfolgten hierbei das gleiche Ziel: Sie wollten eine schöne Woche mit tollen Flügen und viel Spaß füllen. Ich war dieses Jahr das erste Mal mit dabei und möchte euch nun meine Eindrücke schildern.

Ich, Anna Bachmann (17 Jahre) von dem Luftsportverein Mönchsheide, habe an diesem Event mit meinem Team teilgenommen. Dies bestand aus meiner Trainerin Alice Toups und dem Flugschüler Steffen Müller. Wir waren mit dem Duo Discus T unseres Vereins dort. Nachdem ich meinen Flugschein vor einem Jahr erhalten habe, bin ich nicht viel auf Strecke gegangen und hatte das Glück, dass Alice die gute Idee hatte, mich mitzunehmen. Sie war dort eine der elf Trainer/innen und wir sind während dieser Woche mit dem Duo Discus aus Konz im Team geflogen, was eine tolle Erfahrung war. Doch nun zu der spannenden Woche.

Der Lehrgang startete am Anreisetag mit einem abendlichen Eröffnungsbriefing. Dabei wurden wir von der Fränkischen Fliegerschule herzlich willkommen geheißen. Anschließend gab es ein erstes gemeinsames Abendessen, welches vom Flugplatzrestaurant serviert wurde. Einige kannten sich schon, andere waren ganz neu. So wurde dieser Abend zu einem gemeinsamen Kennenlernen genutzt und viel gelacht. Ich war beeindruckt, wie viele Frauen unterschiedlichsten Alters dort anwesend waren.

Der erste Tag begann mit einer Platzeinweisung und einer Vorstellungsrunde. Danach wurden die Aufgaben verteilt, denn es gab jeden Tag einen Beauftrag-



Endlich Sommersonne und gutes Wetter. Nach dem Teamfoto ging es los zum ersten Streckenflug des Lehrgangs auf Burg Feuerstein.
Alice Toups (r.)/Trainerin
Steffen Müller (m.) und
Anna Bachmann (l.)/
Streckenflugschülerin

ten für das Wetter, die Startaufstellung und die Sicherheit. Am Abend, nach einem wetterbedingten freien Nachmittag, hatten wir die Möglichkeit, Christian Mäx fliegerische Fragen zu stellen, denn dieser hat von Burg Feuerstein aus schon 1000er geflogen. Außerdem ist er Trainer des D-Kaders Bayern. Abends sind wir noch in die benachbarte Sternwarte gegangen, wo es einen interessanten Vortrag, wegen des Wetters aber leider keine Sternenbeobachtung gab. Am darauffolgenden Tag sprachen wir abends mit Christian Mäx über das Fliegen von größtmöglichen Strecken ab Burg Feuerstein. Dies wollten wir natürlich einen Tag später ausprobieren und das ganze Feld war in der Luft. Doch das Wetter sah besser aus als es war, und so verzeichneten wir eine erste Außenlandung auf der Friesener Warte, welcher einer der Nachbarplätze ist. Unser Team ist erst gar nicht vom Platz weg geflogen. So gab es am nächsten Abend einen Außenlandevortrag von Charly Müller, was uns auf den darauffolgenden Tag vorbereiten sollte.

Endlich war es soweit: Es wurden am Donnerstag, dem 1.08.19, die ersten Streckenflüge durchgeführt. Unser Duo Team war diesmal sogar gemeinsam in der Luft, da im „Trainie“-Duo ein Platz

frei war. So ging es frei nach Lust und Laune die besten Wolkenstraßen entlang und wir kamen am Ende des Tages auf fast 400 km. Beim Abendessen sah man nur zufriedene Gesichter und hörte ganz viele tolle Geschichten über die spannenden Ereignisse des Tages. Dies sollte aber auch der einzige Streckenflugtag dieses Lehrgangs gewesen sein. So hieß es nach einem weiteren Tag Freizeit, wo immer und immer mehr gemeinsam gemacht wurde, für die meisten ab nach Hause. Doch für manche ging es auch weiter nach Aalen auf einen Wettbewerb.

Mein Team und ich sind noch eine Woche geblieben, haben uns die Gegend von unten sowie von oben angeschaut und hatten super viel Spaß. Es kam sogar für jeden noch ein schöner Streckenflug dabei rum und ich bin meine ersten 400 km geflogen. Wie gesagt, trotz des mittelmäßigen Wetters eine tolle Erfahrung mit netten Bekanntschaften, jeder Menge Spaß und immer guter Laune.

Nun möchte ich mich noch bei Herbert Pütz für die tolle Organisation, bei Peter Fabian für die reibungslose fliegerische Leitung und bei dem Förderverein Streckensegelflug RP für die finanzielle Unterstützung bedanken.

Anna Bachmann

Flugsicherheitstraining LSV-RP Gap/Seealpen PARLEZ-VOUS FRANÇAIS?



Bereits seit 16 Jahren und zum 26. Mal lädt der Luftsportverband Rheinland-Pfalz zum Alpenflugtraining in die französischen Seealpen ein. Zentraler Anlaufpunkt ist dabei das Flugsportzentrum in Gap-Tallard (LFNA). Egal ob Einsteiger oder Wiederholungstäter – dem Reiz der Landschaft und der Möglichkeit, mit Gleichgesinnten ein paar Tage den Alltag hinter sich zu lassen, kann man sich kaum entziehen.

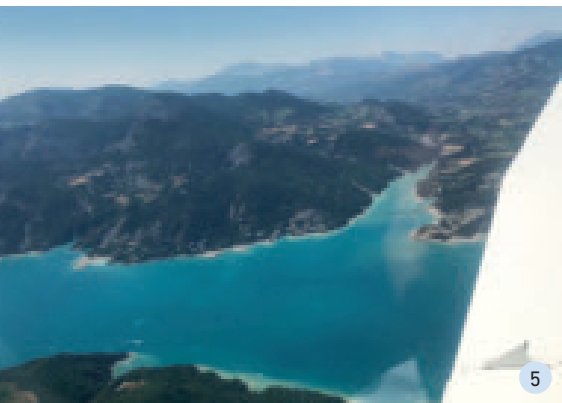
Irgendwann trägt sich wohl jeder TMG-, UL- oder PPL-Neuling mit dem Gedanken, ins europäische Ausland zu fliegen. Der eine früher, der andere später. Manche vielleicht nie. Letztere sollten diesen Bericht besonders aufmerksam lesen, ist er doch vor allem dazu gedacht, Vorurteile abzubauen und Appetit auf „vols en France“ zu machen. Dem Autor erging es im Jahre 2014 erstmals so. Was liegt in der Südpfalz näher, als nach Frankreich zu fliegen? Von Schweighofen (EDRO) sind es gerade mal 300 Meter bis zur Grenze, das kann doch wirklich nicht so schwer sein! Ist es auch nicht – dennoch sollte Mann/Frau sich im Vorfeld ein paar Gedanken dazu machen. Mir ging es seinerzeit weniger darum, mal einen kurzen

Ausflug zu einem grenznahen französischen Platz zu unternehmen. Es sollten schon die Alpen sein, idealerweise in Kombination mit der Mittelmeerküste. Nun hört und liest man ja allerlei Abschreckendes über die französische Luftraumstruktur. Allein der Gedanke an all die temporären Tieffluggzonen und Sperrgebiete um die Nuklearanlagen legt die Frage nahe, wie hoch die Kauti-on im Falle einer Festnahme ist. Und ob man denn den eigenen Flieger je wiederbekommt.

Also, zu spaßen ist mit der Luftraumstruktur hüben wie drüben nicht. Man sollte, besser gesagt man muss, zu jedem Zeitpunkt wissen, wo man sich befindet und welche von den zahlreichen den Flugweg kreuzenden RTBA-Zonen (réseau très basse altitude) gerade aktiv ist. Das ist in Zeiten von Moving Maps und Internet viel einfacher als man denkt. Und es gibt eine unschätzbare Hilfe, die nicht mal etwas kostet: FIS! Die französischen Kollegen sind so etwas von hilfsbereit und geduldig, das muss man erlebt haben. Von wegen „die schicken gleich eine Mirage“! Kann passieren, wenn man blind im Vertrauen auf die eigene Unfehlbarkeit schnurstracks von A nach B fliegt. Also Hemmungen

überwinden und kommunizieren. Besser zu viel als zu wenig.

Und wie ist das eigentlich mit der Sprache? Neben der komplizierten Luftraumstruktur wohl weiterer potenzieller Showstopper bei der Überlegung „Soll ich oder soll ich nicht (nach Frankreich) fliegen?“ Dazu kann ich aus eigener Erfahrung sagen: Ganz ohne französische Grundkenntnisse geht es in der Praxis nicht. Es ist einerseits völlig legal mit dem BZF1 in Frankreich zu fliegen (ohne natürlich nicht!). Bei FIS und auf den größeren Flugplätzen, erst recht in Kontrollzonen, ist professionelles Englisch kein Thema. Doch andererseits sind da die zahlreichen, gerade für uns Sportflieger so interessanten, kleineren Plätze. Da geht ohne französischen Flugfunk gar nichts! Man muss zumindest die wichtigsten französischen Sprechgruppen kennen und sollte das französische Alphabet und Zahlensystem sicher beherrschen. Allein auswendig lernen reicht da nicht. Man muss verstehen, was die anderen Verkehrsteilnehmer einem sagen wollen. Umso mehr, da viele Vereinsplätze keinen Flugleiter haben. Da bekommt man als Deutscher beim allerersten Anflug fast einen Schock. Wie, ich soll jetzt selbst die Landerich-



- 1: Faszinierendes Wolken-spiel im Vallée du Drac
- 2: Routing von Bremgarten nach Gap
- 3: Traumkulisse am Altipor-t de l'Alpe d'Huez LFHU „Henri Giraud“ in 6000ft.
- 4: Das Erlebnis auf LFHU zu landen drückt sich in den Gesichtern der Piloten aus. Links Wal-ter Bosshard und Ernst Eymann
- 5: Blick über den Lac de Serre-Ponçon (größter Stausee in Mitteleuropa)
- 6: Rendez-vous in Mont Dauphin (LFNC)

tung festlegen? Dauernd funke ich und niemand antwortet mir. Man fühlt sich so etwas von allein, geradezu beängstigend. Hat man sich einmal daran gewöhnt, kommt es einem nach der Rückkehr in Deutschland vor, als wäre man im falschen Film. Versucht der Turm gerade, mir die Verantwortung und Entscheidung fürs Fliegen abzunehmen? In Frankreich passt jeder stets selbst auf, anders funktioniert es drüben gar nicht. Und hier? In Gap wird vom Turm übrigens sehr routiniert sowohl Englisch als auch Französisch gesprochen. Was nicht heißt, dass die Einheimischen auf Englisch funken. Machen wir beispielsweise in Speyer ja auch nicht.

Wie kommt man aber nun zu den eigenen Erfahrungen, die hier nur beispielhaft aufgeführt sind?

Man sucht sich Gleichgesinnte, sprich Einsteiger und erfahrene Fliegerkollegen, die einen auf dem Weg nach Frankreich gewissermaßen an die Hand nehmen. Befragt man Google, führt der Weg schnell zum Luftsportverband Rheinland-Pfalz. Genauer gesagt zum alljährlichen Alpenflugtraining <https://www.lsvrp.de/flugsicherheitstraing-alpen-gap/>. So erging es mir vor sechs Jahren. Seitdem war ich fünfmal da-

bei und habe davon keinen Tag bereut! Wenngleich ich die Trainings heute anders angehe als am Anfang. Dazu am Ende des Berichtes noch ein paar persönliche Anmerkungen.

Das Abenteuer „Flugsicherheitstraining Gap/Seealpen“ beginnt nach unkomplizierter Anmeldung rund vier Wochen vor dem Flug mit einem Briefing in Bad Sobernheim. Ernst Eymann, Peter Hammann und seine Mitstreiter erläutern den 40-50 Teilnehmern alle wichtigen Details der Reise, legen die Flugroute fest, helfen beim Flugplan usw. (zum Thema Wetter kommen wir noch) und stehen den Teilnehmern Rede und Antwort. Offen gestanden, beim ersten Mal sind das schon ziemlich viele Infos, sodass ich anfangs eigentlich froh war, dass andere mir die Arbeit teilweise abnahmen. Man muss ja am Anfang nicht alles verstehen, es wird schon richtig sein, was da geplant ist. Ist es in der Regel auch. Aber mein Fehler war, nicht vollständig zu hinterfragen bzw. im Nachgang für mich selbst zu erarbeiten. Am Tag des Abflugs trafen sich dann alle in Bremgarten. Erste Erkenntnis: Es kann dauern bis alle getankt haben, ihre Siebensachen zusammengepackt haben und wieder gestartet sind. Ob-

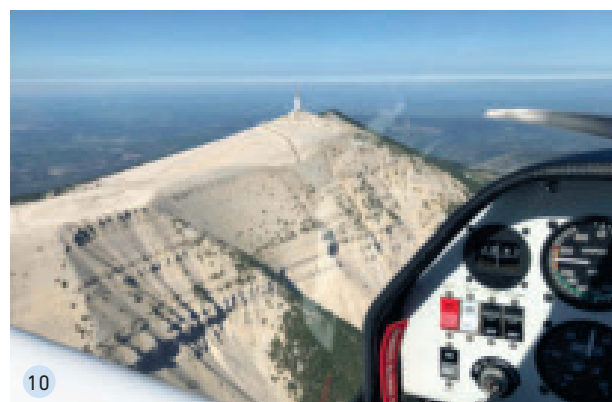
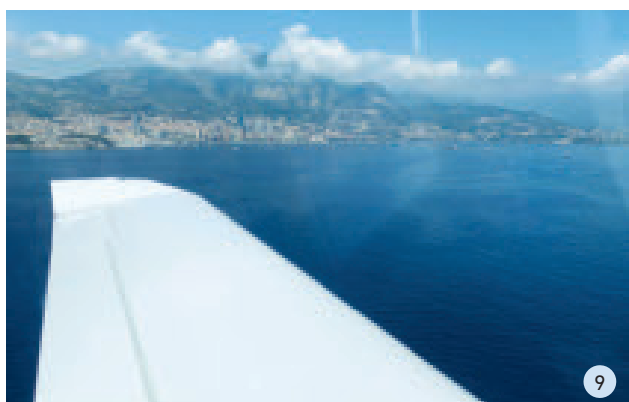
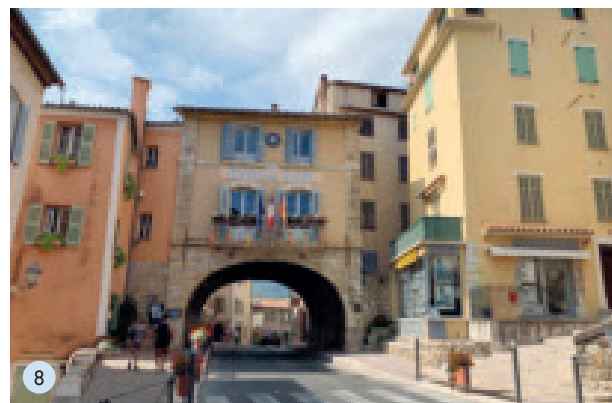
acht geben, dass man nicht die Geduld und den Vordermann in der Gruppe aus den Augen verliert! Das Spiel wiederholt sich dann noch mal in Bourg-en-Bresse (LFHS). Zwischenlandung zum Auftanken und Auffrischen. Ein paar Stunden später sind alle wieder en route und die Spannung steigt. Der Durchflug durch die CTR bei Grenoble will ggf. koordiniert werden (Dank an den Gruppenleiter) und das Nuklearforschungszentrum von Grenoble sollte man mit mind. 4.000 ft AGL überfliegen. Sonst kommt doch noch die Mirage, tickt es im Kopf. Und dann, nur wenige Minuten später, ist es soweit: Die französischen Alpen heißen einen willkommen und eh man sich versieht, ist man mitten drin. Wow, sind die mächtig. Und zum Greifen nahe. Kurze Zeit später nähert man sich dann schon dem Meldepunkt NOVEMBER vom Flugplatz Gap Tallard, gefolgt von ECH01. Die Flughöhen sind bei Anflug genau einzuhalten. Die Berge sind relativ eng und der Flugplatz ist wirklich busy. Dort gibt es zwei große kommerzielle Fallschirmsprungschulen, das Militär übt dort und es ist traditionell ein hervorragendes Segelflugggebiet. Es ist ganz erstaunlich zu erleben, wie gut das Miteinander in der Praxis klappt,

7: Abflug von Barcelonnette (LFMR)

8: Die malerische Altstadt von Fayence lädt zum Bummeln ein

9: Exklusiver Blick auf die Küste von Monaco

10: Mont Ventoux – der heilige Berg der Kelten und beliebte Teststrecke für Fahrzeuge



wenn sich alle an ein paar Regeln halten und verantwortlich handeln. Ich bin mir nicht sicher, ob der intensive Betrieb in Deutschland so reibungslos klappen würde. Die haben ja nicht mal eine CTR um den Platz. Und, für uns unvorstellbar, der Flugleiter macht von 12:30 bis 14:00 Mittagspause! Der Betrieb läuft trotzdem weiter. Man stelle sich das mal bei uns vor.

Am ersten Abend sind alle froh, weil angekommen zu sein. Die Logistik vor Ort ist spitze. JET A1, AVGAS, UL91, auf Wunsch während der Öffnungszeiten mit Bedienung oder rund um die Uhr mit der Total-Tankkarte zu beziehen (so man denn eine hat). Wer es bequem haben möchte und gern unter Gleichgesinnten ist, findet wenige Schritte vom Abstellplatz entfernt das „Hôtel Le Cap The Originals Boutique“ vor (ein ex Inter-Hotel). Bequemer geht es nicht. Der Pool im Garten ist eine Wohltat, wenn man nach einem heißen, intensiven Flugtag zurückkommt. Böse Zungen behaupten, dass auf der Standardroute über Habsheim, Burgundische Pforte, Bourg-en-Bresse, Grenoble nach Gap schon ein leichter „Riesling-Geruch“ durch die vielen „Pfälzer Flugzeuge“ in der Luft läge.

Der Ablauf der kommenden Tage geht

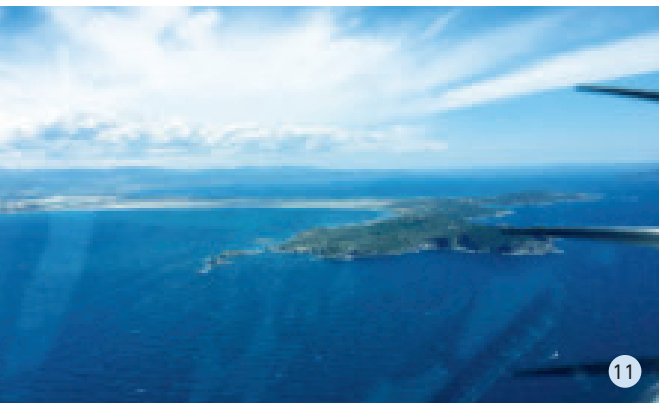
wie folgt: Nach dem Frühstück um 09:00 Uhr ein gemeinsames Briefing. Die erfahrenen Fluglehrer des LSV geben wertvolle Tipps zum Fliegen in den Alpen und zu den Besonderheiten des französischen Luftraums. Erläutern, wo man was an Informationen im Netz findet. Alle Anflugkarten stehen in Frankreich übrigens kostenfrei in bester Qualität zum Download bereit. Von dem Service für die General Aviation können sich die Deutschen eine Scheibe abschneiden. Dieses Jahr war zum ersten Mal der äußerst erfahrene Ausbildungsleiter des lokalen Sportflugvereins vor Ort dabei. Seine Hinweise und lokalen Kenntnisse waren äußerst hilfreich.

Die eigentlichen Tagesetappen beginnen zum Vertrautmachen erst mal mit kleineren regionalen Plätzen wie Barcelonnette (LFMR) oder Mont Dauphin (LFNC). Doch auch die können es in sich haben: Gegenanflüge dicht an den Berghängen, teilweise heftiger Wind (zum Glück überwiegend in Bahnrichtung), kein Flugleiter und alles auf Französisch. Hört sich schlimmer an, als es ist und das Vertrauen wächst mit jeder Landung. In den kommenden Tagen geht's dann, je nach Lust, Laune und Wetter, weiter weg. Die Auswahl ist riesig. Beispielhaft seien hier Cannes

(LFMD) für die PPLer, Fayence (LFMF) für die ULR und Avignon (LFMV) für die Geschichtsinteressierten unter uns genannt.

Unter anderem war mit Ernst Eymann auch diesmal wieder ein lizenzierter CRI mit „Mountain-Berechtigung“ dabei, was Flüge mit Landung auf „Altiports“ für Flugzeuge ermöglichte. Das Grinsen der Piloten nach einem solchen unbeschreiblichen Erlebnis wie z. B. Landungen und Starts in Altiport de l'Alpe d'Huez (LFHU) hält meist länger an. Nach den Etappen finden Debriefings und Briefings im Raum „Salle de Réunion“ statt. Hieraus ergeben sich weitere interessante Informationen und Erkenntnisse. Danach sitzt man oft bis in die späten Abendstunden bei Wein, Baguette, Käse und Wurst aus der Region zusammen und lässt den Tag Revue passieren und von weiteren Touren träumen. Der kleine Prinz von Antoine de Saint-Exupéry war bestimmt auch schon hier.

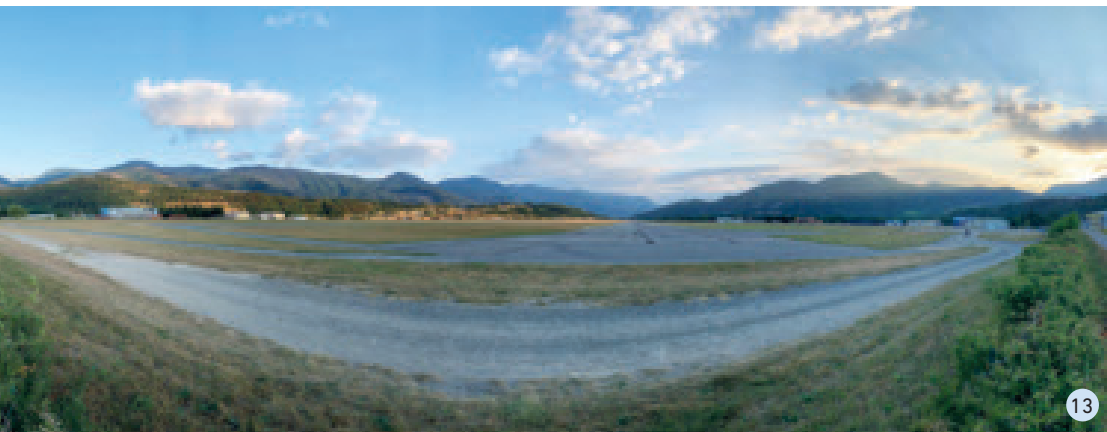
Mein ganz persönlicher Favorit ist die VFR Tour in max. 1000ft / 500ft AGL – entlang der Küste von St. Tropez, Cannes, Nizza, Monaco und zurück. Da heißt es Obacht geben: Die CTRs und Controller wechseln im Minutentakt, VIP-Hubschrauber mit Kamikaze-Piloten kom-



11



12



13

- 11: Îles d'Hyères - traumhafter Sandstrand für Sonnenhungrige
- 12: In Reih und Glied auf den Platz vor Fayence (LFMF)
- 13: Abendstimmung am Flugplatz Gap-Tallard (LFNA)

men einem in gleicher Höhe entgegen, direkt über einem ist eine Triple Seven im Endteil auf Nizza und Sightseeing möchte man ja eigentlich auch noch machen. Auf den Yachten und Terrassen der zahlreichen Millionärsvillen kann man fast den Jahrgang des Schampus erkennen. Viel zu schnell ist die Show wieder vorbei. Aber Cannes und Fayence laden, je nach Geschmack, zu einem ausgiebigen Bummel zu Fuß ein.

Die fünf Tage für den Kurs gehen viel zu schnell zu Ende. Aber irgendwann ruft der Alltag einen zurück und dann ... spielt das Wetter nicht mit. Das kann einem jederzeit auch unter der Woche passieren (und passiert auch). Nun geht es weniger um die Sprachkenntnisse, sondern um Wetterberatung, Situation Awareness und Navigation. Es steht außer Frage, dass man im Zweifelsfalle am Boden bleibt. Aber Fliegen in den Alpen ausschließlich bei CAVOK ist an der Realität vorbei. Und wäre auf Dauer auch ziemlich langweilig. Auch hier hilft die Erfahrung der Fluglehrer des LSV-RP und der älteren Kollegen (Alter ist hier natürlich nicht im biologischen Sinne gemeint). Sicherheit hat aber auch hier immer erste Priorität. Ich glaube, manch einer wäre gar nicht erst

nach Gap gekommen, wenn er sich auf eigene Faust, ohne nennenswerte Alpenerfahrung, hätte durchzuschlagen versucht. Hier hört der Spaß schlagartig auf und die Unfallursache „controlled flight in terrain“ ist jedes Jahr in den BFU-Berichten nachzulesen. Also, schrittweise an nicht so optimale Wetterbedingungen in den Alpen herantasten und sich schulen lassen! Es gibt zahlreiche Bücher und auch Lehrgänge zum Fliegen in den Bergen. Der hier besprochene Lehrgang ist einer davon. Wer es ernst meint, sollte es dabei aber nicht bewenden lassen.

Da sind wir auch schon fast am Ende meines persönlichen Erfahrungsberichtes. Er sollte allen, die noch zaudern, Mut zum Fliegen im Ausland machen. Die anderen kommen eh immer wieder nach Gap. Ich war seit 2014, mit einer Ausnahme, jedes Jahr dabei. Weil es einfach Spaß macht, Gleichgesinnte aus allen Ecken Deutschlands und darüber hinaus (wieder) zu treffen.

Was ich nicht unerwähnt lassen möchte, sind die eigenen Fehler, aus denen ich versucht habe zu lernen:

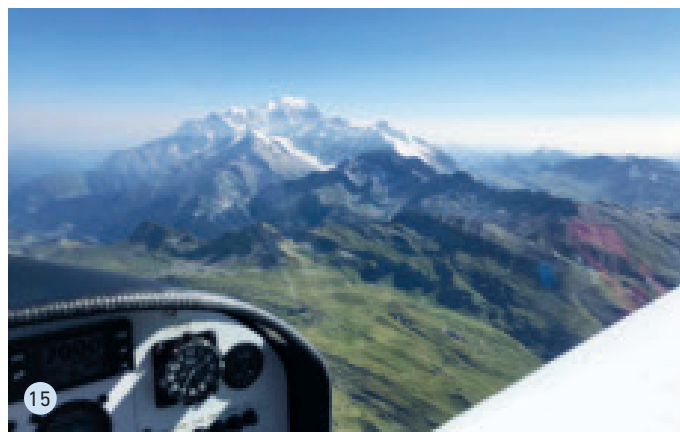
Situation Awareness: Man sollte zu jeder Zeit wissen, wie man den Flug

allein fortsetzen kann und sicher zu einem (bekannten) Flugplatz zurückkommt. Dazu gehören Karten, Papier oder digital, und jederzeit das Wissen, wo man sich genau befindet und wie es vor einem aussieht. Ich habe vor sechs Jahren gleich am zweiten Tag durch den Einflug in ein falsches Tal den Anschluss zur vorausfliegenden Gruppe verloren (ganz übler Fehler). Mir fiel ein Stein vom Herzen, als ich nach einer halben Stunde mitten über dem Lac de Sainte-Croix wieder zur Gruppe gefunden habe. In der Gruppe fliegen heißt für mich heute, jederzeit ad hoc allein fliegen zu können. Mein Tal war damals zum Glück breit und 1.500ft/min helfen, aber so etwas darf einem um Himmels willen in den Alpen nicht passieren.

Kollisionswarnsysteme: Alles einbauen, was technisch geht! Und einschalten. FLARM/POWERFLARM ein absolutes Muss in den Alpen. ABS-B in und out die ideale Ergänzung, selbstverständlich Transponder Mode-S. Die Gefahr einer mid-air Kollision in Gap und Umgebung ist mindestens so groß wie die eines controlled flight in terrain bei marginalen Wetterbedingungen. Dies darf nicht passieren.

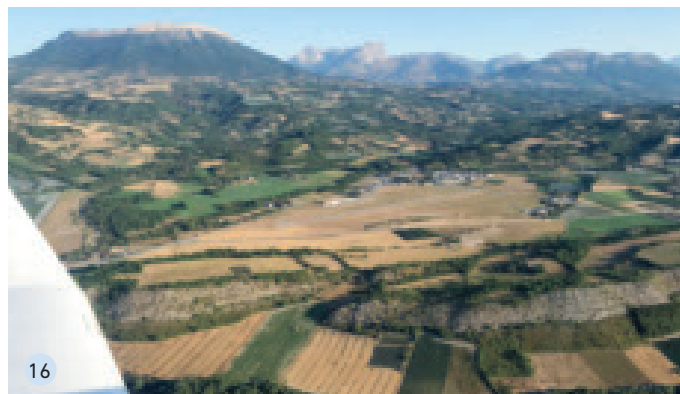


14: Verführerische Schönheit in den Alpen



15: Der Mont Blanc – selbst aus 12.000ft Respekt einflößend

16: Gap-Tallard im Gegenanflug auf die Piste 20, im Hintergrund der „Pic de Bure“, ein Felsbrocken mit 2709m



Flugvorbereitung: Komplette Flugvorbereitung parallel zu der Gruppe in eigener Verantwortung durchführen. Immer und jederzeit eigenverantwortlich handeln können.

Tanken: Mit relativ wenig Aufwand kann man sich die Tankkarte von Total (und BP) beschaffen. Ich stand mehr als einmal außerhalb der Betriebszeiten auf kleineren französischen Plätzen vor verschlossenen Tankstellen und habe verzweifelt nach Sprit gefragt. Mit etwas Planung und den Tankkarten ist das Fliegen viel entspannter. Hinweis: Für AVGAS und UL91 benötigt man unterschiedliche Karten!

Alpentrainings generell: Der Kurs des LSVRP kann naturgemäß nicht alles bis ins letzte Detail abdecken. Auch lässt das Konzept des Allein-in-der-Gruppe-fliegens nur eine bedingte Manöverkritik zu. Beispielhaft sei hier das Alpenflugtraining des DAeC Niedersachsen unter der Leitung von Theo Dornemann genannt. Es ergänzt sich m. E. ideal mit dem detaillierten Training des LSV-RP in Gap. Unbezahlbar sind die Hinweise auf der Seite www.fliegen-in-frankreich.de.

Sich etwas trauen: Es gibt, von ein paar Grundvoraussetzungen abgesehen, ab-

solut keinen Grund, nicht nach Frankreich zu fliegen. Nicht alles klappt auf Anhieb, aber im Nachgang ist das meiste halb so wild. Aus Fehlern lernt man und was ein Jahr zuvor noch grenzwertig war, ist im nächsten Jahr hoffentlich safe. Aus Cannes sind wir 2014 am Ende auch wieder heil rausgekommen. Obwohl das Thema Kautio für einige unter uns zeitweise schon Konturen bekam ... ;-) (Anmerkung: in Cannes sind UL nicht erlaubt)

Kleine Anekdote zum Schluss: Ich musste dieses Jahr aus persönlichen Gründen früher zurückfliegen. Ausgerechnet an dem Tag zog eine Regengwand im Schneckentempo quer durch Westeuropa. Der übliche Rückflug über Grenoble war x-ray. Also Plan B, erst mal Richtung Südwesten und dann im Tiefflug das Rhone Tal hinauf. War hinsichtlich Wolkenuntergenze und Sicht okay. Nach ein paar Minuten dachte ich dann, meine Instrumente spinnen. 140km/h GS, aber 220km/h IAS? Des Rätsels Lösung war der Mistral, der mir mit brutalen 70–80 km/h direkt entgegenkam. Jetzt weiß ich, wie schön man in STOL Flugzeugen die Landschaft anschauen kann. Eine halbe Stunde später halfen mir FIS und Lyon TWR dann

unkompliziert, meinen Tiefflug durch die Kontrollzone fortzusetzen. Hätte ich mein aktuelles Heading beibehalten, wäre ich mitten übers Stadtgebiet von Lyon geflogen und die Franzosen hätten in diesen bewegten Zeiten womöglich noch die Kavallerie gerufen. Die Lehre von der Geschichte: Über Lyon fliegt man nicht! Wie sich Wochen später herausstellte, waren durch einen Softwarebug vorübergehend die Stadtgebiete von der Moving Map verschwunden und Lyon war zu einem kleinen Punkt auf der Karte geschrumpft. OK, irgendwie fand ich auch, dass es immer mehr Häuser unter mir wurden. Gut, dass ich mit dem Lyon Approach in Kontakt war und einen individuellen Squawk hatte. Sehe in Gedanken immer noch die Piloten der Alarmrotte zum Hangar rennen. Und ich hatte wieder keine Kautio in Deutschland bereit liegen ... Freuen wir uns auf die nächste Gap-Tour voraussichtlich vom 22.8.–27.8.2020! Allen viel Spaß und hoffentlich auch ein Wiedersehen in Gap Tallard.

**Text & Fotos Michael Zeyen,
Walter Bosshart, Ernst Eymann**

DAEC CLASSIC DAY IN NEUWIED UND ANTIK- UND RETROFLIEGEN IN HASSLOCH



1



2



3



4

1: Das Siegermodell der RC1-WM von 1973, Tsujutaka Yoshioka's BlueAngel – hier ein perfekt restauriertes Modell von Mark aus Neuwied

2: Das Modell „Edelweiß“ gewann 1976 die 2. Deutschen Meisterschaften im Elekt-

roflug – Christian aus Neustadt flog mit dem original Motor/Getriebe

3: Still-Leben mit Carrera Primus, hier in der Version von 1977 mit 2,6 Meter Spannweite und original Motor und Getriebe, einem Derschug Brillant sowie

einem Nurflügel von Jupp Wimmer, den Axel aus dem Münsterland mitbrachte

4: F-Schleppstart der BF52, Spannweite 3,4 Meter und knapp 4 kg Abfluggewicht

Nicht viel zu berichten gibt es über den 2. DAeC Classic Day, der im Juni beim MSV Albatros Neuwied e. V. stattfand, denn er wurde mit Windstärken von 4–5 Bft buchstäblich vom Winde verweht. Einige wenige wagten den Ritt durch das bewegte Element Luft und waren froh, dass alle Modelle wieder heil herunterkamen. Trotzdem herrschte gute Stimmung und die Zeit wurde zum Austausch, Erzählen und Betrachten der ausgestellten Modelle genutzt – und natürlich zum Essen. Nächstes Jahr findet der Classic Day in Bad Dürkheim statt, also vormerken und schon jetzt um besseres Wetter bitten. Genau drei Monate später, am 8. Sep-

tember, sahen die Wetterprognosen für das Antik- und Retrofliegen beim MFV Haßloch leider auch nicht gut aus. Aber wer Haßloch kennt, weiß, dass in der Regel bessere Bedingungen wie angekündigt herrschen und so war es erfreulicherweise auch an diesem Tag. Pünktlich zum Ende des Briefings hörte der morgendliche Sprühregen auf und den ganzen Tag über herrschte bestes Flugwetter.

Ein breiter Querschnitt vom 30er-Jahre Segelflugmodell „Baby“ bis zum 70er-Jahre „Brillant“ wurden sehenswert präsentiert. Auch die Modelle „Topsy“ und „Speed Cobra“ wurden wie auch

etliche Motormodelle gekonnt vorgeflogen. Der Nachbau des ersten ferngesteuerten Flugmodells von 1936, der BF 52, demonstrierte viel beachtet schöne Flüge. Mit einer regelbaren Winde und einem Elektro-Schlepper brachte man die Segler auf Ausgangshöhe, wo sie zart thermisch ihre Kreise zogen. Die ganze Veranstaltung war prima organisiert und ein klasse Team in der Küche rundete das Gesamtbild ab. Die bemerkenswert familiäre und gute Stimmung machen Lust auf das zweite Wochenende im September 2020. Bis dahin, wir sehen uns sicher irgendwann auf den Antik- und Retrotreffen ...

Andreas Menzel

RHEINLAND-PFÄLZISCHES JUGENDVERGLEICHSLIEGEN 2019 IN MAINZ-FINTHEN



1



2



3



4



5

- 1: Mannschaftswertung: 1. AC Trier & Konz, 2. AC Oppenheim, 3. Paradiesvögel Ludwigshafen; Foto: Philipp Tecklenburg
 2: Jugendleiterin Julia Weidler gratuliert den Gewinnern in der Einzelwertung: 1. Tom Everwin (AC Oppenheim), 2. David Georgen (AC Trier & Konz), 3. Marius Mangold (SFZ Dannstadt); Foto: Philipp Tecklenburg
 3: Blick in die Halle; Foto: Nils Hübner
 4: Zeltlager am Morgen; Foto: Nils Hübner
 5: Alle Teilnehmer und Helfer beim JVF in Mainz-Finthen; Foto: Philipp Tecklenburg

Das diesjährige Jugendvergleichsfliegen wurde freundlicherweise vom LFV Mainz ausgerichtet. Der Flugwettbewerb dient als Landesausscheid zum Bundesjugendvergleichsfliegen Ende September in Laucha.

45 Piloten waren am Freitag mit ihren Helfern und Fluglehrern auf dem Flugplatz Mainz-Finthen eingetroffen. Nach einer kurzen persönlichen Einweisung wurden die mitgebrachten Flugzeughänger auf dem Flugplatzgelände abgestellt und für die Teams ging es zum Segelflugstart. Am Start wartete der Mainzer Verein auf die Piloten um sie mit den Platzgegebenheiten mithilfe einer ASK 13, einer ASK21 und einem Duo Discus vertraut zu machen. Nach erfolgreichen Einweisungsflügen be-

gen die Teams ihre Zeltplätze und konnten schon neue Bekanntschaften beim anschließenden Abendessen machen. Selbstverständlich durfte das Briefing zum Ablauf der Veranstaltung und zur Flugsicherheit am Folgetag nicht fehlen. Der Abend endete für alle Piloten relativ früh, denn am nächsten Morgen sollte es schon um 6 Uhr Frühstück geben, da noch nicht alle Piloten ihre Einweisungsflüge abgeschlossen hatten. Um 08:30 Uhr gab es das Feldbriefing durch Volker Schliephake. Die erste Übung, welche die Jury sehen wollte, waren die Vollkreise, je einer nach links und nach rechts. Der zweite Durchgang sollte für einige Piloten der letzte des Wettbewerbes werden. Die Zeit war nämlich nach Beendigung des zweiten Durchganges so weit vorangeschritten,

dass die Jury zusammen mit den Pilotensprechern zu dem Schluss kam, nur noch die bis dahin zwanzig besten Piloten die dritte Übung vorführen zu lassen. Mit der letzten Landung gegen 18:40 Uhr war die fast schon traditionelle Samstagabendparty eröffnet. Bis spät in die Nacht wurde der erfolgreiche Flugtag gefeiert.

Am Sonntagmorgen gab es ab 9 Uhr Frühstück, gefolgt von der Siegerehrung um 10:30 Uhr. Mit den Urkunden in den Taschen ging es dann auch für alle langsam wieder zurück in Richtung Heimatflugplatz. Den Gewinnern Tom Everwin (1.), David Georgen (2.) und Marius Mangold (3.) gratulieren wir ganz herzlich und wünschen viel Erfolg beim Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha!

Cedric Lott

ERGEBNISSE

Mannschaft

Platz Team

1	AC Trier & Konz	6	LSV Osthofen	11	AC Rhein-Nahe
2	AC Oppenheim	7	SFC Betzdorf	12	Kirn/Idar-Oberstein/Wershofen
3	Paradiesvögel Ludwigshafen	7	LSV Hochwald	13	AC Koblenz
4	SFZ Dannstadt	9	SFV Südeifel	14	LFV Mainz
5	FSV Sobernheim	10	SFSV Haßloch	15	LV Mönchsheide

Einzelwertung – Top 10

Platz	Name	Verein	Platz	Name	Verein
1	Everwin, Tom	AC Oppenheim	6	Lühning, Tilmann	AC Oppenheim
2	Georgen, David	AC Trier und Konz	7	Müller, Florentin	Kirn/Idar-Oberstein/Wershofen
3	Mangold, Marius	SFZ Dannstadt	8	Winninghoff, Jan-Philipp	SFC Betzdorf
4	Lott, Cedric	LSV Osthofen	9	Goll, Lars	Paradiesvögel Ludwigshafen
5	Rehborn, Justin	FSV Sobernheim	10	Goormann, Maximilian	AC Trier und Konz

ABSCHIED VOM JUGENDVERGLEICHSFLEGEN-SPORTLEITER VOLKER SCHLIEPHAKE



1: BJVF 2016 in Hellingst mit Bert vom LV Bremen
2: Volker (Bildmitte mit schwarzem Hut) bei seiner Lieblingsbeschäftigung: Punkte verteilen Jury beim Jugendvergleichsfliegen 2018 in Utscheid



Volker Schliephake hat beim letzten Jugendvergleichsfliegen in Mainz verkündet, dass es an der Zeit sei in „Rente“ zu gehen. Er kam immer wieder mit dem Jugendvergleichsfliegen in Berührung und seit 2000 hat er eine feste Rolle bei den rheinland-pfälzischen Jugendvergleichsfliegen. Auch die Bundesjugendvergleichsfliegen hat er fast immer in den letzten 16 Jahren begleitet.

Volker Schliephake dazu: „1993 habe ich das erste RP-JVF hier in Dannstadt ausgerichtet, dann hat es sich Schritt für Schritt entwickelt, dass ich mehr und mehr in die Rolle des „Beraters“ hinein-

gerutscht bin. 2000 haben wir nochmals das JVF hier in Dannstadt ausgerichtet, 2003 in Wershofen das Bundesjugendvergleichsfliegen. Wann ich offiziell zum Beauftragten der Luftsportjugend für das JVF ernannt wurde, kann ich dir gar nicht genau sagen, es war während der Amtszeit als Landesjugendleiter (2008–2012) von Johannes Meyer, es muss aber auch um diese Zeit herum gewesen sein. Auf alle Fälle habe ich Unterlagen von fast allen RP-JVF seit 2003 hier auf dem Rechner.

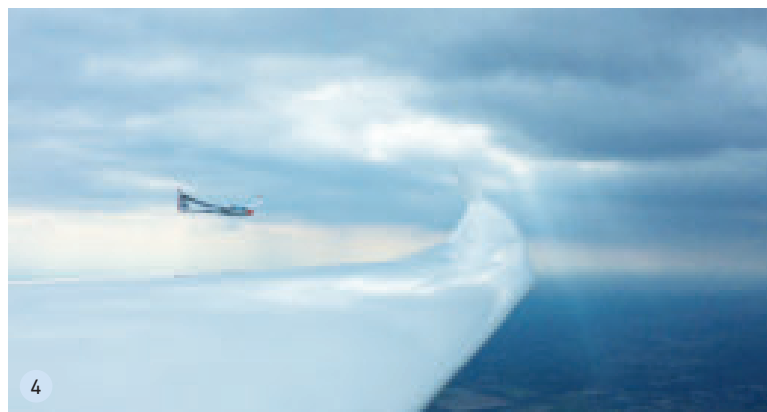
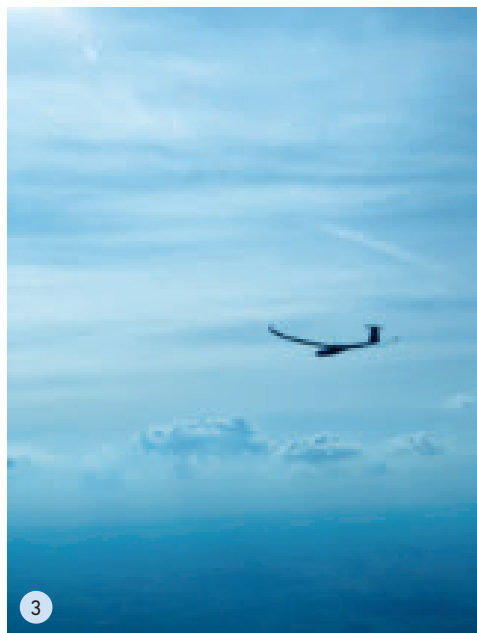
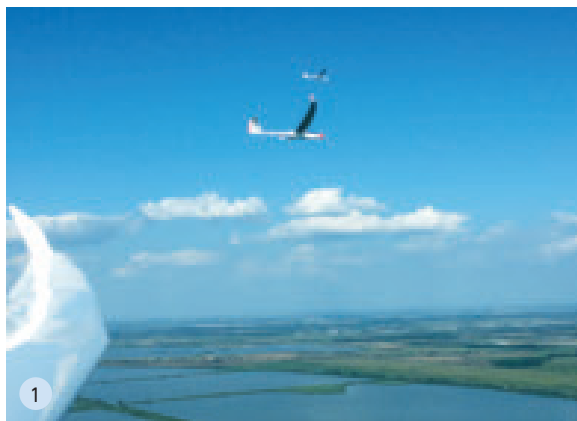
In dieser Zeit durfte ich dreimal den Bundessieger und viermal den Zweitplatzierten beim BJVF betreuen, die Anzahl der dritten und weiteren Plätze habe ich nicht mehr im Kopf. Einmal gelang es Rheinland-Pfalz, die Wertung der Bundesländer zu gewinnen, zweiter sind wir mehrfach geworden. Neben vielen tollen Erlebnissen und Erfolgen

gab es Events, die auch nicht so schön in Erinnerung geblieben sind: 2012 in Grünstadt mussten wir nach nur einem Wertungsdurchgang wegen zu starkem Seitenwind und einigen kritischen Situationen abbrechen. In Oppenheim beim BJVF 2017 konnten wir wieder einen Einzelsieger stellen. Besonders in Erinnerung bleiben mir natürlich 2009 Oppenheim und 2019 Mainz, die beide jeweils so lagen, dass ich meinen 50. und meinen 60. Geburtstag auf dem RP-JVF feiern konnte.“

Die Luftsportjugend und der Landesverband bedanken sich für das große Engagement und das Herzblut, welches seit so vielen Jahren von Volker in diese Veranstaltung gesteckt wurde. Die Briefings und Siegerehrungen hat er in seinem eigenen Stil unvergessen gestaltet!

(aw)

JUNIOREN SEGELFLUG-WM 2019 IN SZEGED (UNGARN)



- 1: Endanflug auf Szeged
- 2: Siegerfoto Team-Cup
- 3: Schöne Wolken in Serbien
- 4: 3. Wertungstag

Nach guter Trainingsvorbereitung in Homburg und einer gelungenen Trainingswoche in Szeged waren mein Teampartner Simon Briel und ich gut vorbereitet auf den Wettbewerb, der vom 28.07.–11.08.2019 stattfand.

Die ersten Wertungstage verliefen rundum gut. Wir konnten uns durch konstant gute Flüge an der Spitze etwas absetzen. Eine große Umstellung zu den Wettbewerben, die ich vorher geflogen hatte, war die häufige Kommunikation mit unserem Trainer Karsten Leucker. Er hatte um sich herum unseren Meteorologen Jan Kretschmar sowie den Coach Gerrit Feige. Diese Konstellation am Boden ermöglichte schnelle Antworten und Wettereinschätzungen, wenn diese von uns benötigt wurden. Das war zum Beispiel an einem Wertungstag der Fall, an dem wir unseren vorletzten Schenkel an der Kante eines Schauers liegen hatten. Durch die präzisen Informationen unse-

res Bodenteams konnten wir dann bei einer AAT Wende vorher die Strecke so legen, dass wir perfekt um den Schauer herumkamen und dadurch auch ca. 150 Punkte Vorsprung an diesem Tag erfliegen konnten. Den Vorsprung verlor ich leider an einem anderen Wertungstag, da ich deutlich zu tief in eine Gegenwindwende hineinfiel. Dadurch rutschte ich auch in der Gesamtwertung deutlich ab. Generell waren die Außenlandungen in Ungarn problemlos. Die Felder dort sind die größten, die ich jemals gesehen habe, lediglich feuchte Böden machten das Herausziehen aus dem Acker manchmal etwas schwierig. Die deutsche Clubklasse ist an einem Tag mit fünf weiteren Flugzeugen auf einem Acker gelandet. Dieser war allerdings so weich, dass alle acht Flugzeuge herausgetragen werden mussten. Das hat bei diesen Temperaturen sicherlich keinen Spaß gemacht. Insgesamt hatten wir gute Stimmung in unserem ganzen Team. Gekocht wurde

abends nach dem Flug gemeinsam im Camp, dann Debriefing der einzelnen Klassen und der gemütliche Teil konnte beginnen.

Die Temperaturen in Szeged waren sehr hoch, wir hatten die ganze Zeit über 30 Grad, was aber aushaltbar war. Allerdings hat der Endspurt des Wettbewerbs bei acht Flugtagen am Stück dann sehr an den Kräften gezehrt. Dies konnte man auch an den letzten beiden Wertungstagen feststellen. Beim Kurbeln im Pulk wurde es teilweise enger als erwünscht, da viele Piloten sehr müde und ausgelaugt von den Vortagen waren.

Mit einer großen Siegerehrung konnte dann die WM beendet werden. Unser deutsches Team hat dabei super Platzierungen erreicht. Insgesamt war es eine sehr interessante und lehrreiche Erfahrung für mich.

Robin Sittmann

NEUE GESCHÄFTSFÜHRERIN AUF DEM FLUGPLATZ IN TRIER-FÖHREN – EDRT



Heike Franzen bei der Ballonfiesta

Seit 1. Juli 2019 hat der EDRT eine neue Geschäftsführerin. Heike Franzen ist Diplom-Volkswirtin und hat nun das Zepter auf dem Flugplatz Trier über-

nommen. Auf die Frage, ob sie vorher etwas mit der Fliegerei zu tun hatte, antwortet sie mit einem Nein. Sie ist eigentlich gar nicht flugaffin. Außer Langstreckenflüge in den Urlaub ist sie zuvor nie geflogen. Alles Fliegerische ist Neuland, aber das Kaufmännische liegt ihr sehr. 22 Jahre hat sie mit ihrer Familie ein mittelständisches Familienunternehmen geführt. Dieses Unternehmen wurde aufgrund des geänderten Kaufverhaltens (Digitalisierung und Onlinehandel) geschlossen, deshalb suchte sie eine neue Herausforderung. Die Gesellschafterversammlung,

die der Trierer Oberbürgermeister Wolfram Leibe führt, hat Heike Franzen zur neuen Geschäftsführerin ernannt. Nach langer Erfahrung im angrenzen-

den Luxemburg spricht sie auch zwei Sprachen, ist sehr kommunikativ, welt-offen und kontaktfreudig.

Sie ist bereit, sich in alle neuen Bereiche einzuarbeiten, und es macht ihr trotz großer Arbeitsbelastung und ganz neuen Arbeitsbereichen viel Freude. Sie sieht großes Entwicklungspotential für den Flugplatz. Neben den Flugschulen gibt es vermehrt Segelflug am Platz. Der Flugplatz bietet viele Ausbaumöglichkeiten, so z. B. die Ansiedlung von flugaffinen Gewerbeeinrichtungen. Die Einrichtung einer Grasbahn für Segelflieger ist längerfristig angedacht. Seit März 2019 gibt es auch einen neuen Hauptflugleiter: Konrad Bungert.

Wir wünschen den beiden gutes Gelingen und dass der Flugplatz sich positiv weiterentwickeln wird.

(aw)

ABWECHSLUNGSREICHES SOMMERLAGER IN STÜDE



Neben den aktiven Segelfliegern zog es auch Ehrenmitglieder und Familienangehörige ins diesjährige Sommerlager nach Stüde

Es ist einer der Höhepunkte der Flug-saison: das jährliche Sommerlager der Segelflugabteilung des Aero-Club Koblenz e. V. Rund 34 Mitglieder mit zwölf Flugzeugen folgten kürzlich erneut der Einladung des Aero-Club Wolfsburg e. V. und verbrachten zwei abwechslungsreiche Wochen auf dem Segelfluggelände in Stüde. Auch wenn das Wetter für Streckenflüge nicht ideal war, konnte dennoch an jedem Tag geschult werden.

So kam das Team auf 288 Windenstarts. Drei Segelflieger erzielten jeweils Distanzen über 250 Kilometer. Außerdem wurden verschiedene Prüfungen abgelegt. Besonders in Erinnerung bleibt den Piloten der beeindruckende Blick von oben auf das VW-Gelände und die angrenzende Teststrecke. Neben der Fliegerei blieb noch genügend Zeit für andere gemeinsame Aktivitäten. Und da hat einerseits das tolle Clubheim,

aber auch die Infrastruktur in Stüde einiges zu bieten: Der direkt angrenzende Bernsteinsee lud zum Baden und Wakeboarding ein. Außerdem stand ein Besuch des Heidepark in Soltau auf dem Programm. Abteilungsleiter Jakob Großer hatte recht, als er vor dem Sommerlager sagte: „Wir haben ein schönes Lager vor uns, weil wir eine super Truppe sind!“

Ricarda Helm

BITTE VORMERKEN: MOTORFLIEGER UND UL-FLIEGERTAG AM 19. NOVEMBER 2019



Die Alpi Aviation Griffon mit 600 kg MTOW kann in Bad Sobernheim begutachtet werden; Werksfoto

Wie jedes Jahr lädt der Luftsportverband Rheinland-Pfalz auch in dieses Jahr zum Motor- und UL-Fliegetag nach Bad Sobernheim ein. Motorflugreferent Manuel Höferlin und UL-Referent Guido Wagner haben zusammen mit dem Präsidium und der Geschäftsstelle auch in diesem Jahr ein interessantes und vielseitiges Programm

zusammengestellt. Aktuelles aus Politik, Luftraum und Technik kommt zur Sprache. Zusätzlich stehen faszinierende Reiseberichte auf der Tagesordnung. Daneben gibt es wie immer ausreichend Gelegenheit zum Erfahrungs- und Gedankenaustausch, Fragenstellen und Kennenlernen. Beginn um 10 Uhr in der Halle des LSVRP Verbandszentrums.

KF

WIR GRATULIEREN

Aero-Club Oppenheim-Guntersblum



Trotz der großen Hitze im Juli ging es mit der Ausbildung unserer Flugschüler sehr gut voran! So hat am 24. Juli unser (jetzt nicht mehr) Flugschüler Philipp Klein seine SPL-Prüfung bestanden!

LSV Osthofen



Seit 31.08. haben wir eine neue Schein inhaberin: Mareike Luhn. Herzlichen Glückwunsch!

SFG Wershofen



Fluglehrer Johannes Schorn gratuliert Dirk Schiffer zum 1. Alleinflug.

Aero-Club Oppenheim-Guntersblum



Auch einen neuen Alleinflieger dürfen wir bei uns begrüßen. Ebenfalls im Juli absolvierte Michael Sinz seinen ersten Alleinflug auf der C42! Herzlichen Glückwunsch euch beiden!

LSV Osthofen



Mareike Luhn mit Prüfer Mark Heinrichs

SCHULE DER FLIEGER 2019

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



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

Fluglehrerausbildung Segelflug	12.04. – 24.04.2020 Pädagogikwochenende 18. – 19.01.2020
Fluglehrerausbildung für Inhaber einer Lizenz	12.04. – 17.04.2020
Fluglehrerfortbildung Schwerpunkt Segelflug	11.01. – 12.01.2020
Fluglehrerfortbildung Schwerpunkt Motorflug	29.02. – 01.03.2020
Flugsicherheitstraining Alpen	22.08. – 27.08.2020
Flugsicherheitstraining Florida	12.10. – 26.10.2019
CRI-Lehrgang	25.01. – 26.01. + 04.05. – 08.05.2020
Cri-Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	04.05. – 07.05.2020
TMG-Lehrer für Inhaber einer Lizenz	04.05. – 07.05.2020
UL-Fluglehrer-Assistenten Lehrgang	25.01. – 26.01. + 04.05. – 15.05.2020
UL-Fluglehrer-Assistenten Lehrgang für Inhaber einer Lizenz*	04.05. – 07.05.2020

*Bei Interesse und genügend Bedarf findet parallel ein Motorfluglehrer-Lehrgang statt. Interessenten melden sich bitte in der Geschäftsstelle.

TECHNIK

Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2)	12.03. – 15.03.2020
Technik Grundmodul	19.10.2019 + 07.03.2020
Werkstattleiterlehrgang FVK	19.10. – 26.10.2019
Zellenwart Metall	19.03. – 22.03.2020
Fallschirmpackerlehrgang	31.10. – 03.11.2019
Bespannen mit Oratex	04.12. – 06.12.2019
Zellenwart FVK	06.02. – 09.02.2020
Zellenwart Holz-Gemischtbauweise	20.03. – 22.03.2020

*Im Werkstattleiterlehrgang (FVK) sind noch freie Plätze verfügbar. Interessenten wenden sich bitte an die Geschäftsstelle.

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Flugleiter auf Landeplätzen und Segelfluggeländen	01.02.2020
Streckenflugseminar für Einsteiger	01.02. – 02.02.2020
Theorielehrgang Frühjahr 2020*	08.02. – 09.02.2020 und 15.02. – 21.02.2020
BZF 1 oder 2 Frühjahr 2020*	15.02. – 21.02.2020

*Mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

TERMINE

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT
09.11.2019	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
10.11.2019	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
16.11.2019	Seko-Sitzung	Bad Sobernheim
17.11.2019	UL- und Motorfliegetag	Bad Sobernheim
29.11. – 01.12. 2019	Jugendleitertagung 2019	Bad Sobernheim
29.02.2020	Rhld.-Pf. Segelfliegetag	Saarlouis
28.03.2020	Hauptversammlung	Bad Sobernheim

MEHR SICHERHEIT BEI SEGELFLUGWETTBEWERBEN

Eine Initiative



Startaufstellung der Segelflugzeuge bei einem Wettbewerb (Bild: M. Klicks)

Der zentrale Segelflugwettbewerb ist wohl die höchste Stufe des Überlandsegelfluges im sportlichen Vergleich mit anderen. Aber die Statistiken belegen das darin innewohnende erhöhte Unfallrisiko. Obwohl der/die Wettbewerbspilot/in im Allgemeinen über einen höheren Erfahrungs- und Trainingsstand verfügt, kommt es häufiger zu Unfällen, was so nicht hingenommen werden darf. Hierbei stellt sich die Frage, ob neben den gesetzlichen Regeln die gegenwärtigen Durchführungs- und Ausführungsbestimmungen der Segelflugsportwettbewerbsordnung (SWO) ausreichen, um den sportlichen Vergleich fair, mit dem Schwerpunkt Flugsicherheit, durchführen zu können. Ziel des Segelflugsportes muss sein, Wettbewerbe so sicher zu machen, dass sie von der Basis und dem Breitensport mehr als bisher wahrgenommen und anerkannt werden und die Wettbewerber unversehrt bleiben. Die Initiative mehr Sicherheit bei Wettbewerben nennt Fakten und zeigt Wege, wie dieses Ziel zu erreichen wäre.

Die Athleten müssen unversehrt bleiben, so fordert es der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB), in dem der DAeC verpflichtendes Mitglied ist. ([Link: https://www.aeroclub-nrw.de/download/kodex-swo-daec/](https://www.aeroclub-nrw.de/download/kodex-swo-daec/). **Kasten 1**)

Nachdem über viele Jahre die Unfallzahlen auf dem gleichen Niveau blieben, konnten diese mit der Einführung des Zielkreises mit Mindesthöhe vor vier Jahren drastisch reduziert werden ([Link: https://www.aeroclub-nrw.de/download/antrag-zielkreis-mit-mindesthoehe-2014/](https://www.aeroclub-nrw.de/download/antrag-zielkreis-mit-mindesthoehe-2014/)). Mit dieser Regel werden die Piloten gezwungen, bis zum Einflug in die Platzrunde die gesetzliche und sicherheitsbedingte Mindestflughöhe einzuhalten. Bis zu seiner Einführung wurde der Zielflugplatz in beliebig tiefer Höhe ohne Landeeinteilung angefliegen. Oft überflogen die Segelflugzeuge die Flugplatzgrenze in Höhe der Baumwipfel mit über 200 km/h Geschwindigkeit. Der Pilot musste nach den Regeln der SWO nur den Flugplatz erreichen, auch ohne Mindesthöhe. Das führte zu verantwortungslosen

Anflugversuchen, auch wenn dafür die Höhe des Flugzeuges nicht mehr reichte. Beides, zu schnell und auch mit zu wenig Höhe den Flugplatz anzufliegen – ein stabilisierter Endanflug mit 1,3 Vs fand nicht statt –, verursachte die nicht hinnehmbare hohe Zahl von Unfällen mit Toten und Verletzten bei Wettbewerben. Abgesehen von den Unfällen waren Chancengleichheit und Fairness verzerrt, weil die nach Gesetz und Sicherheit handelnden Wettbewerber handicapt waren. Dennoch wird an manchen regelnden Stellen im DAeC die Meinung vertreten, dass es hierzu keiner Regelung in der SWO bedarf und der Anflug der Selbstverantwortung der Piloten/innen überlassen bleiben kann. Diese Grundeinstellung weicht vom Kodex zur SWO ab (**Kasten 1**).

Der Zielkreis mit Mindesthöhe ist nur ein Beispiel zur Regelung in der SWO. Es bedarf weiterer Regelungen, um Wettbewerbe sicherer und fairer zu machen. Es kann hier gefragt werden, wieso die DAeC-Wettbewerbsordnung und auch die der Internationalen Segelflugorganisation (IGC) derlei Versäumnisse im Regelwerk aufweisen, mit nicht hinnehmbaren Folgen für die Gesundheit und das Leben der Segelflugsportler, sowie für die Reputation bei der Segelfluggemeinschaft, in der Öffentlichkeit und als Sport.

Segelflugwettbewerbe formierten sich um 1930, in einer Zeit der Segelfluggioniere. Es ging um die Entwicklung der Segelflugzeuge und die Fortschritte in der mit Segelflugzeugen zu erzielenden Flugleistungen nach dem Slogan „schneller, höher und weiter“. Dabei ging es um die Einheit von Flugzeug und Pilot als Maß für die Leistung und nicht um die sportliche Leistung des Piloten, also des Sportlers (**Kasten 1**). Eine Sichtweise, die der DAeC und die IGC für die Wettbewerbe nach dem Krieg übernommen haben und die bis in die Gegenwart nicht ganz abgelegt ist. So kam z. B. ein Pilot ohne vorherige Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft, wenn er dort mit einem Prototyp, der meistens bessere Leistungen als alle anderen Flugzeuge hatte, antreten konnte. Ein Kuriosum,

Kodex zur Erstellung der Segelflugsport-Wettbewerbsordnung (SWO) des DAeC *)

Die Erhöhung der Sicherheit im Segelflug ist eine der wichtigsten und vordringlichsten Aufgaben aller Fachgremien im DAeC und aller Regeln.

Die SWO ist ein Regelwerk für den Segelflugsport unter Berücksichtigung der Flugsicherheit, der Luftverkehrsgesetze und Sorgfaltspflicht im öffentlichen Verkehr.

Die SWO trägt der besonderen Verantwortung gegenüber jugendlichen und unerfahrenen Piloten Rechnung.

In die SWO sind die folgenden Regeln und Verordnungen eingebunden:

1. Die Aufnahmeordnung des DOSB, in dem der DAeC Mitglied ist und somit die Anerkennung als Sport im öffentlichen Sinne erhalten hat. Dort heißt es unter §3: Die Sportart (hier der Segelflug) muss die Einhaltung ethischer Werte wie z.B. Fairplay, Chancengleichheit, Unverletz-

lichkeit der Person und Partnerschaft durch Regeln und/oder ein System von Wettkampf- und Klasseneinteilungen gewährleisten,

2. die Luftverkehrsgesetze,
3. die im Verkehr erforderlichen Sorgfaltspflicht, § 276 Abs. 2 BGB,
4. die allgemeinen Regelungen zum sicheren Flugverkehr einschließlich der Segelflug-Betriebsordnung (SBO),
5. nachrangig die IGC-Wettbewerbsordnung der FAI und
6. Flugunfälle und aufgetretene Sicherheitsmängel, die sich im Rahmen von Wettbewerben ereignen, sind Gegenstand einer Bewertung durch den DAeC mit dem Ziel, die Sicherheit des Segelflugsports kontinuierlich zu verbessern.

*) Mehrheitlich beschlossen bei der Hauptversammlung der Bundeskommission Segelflugsport des DAeC in Hagen 2017

das dem Grundsatz im Sport – nämlich Chancengleichheit und Fairness – widersprach. Nicht der Pilot hatte die Leistung zur Qualifikation erbracht, sondern der Konstrukteur bzw. Flugzeughersteller. In den meisten Fällen hatten diese Prototypen bessere Leistungen, sodass der Pilot zudem einen Bonus bei der Deutschen Meisterschaft hatte. Nicht selten erreichte ein Pilot mit diesem Verfahren einen Platz in der Nationalmannschaft. Mitglieder der Nationalmannschaft werden der Deutschen Sporthilfe gemeldet. Gegenüber dieser muss der Sportler erklären, dass er die sportliche Leistung allein erbracht hatte. In der Historie von Segelflugwettbewerben, bei denen oft Weltrekorde erflogen wurden, spielte die Sicherheit der Piloten, wenn überhaupt, eine untergeordnete Rolle. So sind die Namen der Segelflugpioniere und damaligen Weltmeister häufig, zu häufig mit ihrem Pilotentod verbunden. Daher ist es nachvollziehbar, dass der ursprünglich vernachlässigte Schutz vor Unfällen für den Wettbewerbspiloten jetzt in den Vordergrund des Wettbewerbsgeschehens zu rücken ist. Es handelt sich um einen Prozess, der in den letzten 67 Jahren offensichtlich zu zäh fortgeschritten ist und jetzt beschleunigt werden muss.

Im Gegensatz zu anderen sportlichen Wettbewerben finden Segelflugwettbewerbe im öffentlichen Verkehrsraum, nämlich dem Luftraum, statt. Diese entscheidende Rahmenbedingung

spielte bis in die Neuzeit eine untergeordnete Rolle. Sie rückte erst nach und nach in das Bewusstsein der Veranstalter. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen, wie aus der SWO des DAeC, aber auch der IGC zu ersehen ist ([Link zur SWO: https://www.aeroclub-nrw.de/download/swo-daec-2019/](https://www.aeroclub-nrw.de/download/swo-daec-2019/)).

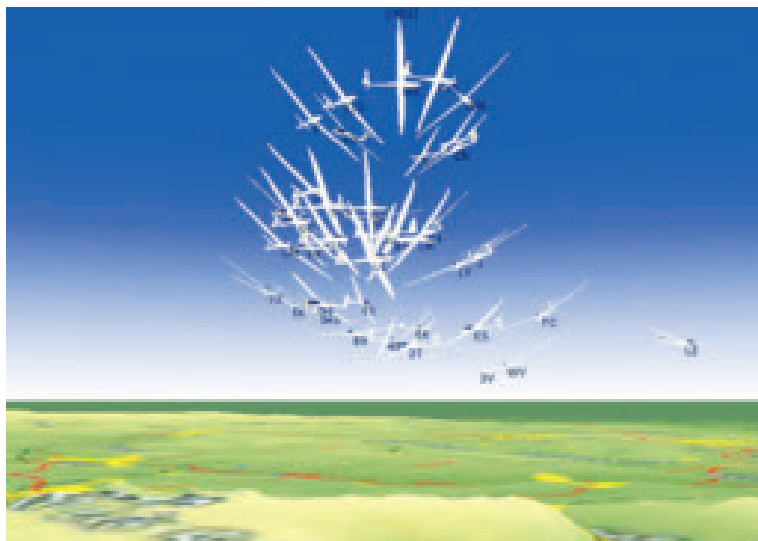
Hierzu sind beispielsweise zu nennen:

- Keine Kontrolle für die Unterschreitung der Sichtflugminima (IGC)
- Keine Kontrolle der Mindesthöhe AGL beim Überlandflug (DAeC und IGC)
- Keine Begrenzung der maximalen Abflughöhe AMSL am Startplatz (DAeC und IGC)
- Keine Kontrolle der minimalen Ankunftshöhe AGL am Ziel (IGC)
- Keine Begrenzung der minimalen Arbeitshöhe (Aufwindhöhe) beim Überlandflug (DAeC und IGC)

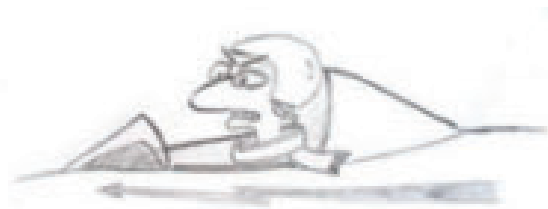
Die Wettbewerbsordnung ist aus dem Geist der Segelflugwettbewerbe, die in den 1930er Jahren stattfanden, entstanden und gewachsen. Sie hat sich dabei mehr oder weniger zufällig mit Elementen zur Sicherheit, Luftverkehrsordnung, Chancengleichheit und Fairness weiterentwickelt. Zufällig deswegen, weil es keinen Leitfaden, kein Pflichtenheft, kein „Grundgesetz“ oder dergleichen gab. Das wurde erst vor zwei Jahren anders, als mit einem Antrag an die Hauptversammlung der

Aufgaben eines Gremiums zur Flugsicherheit bei Segelflugwettbewerben

1. Kontinuierliche Ermittlung der Segelflugunfälle (deutsche Zulassungen)
 - a) im Rahmen von Wettbewerben (zentrale und dezentrale)
 - b) außerhalb von Wettbewerben
2. Unfallursachen in Wettbewerben unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation ermitteln und in Kategorien einteilen
3. Repräsentative Umfrage bei den Piloten/innen zu Wettbewerben
4. Empfehlungen mit den erhaltenen Erkenntnissen
5. Anpassung der Wettbewerbsregeln mit den erhaltenen Erkenntnissen durch das Gremium Flugsicherheit bei Segelflugwettbewerben
6. Sportliche Sanktion bei Regelverstößen während der Wettbewerbe und durch das Gremium Flugsicherheit bei Segelflugwettbewerben auch nach den Wettbewerben



Pulk von 42 Segelflugzeugen bei einem Wettbewerb, dargestellt mit dem Auswerteprogramm „seeyou“ mithilfe von Loggeraufzeichnungen in einem Höhenband von 200 m (Bild: P. Keller)



Target Fixation: (Nur noch) das Ziel im Auge

Warum verändert sich das Verhalten eines Piloten als Sportler beim Wettbewerb?

Der Konkurrenzdruck erhöht den Stresslevel, getrieben mit dem Ziel einer guten Platzierung. Mit diesem „Tunnelblick auf den Erfolg“, im Englischen treffend mit „target fixation“ genannt, wird das Risiko erhöht und werden die üblichen Grenzen überschritten (A.Ultsch).

Bundeskommission Segelflug des DAeC ein Kodex zur Erstellung der SWO verabschiedet und damit eingeführt wurde (**Kasten 1** und **Link** zu Begründung des Kodex: <https://www.aeroclub-nrw.de/download/kodex-swo-daec/>). Mit dieser Amtshandlung, beantragt und beschlossen vom Souverän (den Delegierten der Länder), wurden entsprechende Regeln vorgegeben und müssen nur noch in die SWO geschrieben werden, könnte man meinen. Aber dazu sind Hürden zu überwinden, die auf einer vielleicht historisch bedingten Geisteshaltung beruhen.

Für mehr Sicherheit bei Wettbewerben können vier wesentliche Kategorien genannt werden:

1. Bessere Techniken
2. Mentale Einstellung, Gewohnheit
3. Sicherheitskultur des Veranstalters und der Ausrichter
4. Bessere Regeln in SWO

Die hier angeführte Initiative zu mehr Sicherheit bei Wettbewerben bezieht sich auf 3. und 4. der SWO. Mit besseren Regeln und besserer Sicherheitskultur des Veranstalter und Ausrichters kann mehr Sicherheit augenblicklich und gezwungenermaßen umgesetzt werden. Dazu sind Spitzensportler aber schwer zu gewinnen, weil die Regeln, mit denen sie zu ihren Spitzenleistungen gekommen sind, geändert wer-

den. Dieses Verhalten ist natürlich und hinreichend bekannt. Bei Sicherheitsbeauftragten wird dazu gern das Beispiel der Tour de France angeführt, wo die große Mehrheit der Radfahrer gegen die Einführung von Sicherheitshelmen war. Selbst nach der sehr erfolgreichen Bilanz des Zielkreises mit Mindesthöhe stimmten bei einer Umfrage unter den ersten 200 Piloten von mehreren Tausend der Segelflug-Rangliste 51 % gegen eine Mindesthöhe. Die Fachausschüsse Spitzensport (RSS) und Regelwerk (RSR) stimmten dagegen. Hier wurde der überzeugende Erfolg zur Sicherheit, nämlich kein Unfall beim Anflug und Erreichen des Zieles in vier Jahren, ignoriert. (**Link:** <https://www.aeroclub-nrw.de/download/erfolg-zielkreis-mit-mindesthoehe-2019/>)

Die **mentale Einstellung der Wettbewerber**, die weniger logischer Art ist und mehr durch das Unterbewusste, das 80% unserer Entscheidungen bestimmt, gesteuert wird, kann bei Spitzenpiloten kaum zu mehr Sicherheit verändert werden. Der Konkurrenzdruck erhöht den Stresslevel, der durch den Streckenflug schon hoch ist (**Link:** <https://www.aeroclub-nrw.de/download/nutzen-des-doppelsitzers-artikel-pdf/>). Mit diesem „Tunnelblick auf den Erfolg“, im Englischen treffend „target fixation“ genannt, wird das Risiko erhöht und werden die üblichen Grenzen zur Sicherheit überschritten, meint A.

KASTEN 3

Ein Pilot berichtet: „Ich muss leider zugeben, dass ich vor meinem Unfall auch zu den Totalverdrängern des Risikos gehört habe. Wenn man mit der Wettbewerbsfliegerei beginnt, dann ist der erste subjektive Eindruck, dass das, was man da macht, ziemlich gefährlich ist. Geht beim Kurbeln mit zehn Leuten auf gleicher Höhe los und endet im Pulk bei Zielflügen. Dennoch betreibt man das Ganze weiter, es passiert nichts, und es tritt eine gefährliche Gewöhnung an diese Zustände ein. Die Begeisterung und die Freude für den Sport überwiegen die Bedenken. So war es bei mir. Ich habe auch viele Dinge gemacht, die nicht okay waren. Der Mensch ist

von Natur aus so konstruiert, dass er unabwendbare Gefahren irgendwann akzeptiert und auch verdrängt, sonst wären die Neandertaler niemals auf Bärenjagd gegangen und wir wären ausgestorben. Das passiert dann auch dem Wettbewerbspiloten – die statistisch und objektiv ganz klar vorhandene Gefahr wird einfach verdrängt. Das Ganze geht dann so lange gut, bis es knallt. Aber selbst das muss nicht unbedingt zum Umdenken führen. Ich kenne Piloten, die Ähnliches erlebt haben und einfach genau so weitermachen. Damit ist die größere Unfallhäufigkeit bei Wettbewerben erklärt“.

Vergleich der tödlich Verunglückten im Segelflugsport und Straßenverkehr (Mitglieder des DAeC und auf Straßen der BRD)

	Anzahl Teilnehmer		Anzahl tödlich Verunglückter		Anteil tödlich Verunglückter pro Tausend	
	Segelflugsport	Straßenver.	Segelflugsport	Straßenver.	Segelflugsport	Straßenver.
Jahr 1970	43.000	60 Millionen	10	21.000	0,23	0,23
Jahr 2018	27.000	80 Millionen	10	3.600	0,37	0,045

Ultsch, Sicherheitsbeauftragter der IGC. Aus Pilotensicht wird das bestätigt (**Bild** und **Kasten 3**). Anders dagegen ist das Verhalten eines Piloten außerhalb des Wettbewerbes, wo mit einer Schulung die mentale Einstellung zu mehr Sicherheit erfahrungsgemäß geändert werden kann.

Die **Sicherheitskultur** sollte sich in der Struktur eines Wettbewerbs wiederfinden. Dazu gehört (neben Regeln) auch eine Flugsicherheits-Schulung der Ausrichter, die, so ein Experte, bei den DAeC-Wettbewerben der Verbesserung bedarf (**Link** <https://my.hidrive.com/share/tp4u-3usis>). Das zeigt auch die Erfahrung bei Wettbewerben, wo es jedes Jahr zu fragwürdigen und gefährlichen Situationen kommt, die durch bessere Regelungen des Ausrichters zu vermeiden wären. Erfahrungen und Ereignisse zur Sicherheit von Wettbewerben werden nicht systematisch schriftlich hinterlegt und sind nicht transparent für die Teilnehmer und die Basis der Segelfluggemeinschaft. Dies wäre aber eine Voraussetzung zur Sicherheitskultur, wie überall zu lesen ist. Überhaupt existiert beim Deutschen Segelflugsport keine Zuständigkeit bzw. kein Gremium für Flugsicherheit bei Wettbewerben mit Aufgaben, wie sie im **Kasten 2** angeführt sind. Ein diesbezüglicher Antrag an die Bundeskommission Segelflugsport (Buko) wurde von ihr nicht unterstützt und an den Bundesausschuss des DAeC verwiesen, wo alle anderen Luftsportarten zusammengefasst sind, obwohl ein solches Gremium im Kodex zur SWO der Buko (**Kasten 1**) vorgegeben wird (**Link** <https://www.aeroclub-nrw.de/download/antrag-gremium-flugsicherheit-bei-wettbewerben-2018/>). Ein Beispiel zur Sicherheitskultur liefert der Deutsche Gleitschirm- und Drachenflugverband e.V. (DHV). (**Link** <https://www.dhv.de/piloteninfos/sicherheit-und-technik/unfallforschung/unfall-jahresstatistik/>)

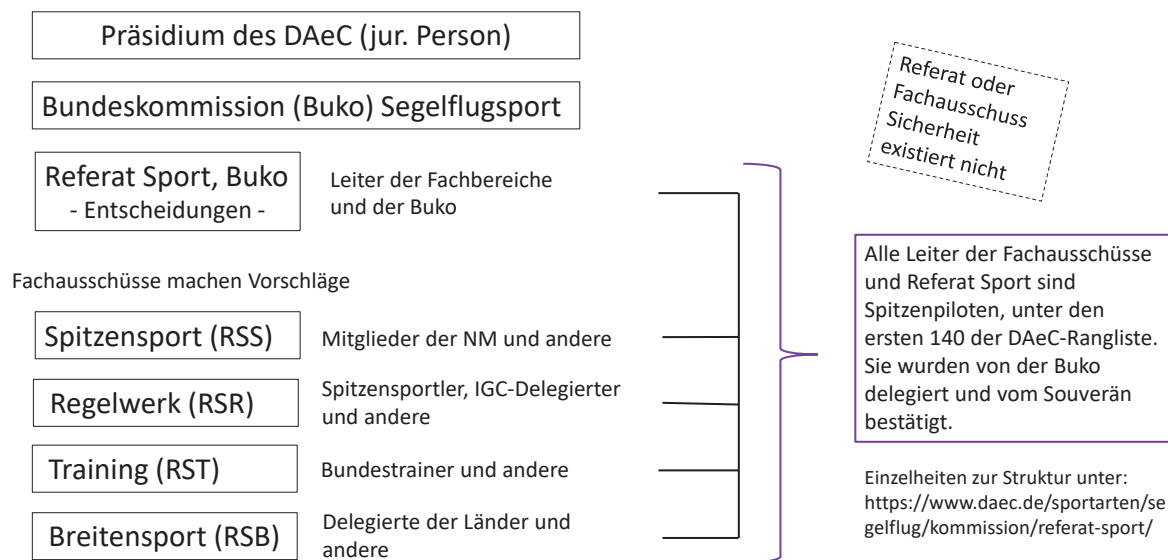
Mehr Sicherheit in Wettbewerben und im Segelflugsport allgemein ist existenziell wichtig für die Anzahl der Mitglieder im DAeC. Denn Segelfliegen gilt in der Öffentlichkeit als Risikosport und hat zudem das Handicap, dass ein Drittel der Menschen Angst vorm Fliegen haben. Die Wahrscheinlichkeit beim Segelfliegen tödlich zu verunglücken ist zwar größer als im Straßenverkehr, aber nicht in dem Maße wie es durch die relativ häufigen Meldungen in den Medien den Anschein hat (**Kasten 4**). Im Straßenverkehr der BRD hat sich die Zahl der Toten pro Jahr in den letzten rund 50 Jahren von 21.000 auf heute 3.500 verringert, obwohl sich die Zahl der Verkehrsteilnehmer mit Faktor 2 bzw. um 100 % vergrößert hat. Im Segelflugsport des DAeC ist den letzten 30 Jahren die Zahl der tödlich Verunglückten, rund 10 pro Jahr, gleichgeblieben, obwohl sich die Zahl der Teilnehmer mit Faktor 0,63 bzw. um 37 % verringert hat.

Bei Äußerungen, Berichten und Vorträgen zur Sicherheit von Wettbewerben ist auffallend, dass sie den beklagenswerten Zustand beschreiben, zum Teil die Ursachen erkennen und sogar Maßnahmen anführen – aber wenn es um die Umsetzung in die Praxis geht, bleibt es beim Alten. Warum ist das so? Wer bestimmt das Wettbewerbsgeschehen und die Regeln? Aus der Struktur der Gremien der Bundeskommission Segelflugsport sind die Abläufe zu Regeländerungen ersichtlich (**Kasten 5** und **Link**: <https://my.hidrive.com/share/tp4u-3usis>). Von „außen“ ist zu Regeländerungen kein Weg vorgesehen. Von „innen“ haben die Mitglieder der Gremien die Möglichkeit Anträge zu stellen, wie es im Falle des Zielkreises mit Mindesthöhe geschah. Wenn sich in diesem Gremium eine Mehrheit findet, wird der Antrag als Empfehlung an die anderen Gremien gegeben und gegebenenfalls beim Fachausschuss Sport zur Entscheidung vorgelegt. Dabei kommt es naturgemäß zu divergierenden Meinungen zwischen dem Fachausschuss Breitensport (RSB), der mit den Vertretern der Länder besetzt ist, den anderen drei Fachausschüssen (Spitzensport, Regeln und Kader-Training) und dem Fachausschuss Sport, deren aktive Mitglieder vorwiegend Spitzenpiloten sind. Die NRW-Seko hat ihre Initiative zu mehr Sicherheit bei Wettbewerben mit einer Anzahl von Anträgen zur Änderung der SWO im Fachausschuss Breitensport im September 2019 fortgesetzt, und sie hofft auf eine baldige Umsetzung (**Link**: <https://www.aeroclub-nrw.de/download/antraege-sicherheit-in-wettbewerben-2019/>). Natürlich erfordert es Arbeit von ehrenamtlich tätigen Funktionären. Ein Teil der beantragten Regeln wurden bereits beim Belgischen Aeroclub im Rahmen der Meisterschaften mit Erfolg umgesetzt und ist somit erprobt. Es besteht demnach kein Grund, diese beantragten Regeln zu mehr Sicherheit, Chancengleichheit und Fairness nicht umgehend einzuführen.

In Deutschland werden quasi alle Wettbewerbe nach den Regeln der DAeC-SWO ausgetragen. Das betrifft zurzeit rund 2000 Piloten/innen, die sich den Regeln der SWO unterwerfen. Deshalb sind die Teilnehmer an Wettbewerben, aber auch alle anderen aufgerufen, unseren Sport mitzugestalten. Hierzu soll dieser Artikel beitragen bzw. informieren.

Die NRW-Seko gibt allen interessierten Segelfliegern/innen Gelegenheit, mithilfe einer Multiple-Choice-Befragung zu den Anträgen für mehr Sicherheit Stellung zu nehmen (**Link**: <https://www.aeroclub-nrw.de/?p=26607>)

Struktur der Abläufe zur Findung der Regeln und Bestimmungen in der Segelflugsportwettbewerbsordnung (SWO) der Bundeskommission Segelflugsport (Buko) im DAeC



Ziel des Segelflugsports muss sein, Wettbewerbe, die mit den Regeln der SWO durchgeführt werden, so sicher zu machen, dass sie von der Basis und dem Breitensport mehr als bisher wahrgenommen und anerkannt werden und die Athleten unverseht bleiben. Wettbewerbs-Piloten, deren fliegerisches Können überdurchschnittlich ist, müssen bei Einhaltung der Regeln sicherer als der Durchschnitt aller Piloten fliegen. Das bedeutet, dass die Häufigkeit von Unfällen pro Start im Wettbewerb kleiner als im übrigen Segelflugbetrieb sein muss. Damit haben Wettbewerbe das Potenzial Vorbild zur Sicherheit im Segelflugsport zu werden, ohne dabei die Freude einzuschränken.

Dank an Mirja Klicks, Matthias Kaese, Jona Keimer, Alfred Ultsch, Jürgen Knüppel, Philipp Keller, Delegierte der Bundesländer und den DSV, Felix Hoffmann, Tobias Bieniek, Karl-Dieter Lerch, sowie die anderen Mitgliedern der Segelflugsportkommission des Aeroclub NRW und anderen nicht Genannten, die sich für mehr Sicherheit in Wettbewerben einsetzen, für die konstruktiven Diskussionen und Beiträge zu diesem Thema.

Dieser Artikel kann als PDF-Datei abgerufen werden: <https://www.aeroclub-nrw.de/download/artikel-mehr-sicherheit-bei-segelflugwettbewerben-2019/>



Text: Sigi Baumgartl, baumgartl@aeroclub-nrw.de

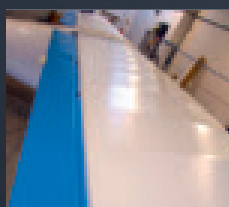
ORATEX® UMRÜST-SETS FÜR COMCO IKARUS C22 & C42

- Die Umrüstung verbessert nachgewiesenenmaßen die Performance.
- Sie entscheiden, ob Sie schneller oder sparsamer fliegen wollen.
- Die Flügel, Querruder, Landeklappen und Leitwerke werden verstärkt.
- Die aerodynamische Güte erlaubt eine präzisere Steuerbarkeit.
- Alle mit dem LANITZ AVIATION Design Change gebauten C42 der Version A, B und C werden bei uns auf 540 / 560 kg aufgelastet.
- Die Flügel werden drehsteif und die ORATEX® Bespannung mit ihrem Mikro-Vortex-Effekt lässt Sie ein neues Fluggefühl erleben.
- Das LANITZ AVIATION Design Change ist in den Kennblättern von COMCO IKARUS als zugelassen eingetragen.
- Fliegen Sie bei uns Probe und überzeugen sich von den herausragenden Eigenschaften der ORATEX Bespannung.
- Wir schenken ihrem Flugzeug ein neues Leben.

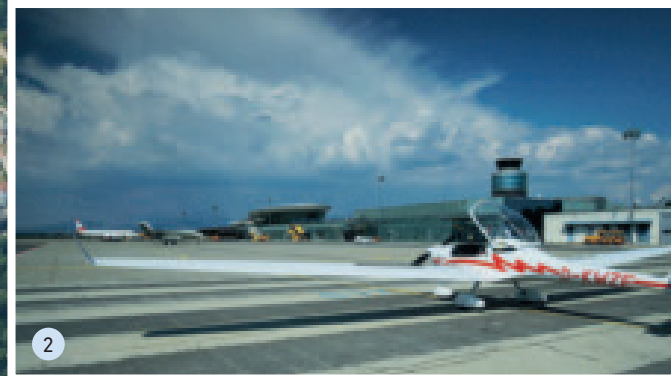
WEITERE INFORMATIONEN:
www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html



WIR BAUEN IHRE C22 UND C42 IN UNSEREM BESPANNWERK UM



MIT DER SUPER DIMONA NACH ZYPERN



August Bansa fliegt mit wechselnden Partnern im Motorsegler schon seit den 80er Jahren in Europa herum. Der Autor ist mit ihm seit 2006 einmal im Jahr in Europa und einmal sogar bis an den Rand der Sahara unterwegs. Hier berichtet er über ihren Zypern-Flug im August 2018.

20.08. Mo: Wenzendorf --> Bayreuth EDQD --> Graz LOWG:

Wir sind um 8:38 Uhr in der Luft. Es ist windarm, die Wolken hängen aber im Gegensatz zu den Vortagen unerwartet tief. Die ersten 40 km legen wir in knapp 1500 ft MSL zurück, erst auf dem letzten Drittel der Strecke nach EDQD ist es wolkenlos und warm. Nach Flugplan geht es nach kurzer Mittagspause weiter über Passau gen Graz. Die Sicht verschlechtert sich und einzelne Schauer werden erkennbar. Wir landen in Graz nach wenigen Warteschleifen ohne Probleme. Mit dem Taxi geht es zum empfehlenswerten Hotel Weitzer, von dem man einen kurzen Weg zur Altstadt und dem Burgberg hat.

21.08. Di: Graz LOWG --> Dubrovnik LDDU --> Podgorica LYPG:

Von Graz geht es westlich vorbei an Zagreb und im sanften Bogen in 5000 ft knapp westlich um Bosnien-Herzegowina. Zum Überqueren des Küstengebirges zur Adria müssen wir hoch auf 7600 ft bis zum Abstieg auf 3500 ft westlich von Split und dann weiter längs der Adriaküste. Die Landschaft ist immer wieder schön anzusehen. Näher an Dubrovnik müssen wir tiefer. Es ist heiß und trocken bei leichtem Seitenwind. Bei vernünftiger Abfertigung sind wir nach gut einer Stunde wieder in der Luft. Die Strecke nach Podgorica ist mit 38 Minuten kurz, aber anspruchsvoll. Podgorica liegt unten „im platten Land“. Nach dem Abflug von Dubrovnik wird man lange auf 1000ft gehalten. Kurz vor Tivat muß man fast auf Terrain-Höhe die Einfugschneise von Tivat unterfliegen und anschließend bei Kotor über das hohe Küstengebirge. Da ist die Steigleistung

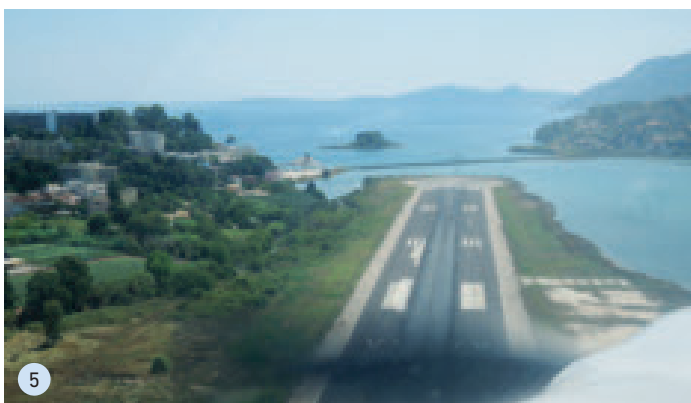
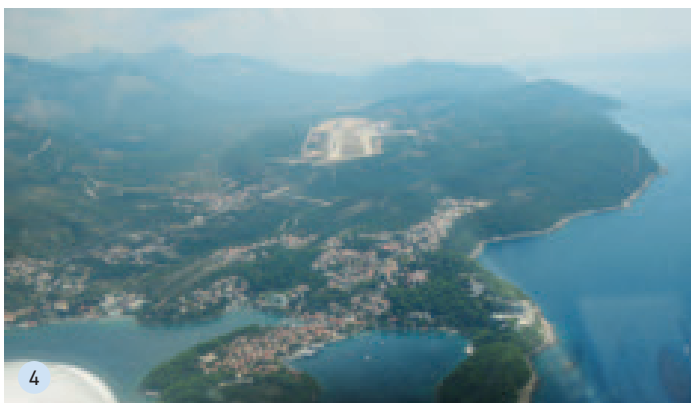
der Dimona und Temperaturfestigkeit des Rotax-Motors eigentlich überfordert. Oben liegt ein Plateau hinter dem es dann nach Podgoriza „bergab“ geht. Natürlich ist der Abschnitt fliegerisch reizvoll. Wir werden freundlich und interessiert empfangen und das Ramada-Hotel ist empfehlenswert. Die Stadt ist allerdings ärmlich und selbst die Moscheen haben Dorf-Charakter.

22.08. Mi: Podgorica LYPG --> Korfu LGKR --> Megara LGMG:

Der Morgen ist wolkenlos, etwas diesig und mild. Wir sind um 9:30 Uhr (lokal) in der Luft. Die Sprit-Situation in Südeuropa erschwert uns den Weiterflug. Das ursprünglich nächste Ziel Thessaloniki hat in diesem Sommer kein AVGAS, es bleibt nur Umweg über Korfu nach Megara. Wir fliegen über Durres/Albanien an der Küste lang und kommen zum Flughafen Korfu von Osten her übers Wasser herein – tief vorbei an der kleinen Halbinsel mit der bekannten Kapelle. Hier begegnet uns das erste Mal die Berechnung von 50 Euro plus 24 % Steuer allein für die Erteilung der PPR-Landegenehmigung. Das kassiert die Handling-Agentur Skyserv zusätzlich zu ihrem hohen Basistarif. Die Kosten summieren sich auf 180 Euro für einen „technischen Stopp“. Nach anderthalb Stunden kommen wir endlich wieder weg. Auf halber Strecke nach Megara haben wieder die Wahl zwischen einem großen Umweg längs der Küste über Patras oder der Querung höherer Gebirge. Wieder hilft uns die gute Thermik dabei, recht mühelos und spritsparend über die Bergketten zu kommen. Wir kreuzen den Golf von Korinth und sinken langsam auf die von Athen geforderten 1000 ft am Kanal von Korinth. Bis Megara geht es die Küste lang. Wie dort üblich herrscht Nordwind, der mit heftigen Turbulenzen vor allem kurz vor RW08 Aufmerksamkeit fordern kann. Das Tanken geht schnell. Obwohl auch Militär am Platz ist, ist alles locker und offen. Der Flugplatz wird von der HCAA (der griechischen Luftfahrtbehörde) betrieben und kostet kei-



- 1: Passau ist von oben immer wieder sehenswert – touristisch und fliegerisch
- 2: Graz mit Blick nach Norden. Das große Gewitter kam erst nachdem wir genau dort durch sind
- 3: So sind wir geflogen



- 4: 21.8. Dubrovnik mit langem Endteil. Inzwischen ist die Bahn schwarz, d. h. komplett erneuert; sie liegt hoch. Beim Abflug muss man hinten rechts über den Hügel hüpfen und dann runter auf 1000ft
- 5: 22.8. Korfu: Abflug auf der RW17

ne Landegebuhr. Spät am Abend erreicht uns die E-Mail mit der Landegenehmigung für Rhodos für den Donnerstag – mit gleichzeitiger Ablehnung für den Rückflug am Sonntag.

23.08. Do: Megara LGMG --> Rhodos LGRP: Der Morgen empfängt uns wieder mit wolkenlos klarem Himmel und angenehmen Temperaturen. Wir bezahlen beim Flugleiter unsere beschämend niedrige Rechnung von 3,40 € fürs Parken über Nacht. Bis Rhodos haben wir 460 km Wasser vor uns. Einige der „am Wege“ liegenden Inseln haben Flugplätze, der Rest ist mit Steilufern unlandbar. Der Luftraum ist keineswegs „frei“. Nicht nur Athen kontrolliert, sondern auch z.B. Mykonos und Kos sind darauf bedacht, ihre An- und Abflug-Sektoren weit ins Meer von Verkehr freizuhalten, auch wenn wir nicht einen Air-

liner zu sehen bekommen. Für uns kleine Flieger bedeutet das meist Freigabe nur für niedrige Flughöhen oder Umwege. Auf dem Flughafen Rhodos ist viel los, die Airliner kommen wie auf der Schnur gezogen von NO. Nach ein paar tiefen Warteschleifen über dem Meer werden wir einfach eingereiht in den Anflug auf die RW25. Die Bahn liegt direkt am Meer und hat keine 500 m landeinwärts auf ganzer Länge einen steilen Berg neben sich. Da verwundert die Warnung vor Turbulenz bei südlichen Winden gar nicht. Unser Hotel Esperia liegt fußläufig zu Hafen und Altstadt. Die Altstadt erweist sich wie erwartet als ziemlich überlaufen. Der Vernunft folgend hätten wir nicht weiter nach Zypern fliegen dürfen, sondern nach ein/zwei Tagen Sightseeing auf Rhodos zurück nach Megara fliegen müssen. Das Ziel ist aber Zypern und eine zweite Chance dafür unwahrscheinlich ...



**CAMO
SÜDWEST**

**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-2-Flugzeuge

Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT)



**CAMO SÜDWEST
GMBH**

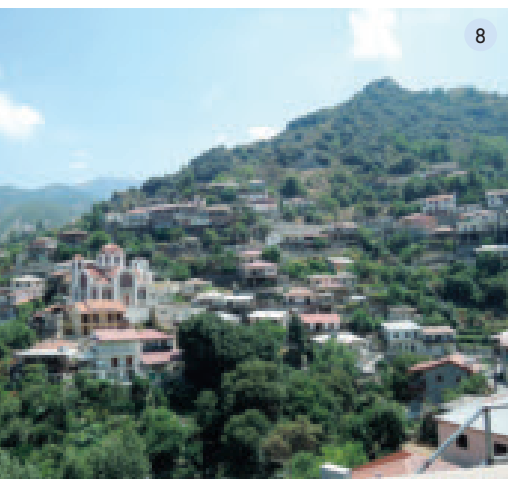
CAMO Südwest GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken
Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • www.camo-suedwest.de • info@camo-suedwest.de



6



7



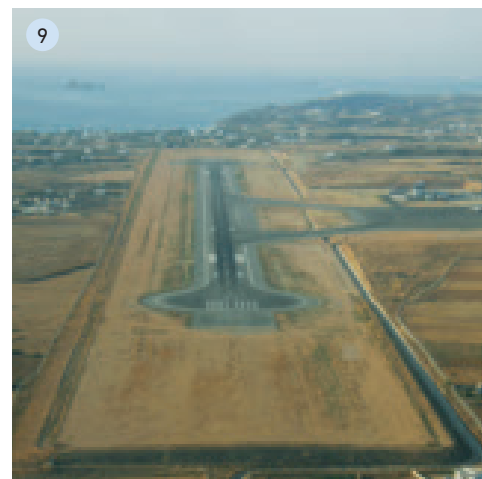
8

6: 27.8. Kanal von Korinth: So klein wie er ist, glaubt man, dass er schon früh gebaut wurde (Foto vom Rückflug)

7: 24.8. Rhodos: Abflug gen Paphos/Zypern

8: 25.8. Troodos-Gebirge/Zypern: abseits der Touristen-Pfade – gebirgig bis fast 2000m mit neuen, aber sehr engen Straßen; Paphos bietet selbst als Kulturhauptstadt außer dem Hafenumfeld, den Königsgräbern & dem Mosaiken-Haus wenig zum Ansehen

9: 26.8. Paros: Anflug in schon tiefstehender Sonne; es geht bergauf nach hinten; typisch kleiner Inselflugplatz



9

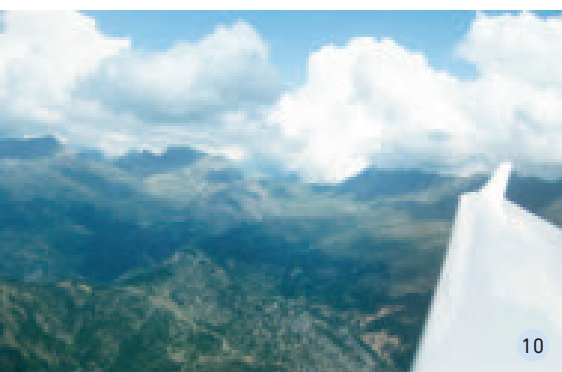
24.08. Fr: Rhodos LGRP -->Paphos LCPH: Zwei Stunden nach Ankunft des Taxis am Flughafen sind wir endlich in der Luft. Der Wind von vorn ist ok, wir müssen aber gleich links raus über die Berge am Platz. Da ist unsere Steigfähigkeit knapp. Bis Paphos sind über 440 km über freies Wasser. Der Anflug ist im baumlos flachen Umfeld einfach. Wir werden auf den GA-Stellplatz weit am Westende des Vorfeldes geschickt. Es ist kurz nach Mittag und wolkenlos heiß. Das Tanken geht schnell, das „Roman Hotel“ (zwei Übernachtungen) ist überwältigend kitschig: ägyptisch/griechisch/römisch-bunt ausgestattet und mit Terracotta verziert. Dazu sind innen wandgroße Spiegel verbaut, die mehr Räumlichkeit vortäuschen.

25.08. Sa: Ausflug Troodos-Gebirge Zypern: Wir wollen zum „Troodos-Place“ kurz unter dem Mount Olympos – mit 1920 m der höchste Punkt Zyperns. Wir fahren bis auf über 1600 m auf nagelneuen, aber schmalen und extrem kurvenreichen Straßen ohne nennenswerten Verkehr. Der Rückweg soll über Oikos gehen – also einmal rund um den Mount Olympos. Die Straßen werden immer abenteuerlicher. Wir brauchen zwei Stunden für die Rückfahrt nach Navi – für nur rund 45 km Luftlinie vom Hotel.

26.08. So: Paphos LCPH --> Rhodos LGRP--> Paros LGPA: Wir geben den Leihwagen am Flughafen mit 270 km zurück. All die Freundlichkeit und hilfsbereites Entgegenkommen des Vertreters von Swissport ändert nichts daran, dass auch diese Rechnung zu hoch ausfällt. Treiber ist diesmal ein fünfzigprozentiger Sonntagsaufschlag auf die Handling-Gebühr. Um 12:26

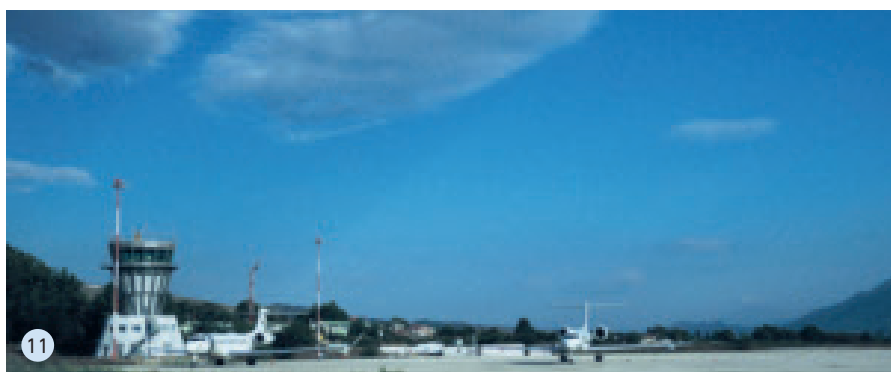
Uhr (lokal) sind wir in der Luft. Kurz vor 15 Uhr haben wir den Flughafen Rhodos gut in Sicht und müssen den Anweisungen der Controller folgen. Der Landung ging ein äußerst nerviges Verhandeln voraus, bevor wir überhaupt einen Slot bekommen haben. Selbst der war für Weiterflug nach Syros innerhalb deren Betriebszeit zu spät. Der Preis für den „technischen Stop“ war extrem. Der Weiterflug nach Paros wird nur durch die Controller der Inselflughäfen querab von unserer Route behindert, obwohl wir keinerlei Verkehr sehen. Die Sonne steht schon tief und es wird dunstig, als wir uns gegen 18:30 Uhr (lokal) dem kleinen Flughafen Paros nähern. Nach einigem Feilschen und Rückfragen bekommen wir die offizielle Erlaubnis, unsere vier 5l-Reserve-Kanister von einer normalen Tankstelle aufgefüllt wieder in den Flugplatz-Bereich importieren zu dürfen. Das gibt uns mit gut einer Stunde mehr Reichweite die Möglichkeit, Ioannina LGIO ohne Zwischenlandung auf Syros zu erreichen.

27.08. Mo: Paros LGPA -->Ioannina LGIO: Der Morgen ist wolkenlos klar. Ab 10 Uhr warten wir lange vor dem Terminal, bis an einer Seiteneinfahrt ein Fahrer unsere vollen Kanister entgegennimmt und direkt zum Flugzeug bringt. Wir gehen wie üblich durch die hier einfacheren Kontrollen. Die Handling-Rechnung ist mit 240 € wieder unerwartet hoch, es gibt aber keine Landegebühr und das Parken mit 3,26 € ist vernachlässigbar. „Crew-Transport“ mit 75 € für zweimal 150 m ist allerdings exzessiv. Um 10:45 Uhr starten wir bei schwachem Wind in den strahlend blauen Himmel. Hinter Ioannina ist alles schwarz und östlich von Stadt und Flughafen hängen die Wolken auf halbem Hang. Die Sicht hat sich auch verschlechtert.



10

10: 27.8. Paros-->Ioannina: zwischen Golf von Korinth und Pindos-Gebirge – Berge gehen in die Wolken; der Golf war thermisch tot, in den Bergen geht es hoch
11: 27.8. Ioannina: wir sind gestrandet; vor



11

uns der Pindos in Wolken nicht passierbar; links hinter uns steht schwerer Regen (am Flugzeug: August Bansa)
12: 28.8. Ioannina: am Morgen Wellenwetter; das hat uns in den steilen, bewaldeten

Bergen zwischen Ioannina und Skopje nachher zu schaffen gemacht

13: 28.8. Skopje: Hauptplatz; ja – ein Touristen-Foto mit dem großen Alexander; Skopje muss man selbst gesehen haben!

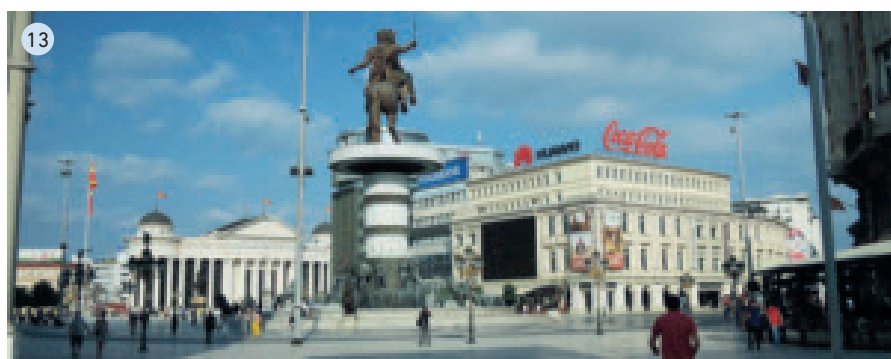


12

Wir landen noch auf trockener Bahn. Der Himmel im Westen ist pechschwarz und der Tankwart weigert sich wegen der Regen Gefahr, uns im Freien vor dem Tower zu betanken. Wir sind gestrandet und müssen in Ioannina übernachten.

28.08. Di: Ioannina LGIO--> Skopje LWSK: In NW stehen früh doppelstöckig ausgeprägt Lenticularis-Wolken, die auf Wind in der Höhe deuten. Wir tanken und mit Papierkram dauert es doch bis lokal 11:10 Uhr, bis wir mit Ziel Belgrad LYBE in der Luft sind. Wir müssen gleich über den Bergzug am östlichen Seeufer. Wegen Staubewölkung im Gebirge müssen wir später über 8000 ft steigen. So etwa 80 km vor Skopje sperrt uns die freundliche Controllerin von Skopje das Kosovo. Nach längerer Diskussion bleibt uns nur die Landung in Skopje. Eigentlich wollten wir am selben Tag Heviz/Ungarn am Balaton erreichen. Das ist mit der Landung in Skopje zeitlich nicht mehr machbar. Wir übernachten also im vernünftigen Hotel „Ibis Skopje City Center“ nahe am Hauptplatz. Skopje ist bei Tag und Nacht interessant anzusehen.

29.08. Mi: Skopje LWSK --> Bad Vöslau LOAV --> Hof EDQM: Neue Flugplanung: Wir lassen Heviz aus und wollen versuchen, über LOAV an einem Tag bis nach EDQM zu kommen. Grund ist eine ungünstige Wettervorhersage, die für die folgende Nacht Gewitter mindestens im Bereich des Bayrischen Waldes und südlich davon befürchten lässt. Wir fliegen östlich am Kosovo vorbei über Nis LYNI. Dort gibt es im Sommer AV-GAS. Der Flughafen von Belgrad ist ebenfalls in jeder Beziehung empfehlenswert: schnell, professionell und preiswert



13

mit 26 Euro. Der Abflug-Weg kostete einige Diskussion mit den Controllern, die unsinnige Umwege forderten. Mit den ungarischen Controllern haben wir danach wenig Kontakt. Der Anflugweg westlich um Bad Vöslau herum ist etwas nervig. Tanken, Bezahlen und wieder weg – Turnaround eine knappe Stunde. Der Abflug um 16:13 Uhr ist ausreichend für die Reststrecke durch niedrigere Berge nach Hof. Wir lassen die Alpen links liegen. Nach Queren der „Hügel“ direkt nach dem Abflug geht es schräg durchs Donautal nach Deutschland bei Passau. Der Flugplatz Hof-Plauen liegt in der Abendsonne auf einer Anhöhe. Zum Landen 18:40 Uhr auf der RW08 haben wir die Sonne im Rücken.

30.08. Do: Hof EDQM -->Wenzendorf: Am Morgen, wie erwartet, „liegt der Himmel auf der Erde“ – es hat nachts geregnet und im südlichen Bayrischen Wald auch gewittert. An ein frühes Losfliegen ist nicht zu denken. Die Rückseite einer Kaltfront, die sich von der Ostsee bis zu den Alpen erstreckt, bestimmt das Wetter. Südlich von uns sieht es schlimmer aus – gut, dass wir uns am Vortag bis nach Hof gerettet haben. Die Streckenvorhersage sagt „fliegbar, aber schwierig“. Die Hoffnung auf einfachere Bedingungen im Norddeutschen Flachland erfüllt sich leider nicht. Die Wolkenuntergrenze sinkt bei NW-Wind ab. Letzte Herausforderung ist noch die Landung bei heftigem Seitenwind aus NW. Wir sind geschafft und froh, wieder heil zu Hause zu sein. Von unten sieht der Himmel gar nicht so schlimm aus. Unsere besorgten Ehefrauen warten schon am Platz und helfen beim Einräumen.

Text und Fotos: Joachim Loerke, Bild 10: August Bansa

FLUGSICHERHEITSTRAININGS DER PILOTINNEN

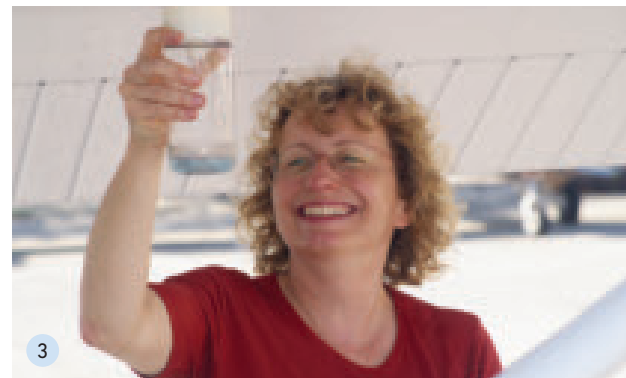
der Vereinigung Deutscher Pilotinnen und der Deutschen Sektion der 99s



1



2



3

- 1: Drei Damen, denn die Bölkow Monsun ist wie alle Flugzeuge natürlich weiblich
- 2: Bei den Teams herrschten gleichermaßen Freude und Konzentration im Cockpit
- 3: Da strahlt die Pilotin: kein Tropfen Wasser, nur AvGas im Tank
- 4: Bremen: Weser und Stadion

Die in den beiden Vereinen in Deutschland organisierten Pilotinnen haben es sich zur Aufgabe gemacht, sich jeweils im Frühjahr und im Herbst den Herausforderungen speziell für weibliche Flieger im Rahmen von zwei- bis dreitägigen Sicherheitstrainings zu stellen.

Im Frühjahr gibt es einen sog. SPRING REFRESHER an den Plätzen Nordhorn-Lingen oder Rheine-Eschendorf, am Wochenende rund um den Tag der deutschen Einheit ein Training in Diepholz.

Die Flugsicherheitstage beginnen mit individuellen Trainings. Die Pilotinnen der Vereine oder auch interessierte neue Pilotinnen oder Flugschülerinnen melden sich an und beschreiben ihre persönlichen, individuellen Bedürfnisse und ggf. selbst empfundenen Defizite. Diese werden auf Motorflugzeugen oder UL am Freitagnachmittag abgearbeitet. Dabei geht es insbesondere um allgemeine Flugvorbereitung, Normalverfahren bei Start, Reise und Landung, Notverfahren, Funk- und Digital-Navigation unter Anleitung eines Fluglehrers oder einer Fluglehrerin. Wichtig ist uns dabei insbesondere: Es gibt keine „dummen“ Fragen! Und: Wir legen eine gesunde Fehlerkultur an den Tag!

Am Freitagabend, und dies ist atmosphärisch nicht zu unterschätzen für das Wohlbefinden der Teilnehmerinnen, gibt es ein gemeinsames Abendessen mit dem wichtigen fliegerischen Erfahrungsaustausch.

Im Anschluss wird das **Programm für den Samstag** vorgestellt und gemeinsam in den Crews (1-2 Pilotinnen, 1 Lehrer) für unterschiedliche Flugzeugtypen vorbereitet.

Dies sind ganztägige Ausflüge wie z. B.

- Flugplätze mit unterschiedlichen Oberflächen (Asphalt, Gras) und unterschiedlichen Landebahnparametern (lange und kurze oder schmale Bahnen oder nur eine Landerichtung oder stark ansteigendes/abfallendes Gelände)
- Platzhopping, z. B. zehn Kleinflugplätze rund um Bremen, Platzrundenverkehr, schnelle Umstellung der Frequenzen, Flugplanung mit schnellen Richtungs- und Zieländerungen
- Inselhopping, Nordseeinseln mit Stark- und Crosswindübungen
- Flugplätze mit zahlreichen Luftbewegungen unterschiedlichster Sparten (Segelflug, Motorflug, UL, Tragschrauber, motorisierte Gleitschirme, Springer)
- Auslandsflug, z. B. in die Niederlande
- Anfliegen eines Verkehrsflugplatzes oder Überflug inklusive Radiokommunikation in Englisch

Darüber hinaus gibt es

- insbesondere in Diepholz die Möglichkeit des Nachtflugs (Lernen, Erneuern)
- insbesondere in Nordhorn die Einweisung auf Spornradflugzeuge (Citabria)
- Trudelübungen
- Simulatorflüge auf dem Simulator des VAP Nordhorn-Lingen
- Möglichkeit der Prüfung English-Proficiency Level 4 und 5
- Checkflüge
- Bi-annual für Inhaber einer amerikanischen Lizenz
- Einweisung auf UL
- Handouts zu verschiedenen Themen



- 5: Ein Flug über Hamburg, den Hafen und die Elbphilharmonie gehört zu den beeindruckenden Erlebnissen
- 6: Vor jedem Flugtag gab's ein ausführliches Briefing für die Pilotinnen
- 7: Eine klassische Routenplanung inklusive Strich in der Karte gehört zu jeder Flugvorbereitung

Am Sonntag können wieder individuelle Trainings durchgeführt werden, die oft auch als Folge der getätigten Ausflüge zu Wiederholungsübungen führen.

Nicht nur bei schlechtem Wetter, aber dann insbesondere werden umfangreiche Flugvorbereitungen sowie Fachvorträge von Fluglehrern, Prüfern oder externen Anbietern wie dfs oder Jeppesen u. a. angeboten.

Diese decken sämtliche denkbaren Themen ab, zum Beispiel

- Luftraum, Luftrecht, Flugvorbereitung mit Wetter und Flugplanaufgabe
- Cockpit management, Luftraumbeobachtung, Enroute Überblick
- Anflüge auf Verkehrsflughäfen, deutscher und englischer Sprechfunk
- Notverfahren, Theorie des Trudelns und Ausleitens
- Glascockpit, Apps für Flieger
- Simulatoreinweisung, pyrotechnische Einweisung
- und ganz wichtig: „human factors“

Das BESTE ist aber sicher – im Vergleich zu den Verbänden – der PREIS der Veranstaltung!

Als Mitglied in einem der beiden Vereine beträgt der Preis inkl. Frühstück und Abendessen gerade mal um die 100 Euro, für Nichtmitglieder ein paar Euro mehr. Die Fluglehrer*innen arbeiten alle für Kost und Logis, was über den Beitrag finanziert wird.

Flugzeit und Benzin trägt jede Pilotin selbst, aber durch die Besetzung mit oft zwei Pilotinnen in einer Maschine (Hin- und Rückflug) bleiben diese Kosten meist auch in Grenzen.

Beide Veranstaltungen werden von den VDP/99s mit Beträgen zwischen 200 und 500 Euro gesponsort. Davon werden z. B. die Überführungen von Trainingsmaschinen finanziert.

Das Flugsicherheitstraining endet mit der Übergabe einer Sicherheitsurkunde.

Ruth Haliti, Roswitha Höltken



Seit 1. Juli 2019
Official DEALER
LX navigation Germany
www.lx-navigation.de

OLIV SEGELFLUGBEDARF

LX 10K



Zeus >

Vario

www.segelflugbedarf24.de

ÜBERLEBEN NACH EINER NOTWASSERUNG

DAeC Landesverband Bremen lud zum Vortrag über ein gern verdrängtes Thema



Da half Heinz Rühmann alias Quax, dem Bruchpiloten, auch kein ungläubiger Blick auf die Tankanzeige mehr. Die Nadel blieb bei LEER stehen und Quax landete im Dorfteich. „Hiermit eröffne ich die Badesaison“, kommentierte er sein überraschendes Erscheinen schlagfertig den herbeigeeilten Hilfswilligen.

Nach kecken Sprüchen ist sicher niemandem zumute, der eine Zeit lang um sein Leben fürchten musste. Das können Olaf Salzbrunn und seine Kollegen bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bestätigen. Wenn sie zur Hilfe kommen, entsteigen die Pechvögel allerdings auch nicht mehr selbstständig dem knietiefen Wasser eines Dorfteichs, sondern haben schon einige Zeit unfreiwillig – oft unterkühlt – in der Nord- oder Ostsee zugebracht. Dass man das Eintreffen der Retter nach einer Notwasserung überhaupt erlebt, ist dabei keineswegs sicher.

Olaf Salzbrunn, hauptberuflich in der Seenotleitung (MRCC) bei den Seenotrettern der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen beschäftigt und privat Motorflieger, erklärte in seinem Vortrag, was, wann und warum nach einer Notwasserung notwendig oder dringend empfehlenswert ist. Nachvollziehbar begründete er Sinn und Zweck einzelner Maßnahmen und Ausrüstungsgegenstände, räumte aber auch mit vielen falschen Annahmen auf, die die Lage der Insassen eher verschlimmern würden. So kann z. B. ein für Schiffsbesatzungen geeigneter Überlebensanzug nach dem hohen SOLAS Standard für Flugzeuginsassen lebensbedrohlich werden. Diese Anzüge sind so auftriebsstark, dass man aus einer engen, teilweise bereits gefluteten Flugzeugkabine

nicht mehr herauskommt. Solche Anzüge sollten daher nicht schon während des Fluges getragen werden, sondern erst angezogen werden, nachdem man die Kabine im Wasser verlassen hat. Mit leichteren Anzügen, die mehr Beweglichkeit erlauben, ist das Risiko, durch den eigenen Überlebensanzug im Flugzeugwrack gefangen zu werden, deutlich geringer. Sie können daher auch schon während des Fluges getragen werden. Wichtig bei allen Anzügen ist eine Kopfhaube, erklärte Olaf Salzbrunn, denn die meiste Körperwärme verliert man über den Kopf. Kauft man einen gebrauchten Überlebensanzug, sollte der im Beisein des Verkäufers auf Dichtigkeit geprüft werden, riet Olaf Salzbrunn. „Am besten in einer Badewanne.“

Gelernt haben die Teilnehmer in Bremen, dass eine Schwimmweste keine Rettungsweste ist. Wortklauberei? Keineswegs – denn die Schwimmweste ist ein Hilfsgerät, das dem Träger das Treiben im Wasser erleichtern soll. Für das schwimmende Vorwärtkommen sind Rettungswesten dagegen nicht gemacht. Sie sollen ihre Träger nach der Aktivierung in eine ohnmachtssichere Lage bringen. Das bedeutet, dass ihr Träger im Falle einer Ohnmacht nicht befürchten muss, mit dem Kopf nach vorne im Wasser zu treiben. Durch die Anordnung der Luftkammern wird gewährleistet, dass der Träger einer Rettungsweste immer mit dem Rücken im Wasser liegt und Mund wie Nase mindestens 12 cm oberhalb des Wasserspiegels freiliegen. Im Falle einer Ohnmacht droht somit nicht der Tod durch Ertrinken. Doch auch Rettungswesten bergen das Risiko, ihre Träger in der Flugzeugkabine gefangen zu halten, wenn sie sich zu früh aufblasen und einen Ausstieg be- oder verhindern. Automatikwesten sind daher aus gutem Grund in



4



5

- 1: Im alten Ufa-Film aus den vierziger Jahren hat Quax allenfalls nasse Füße bekommen. So glimpflich geht eine Notwasserung in der Regel nicht ab.
- 2: Auf der ersten Atlantik-Überquerung in Ost-West-Richtung im Jahr 1928 hätten die Flugpioniere Köhl, Fitzmaurice und von Hünefeld in ihrer Junkers W 33 im Notfall noch nicht auf die Sicherheit einer Rettungsinsel vertrauen können. Foto aus der sonst nicht zugänglichen Bremen-Halle in EDDW mit der Original Junkers der drei Pioniere.

- 3: Bei der Auswahl eines Überlebensanzuges muss an die Beweglichkeit in einer engen Flugzeugkabine gedacht werden. Was für Schiffsbesatzungen geeignet ist, kann sich im Flugzeug als fatal herausstellen.
- 4: Das ist keine Schwimmweste, sondern eine Rettungsweste. Bevor man sie anlegt, sollte man sich mit der Aktivierung für den Notfall vertraut machen.
- 5: Die Weste im aufgeblasenen Zustand. Es ist einsichtig: Ein Notausstieg durch eine schmale Öffnung ist damit nicht möglich.

der Luftfahrt verboten Bei Automatikwesten aus dem Yachtbedarfshandel muss die Automatik deaktiviert sein. Wichtig an der Rettungsweste ist auch, dass sie mit einer Schutzhaube gegen Spritzwasser ausgestattet ist, denn die feinsten Wassertropfen, die sich bei Wind von den Wellenkämmen lösen, sammeln sich beim Einatmen in unerwarteter Menge in der Lunge und können so langsam zum Ertrinken, dem sogenannten „stillen Ertrinken“, führen – sogar noch nach der Rettung, wenn es von den Notärzten nicht rechtzeitig bemerkt wird. Eine im Fachhandel erworbene Rettungsweste ist natürlich geprüft, da macht man nichts verkehrt. Man muss allerdings nicht gleich kaufen, sondern kann sie auch leihen. Vorteil: Rettungswesten von einem professionellen Verleiher sind in der Regel getestet und gewartet. Die beste Rettungsweste nützt

aber nichts, wenn sie im Ernstfall unzugänglich im Gepäckraum liegt. Klar sollte auch sein, dass man sich vor dem Flug ernsthaft und gründlich mit der Handhabung seiner Weste vertraut macht und auch Fluggäste darin einweist, selbst wenn das Thema für Fluggäste ein Stimmungskiller ist. Aber: Eine Trauerfeier ist ein noch viel größerer Stimmungskiller. Ist eine Notwasserung unvermeidlich, sollte man versuchen, auf den Wellenkämmen zu landen. Auf einen Überschlag sollte man auf jeden Fall vorbereitet sein. Ob nun Fahrwerk oder der vielleicht noch drehende Propeller – sobald das tiefste Teil des Flugzeuges eintaucht, verursacht das eine gewaltige Bremswirkung. Den Rest erledigt die Massenträgheit. Selbst wenn die Maschine sich nicht überschlagen sollte, bitte dran denken: Die Tragflächen mögen das Flugzeug vielleicht noch eine

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



FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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



6: Olaf Salzbrunn erklärt die Rettungsschlinge, mit der in den Hubschrauber aufgewincht wird

7: Der Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS setzt sein Tochterboot aus

Zeit lang schwimmfähig halten, aber bei Hoch- oder Schulterdeckern ist die Kabine sofort unter Wasser. Bei Tiefdeckern hat man mit Glück ein wenig mehr Zeit zum Aussteigen.

Wie wird man nach der Notwasserung am schnellsten gefunden? Klar sollte sein, dass man, so lange es noch möglich ist, einen Notruf an FIS, den nächsten erreichbaren Flugplatz oder auf der 121.500 absetzt. Wichtig dabei: möglichst genaue Position der zu erwartenden Notwasserung und Anzahl der Personen an Bord angeben. Transponder 7700. Das ELT sollte frühzeitig genug ausgelöst werden. Viele Piloten hätten Angst, einen Fehlalarm auszulösen und anschließend für Kosten aufkommen zu müssen, weiß Olaf Salzbrunn. Diese Sorge sei unberechtigt. Wenn alles gut geht, kann man die Alarmierung mit einem Funkspruch oder Telefonat wieder aufheben. Kosten entstehen für eine vorsorgliche Alarmierung in einer kritischen Situation nicht. Verzichtet man aber auf eine rechtzeitige Aktivierung des ELT, vergibt man wichtige Hinweise an die Retter, um schnell gefunden zu werden.

Im Wasser ist man aus der Sichthöhe eines Seenotrettungskreuzers nur sehr schwer auszumachen. Das weiß Olaf Salzbrunn aus eigener Erfahrung. Er ist selbst jahrelang auf Seenotrettungskreuzern gefahren. Wichtig sind daher Signalmittel, die den Rettern bei Tag und bei Nacht den Weg weisen. Im Vortragsraum des Flughafens Bremen konnte die Signalmittel aus Sicherheitsgründen leider nicht im Echtbetrieb vorgeführt werden. Olaf Salzbrunn wird sie aber nach Absprache vorführen können, wenn er einen Vortrag zum gleichen Thema z. B. auf einem Landeplatz hält. Um aus der Luft besser gesehen zu werden, sollte man möglichst Kleidung in gelben oder orangenen Neonfarben tragen. Blau oder Grün sind im Meerwasser reinste Tarnfarben, ebenso übrigens Weiß, denn ein Mensch in weißer Kleidung ist inmitten weißer Schaumkronen kaum zu erkennen.

Ist man mit mehreren Personen unterwegs, sollte man unbedingt zusammenbleiben. Dazu ist es erforderlich, sich unterzuhaken oder sich aneinander festzuhalten. Zwei Bälle, die unmittelbar nebeneinander ins gleiche Wasser gelegt werden,

treiben in kürzester Zeit auseinander. So würde es uns Menschen auch gehen. Neben der deutlich besseren Chance, als Gruppe schneller gefunden zu werden, kann man sich in der Gruppe länger warmhalten. Unterkühlung wird in der Regel unterschätzt, ist aber mindestens ebenso lebensbedrohend wie Ertrinken. „Wasser entzieht dem Körper 25-mal schneller Wärme als es die Luft tut“, erklärt Olaf Salzbrunn. „Daran sollte jeder denken, der an heißen Sommertagen mit T-Shirt und kurzen Hosen ins Flugzeug steigt und eine längere Strecke übers Meer fliegt.“ Bleibt man im Wasser als Gruppe zusammen, kann man sich auch gegenseitig kontrollieren. Lernen konnten die Zuhörer Neues und Unerwartetes zu Körperreaktionen in Notsituationen. Wer bei einer Unterkühlung plötzlich aufhört zu zittern oder wirres Zeug redet, muss von der Gruppe gewärmt werden. Dann nämlich zentriert der Körper das Blut bereits in der Körpermitte zur Versorgung der lebenswichtigen Organe. Weitere Erklärungen will ich als Nicht-Mediziner hier lieber nicht ausführen, nur den Tipp geben, dass bis zur Rettung niemand versuchen sollte, zu schwimmen. Schwimmbewegungen entziehen dem Körper Wärme. Besser ist es, eine Art Hockstellung einzunehmen und die Beine anzuziehen. Wenn die Rettung eintrifft, kommt sie an den deutschen Küsten entweder von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) oder durch die Hubschrauber der Bundesmarine, Bundespolizei oder den im ostfriesischen Bereich stationierten Rettungshubschrauber des ADAC. Die größeren Seenotkreuzer setzen zur Bergung ihr Tochterboot aus, von dem aus Personen leicht aus dem Wasser gezogen werden können. Nach längerer Zeit im Wasser entkräftet, dürfte es kaum jemand schaffen, an der Bordwand eines größeren Schiffes hochzuklettern.

Kommt die Rettung in Gestalt eines SeaKing, Super Puma oder EC 145 aus der Luft, werden die zu Rettenden mit einer Rettungsschlinge in den Hubschrauber hinaufgezogen. „Aufwinchen“ ist der Fachbegriff dafür. Wer meint, ein SeaKing würde wegen seiner bootsähnlichen Rumpfunterseite direkt auf der Wasseroberfläche aufsetzen, um Hilfsbedürftige auf-

zunehmen, irrt. Der Hubschrauber hovort in jedem Fall über den Hilfesuchenden. Wenn die zu rettenden Personen zu entkräftet sind, um sich die Rettungsschlinge selbst anzulegen, wird ein Crewmitglied des Hubschraubers abgewincht und übernimmt es, die Rettungsschlinge umzulegen und den Aufwinchvorgang einzuleiten. Hier sollte man ihn gewähren lassen und ihm nicht durch eigene Handgriffe ‚ins Handwerk pfuschen‘. Die erste Person, die aus einer Gruppe aufgewincht wird, muss immer eine unverletzte, mental unbeeinträchtigte sein. Warum das? Sollte es nicht genau umgekehrt sein? Olaf Salzbrunn konnte das plausibel erklären: „Die erste Person, die aufgewincht wird, muss in der Lage sein, im Hubschrauber genaue Auskunft geben zu können, ob noch jemand vermisst

wird, sowie über Art und Umfang möglicher Verletzungen der noch im Wasser Befindlichen, die eventuell nicht ansprechbar sind oder sich nicht mehr selbst artikulieren können. Außerdem können nur unverletzte Personen mit der Schlinge gewincht werden.“

Viele weitere hilfreiche wie wissenswerte Tipps, Hinweise und Erklärungen zum Überleben nach einer Notwasserung können hier aus Platzgründen leider nicht wiedergegeben werden, aber Olaf Salzbrunn ist gern bereit, seinen Vortrag andernorts zu wiederholen. Vereine, die an einem Vortrag zu diesem Thema interessiert sind, mögen bitte den unten stehenden Infoblock beachten.

Ralf-Michael Hubert

SICHERHEITSVORTRAG IN VEREINEN

Olaf Salzbrunn ist bereit, seinen Vortrag „Überleben nach einer Notwasserung“ vor interessierten Vereinen zu halten. Findet der Vortrag auf einem Flugplatz statt, können nach vorheriger Absprache auf einer geeigneten Fläche auch Signalmittel gezündet werden, um das Ganze praxisnäher zu gestalten. Das war im Vortragsraum in Bremen leider nicht möglich. Für den Vortrag müssen, mit den zeitaufwendigen praktischen Vorführungen, etwa vier Stunden angesetzt werden. Die Teilnehmerzahl sollte ab etwa 15 Personen liegen.

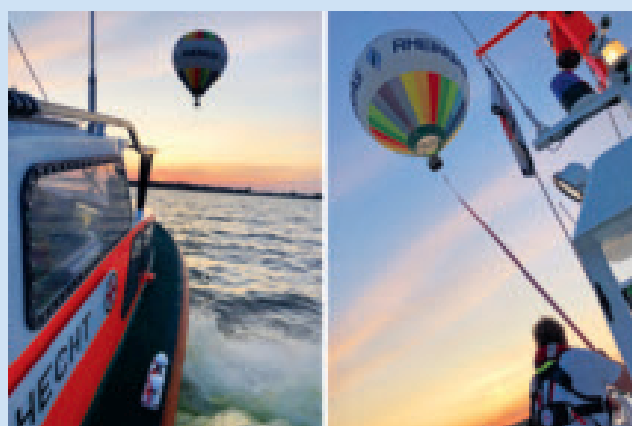
Kosten entstehen für die probeweise verwendeten Signalmittel, die als Verbrauchsmaterial nicht wiederverwendbar sind. Olaf Salzbrunn selbst nimmt für diese Vorträge kein Geld, es werden aber Spenden für seinen Arbeitgeber, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, erwartet, die ausschließlich spendenfinanziert ist.

Unsere Zeitschrift vermittelt den Kontakt zu Olaf Salzbrunn. Bei Interesse bitte eine E-Mail an redaktion@luftsportmagazin.de

RANDNOTIZEN

Zwei Tage vor dem Vortrag von Olaf Salzbrunn landete ein Airbus A 321 unmittelbar nach dem Start in Moskau wegen eines Vogelschlags durch einen Schwarm Möwen in einem Maisfeld. Die Presse berichtet, dass durch den Vogelschlag beide Triebwerke beschädigt und ausgefallen waren. Glücklicherweise gab es keine Toten. Aber das beweist: Es muss nicht zwangsläufig eine Störung an Ihrem Motor sein, der Sie zu einer Notwasserung zwingt. Eine Silbermöwe wiegt bis zu 1,5 kg. Geht die z.B. durch Ihren Propellerkreis, haben sie unter unglücklichen Umständen mehr als nur Federn und Blutspuren am Prop, sondern – wenn's schlecht läuft – ein sehr ernstes Problem, dass Ihnen eventuell nicht einmal mehr erlaubt, zu einem Inselflugplatz zurückzukehren. Verlassen Sie sich also nicht nur auf ein gut gewartetes, samtweich laufendes Triebwerk. Die Gründe für eine Notwasserung können vielfältig sein.

Nicht einmal eine Woche nach dem Vortrag in Bremen gab es einen Einsatz für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, der auch dort nicht alle Tage vorkommt. An einer 50 m langen Leine nahm das auf Usedom stationierte Seenotrettungsboot HECHT einen Heißluftballon in Schlepp, der an der Insel vorbeizudriften drohte. Mithilfe der 300 PS



starken HECHT konnte die Drift zunächst gestoppt und der Ballon dann in eine Position geschleppt werden, die eine Landung auf einer Wiese unweit des Zinnowitzer Hafens erlaubte. „Andernfalls hätte er wohl notwassern müssen. Für uns war das keine große Sache, aber den Ballonfahrern haben wir damit wohl eine nasse Überraschung erspart“, sagt der erfahrene Seenotretter-Vormann Michael Hackenschmid.

RMH

EUROPÄISCHE BESTLEISTUNG

als Geschenk zum 50. Geburtstag der Dropzone Teuge



Ende Juni 2019 trafen sich knapp 60 Springer für eine Woche im niederländischen Teuge (in der Nähe von Apeldoorn), um eine der größten jemals geflogenen Fallschirm-Formationen an den Himmel zu zaubern. Anlass war das 50-jährige Jubiläum der Fallschirm-Dropzone Teuge. Dazu waren Springer aus fünfzehn verschiedenen Nationen eingeladen: aus Norwegen, Finnland, Dänemark, Russland, Polen, Tschechien, Rumänien, Deutschland, Frankreich, Belgien, den Niederlanden, England, den USA, Brasilien und Australien. Mit dabei waren auch zwei Springer des FSC Remscheid, Thomas Rohde-Seelbinder und Tom Brand.

Das Wetter spielte die ganze Woche mit und nach anfänglichen Abstimmungsproblemen konnten dann sehr schnell 16er- und 25er-Formationen erfolgreich geflogen werden. Bei einer Fallschirm-Formation wird möglichst eine rautenförmige Anordnung mit einer quadratzahligen Springeranzahl (4, 9, 16, 25, 36, 49...) angestrebt, da sich diese als sehr stabil fliegend erwiesen haben.

Am Donnerstag, dem 27. Juni, war es dann soweit: Zweimal in leicht unterschiedlicher Besetzung konnte eine 36er-Formation über dem Himmel von Teuge, für alle Zuschauer am Boden gut sichtbar, zusammengebaut werden. Abgesprungen wurde aus einer Höhe von 4000 m. Zwei Höchstleistungen-Flugzeuge



1: Am Himmel über der Dropzone Teuge gelangen im August zwei 36er-Formationen

2: Eine von zwei Cessna Super-Caravan mit Formations- und Video-Springern

(900 PS) vom Typ Super-Caravan brachten die 36 Springer und die vier Video-Leute im Parallelflug sehr schnell auf die gewünschte Absetzhöhe.

Aufgebaut wird eine solche Formation einzeln nacheinander, von oben nach unten und von einer Quadratzahl zur nächstgrößeren. Sehr hilfreich für die Ausnutzung der Arbeitszeit ist die von den Amerikanern erfundene Auflöse-Methode des sogenannten „Starburst“. Gemeinsam wird von zehn an beginnend heruntergezählt und bei null werden alle Griffe gleichzeitig gelöst. Alle Piloten steuern dann ihren Schirm gleichförmig von der Mitte weg. Das ist nicht nur sehr effizient, sondern sieht auch von außen spektakulär aus. Außerdem bleibt dadurch mehr Zeit für den Aufbau (aus 4000 Metern ca. 8 Minuten). Eingeleitet wird dieser Starburst in einer Sicherheitshöhe von 1400 Metern.

Die 36er-Formation ist die größte jemals geflogene Formation über Holland, auch über Europa wurde seit 1996 keine größere Formation mehr geflogen. Damals war es der 53er Weltrekord in Kassel. Inzwischen liegt der immer noch aktuelle Weltrekord von 100 Springern in Florida auch schon zwölf Jahre zurück und wird wohl auch noch lange bestehen. Bei beiden Weltrekorden waren die beiden Remscheider Springer auch mit dabei.

Natürlich war die Woche in Teuge auch dazu gedacht, Erfahrungen und Techniken auszutauschen und das Wissen an neue und junge Springer weiterzugeben. Vielleicht ist es dann ja sogar in absehbarer Zeit möglich, einen neuen europäischen Rekord aufzustellen. Der aktuelle europäische Rekord wurde im letzten Jahr mit 30 Springern aufgestellt, natürlich auch in Teuge ... dieser Sprungplatz ist mit seiner zentralen Lage und seiner hervorragenden Infrastruktur und technischen Ausrüstung bestens geeignet.

Genehmigte Luftbilder von Tomasz Burza (CZ) und Laurent Dreyfus (NL); Text: Tom Brand

VIERMAL GOLD



Am 11. August reiste die deutsche Delegation mit dem amtierenden deutschen Meister Marco Hepp, der amtierenden und mehrfachen deutschen Meisterin Lucia Lippold, dem Weltmeister Moritz Friess und A-Kadersportler Matthias Kraft ins südenglische Dunkswell zum World Cup und zur gleichzeitigen Europameisterschaft im Speedskydiving an. Nach einer 18-stündigen Autofahrt von München bis Dunkswell mit Benutzung der Fähre kamen die deutschen Spitzensportler rechtzeitig im Hotel an. Den Folgetag nutzten sie zu Trainingszwecken, um sich noch einmal optimal an die extremen Fallgeschwindigkeiten, um die es im Speedskydiving geht, zu gewöhnen und sich mit der Dropzone vertraut zu machen.

Diese Gelegenheit nutzte Lucia Lippold direkt, um den von ihr selbst aufgestellten deutschen Nationalrekord von 406 km/h um einen km/h auf vorläufig 407 km/h zu verbessern. Dabei sollte es jedoch nicht bleiben, wie sich im Laufe des Wettkampfes herausstellte.

Am 12. August wurde es dann ernst für die 28 Wettkämpfer aus insgesamt elf Nationen, sogar aus Australien und den USA. Der erste Wettkampftag fiel hinsichtlich der vollständig beendeten Durchgänge spärlich aus. Zu tiefe und zu viele Wolken machten den Sportlern und dem Veranstalter einen Strich durch die Rechnung. Gesprungen werden kann nur bei Bodensicht, und in der Disziplin Speedskydiving, bei dem sehr hohe Freifallgeschwindigkeiten erreicht werden, ist die Exithöhe für alle Springer exakt 4000 m über Grund. Über insgesamt acht Sprünge hinweg wird die Freifallgeschwindigkeit jedes Springers gemittelt.

Der Wert jedes einzelnen Sprunges wird ebenfalls durch den Mittelwert der schnellsten drei Sekunden am Stück gebildet. Das Endergebnis, das sich aus allen Sprüngen zusammensetzt, wird mit dem der anderen verglichen – der oder die Schnellste gewinnt.

Bereits nach der ersten Wettkampfrunde konnten alle deutschen Teilnehmer ihr Potenzial unter Beweis stellen. Moritz Friess vom FSC Remscheid bewies Nerven und unterstrich seine Erfahrung mit einem 470,26 km/h-Sprung in der ersten



1: Team Germany bei der WM in England
2: Lucia Lippold hatte allen Grund zur Freude...

Runde. Lucia Lippold, ebenfalls vom FSC Remscheid, legte die Führung in der Damenwertung mit 386,54 km/h vor. Alle weiteren Wettkampfsprünge konnten erst am Donnerstag durchgeführt werden, da der Mittwoch dem britischen Regen zum Opfer fiel. Umso spannender, da die Führung in der Herrenwertung bei jedem Sprung wechselte. Nicht so bei den Damen – aber genauso spannend: Die Italienerin Mascia Ferri war Lucia Lippold sehr dicht auf den Fersen. Diese konnte ihre fliegerische Überlegenheit aber beweisen und als Kadersportlerin kennt sie die mentale Belastung eines großen, internationalen Wettbewerbs. Sie behielt die Führung bis zum Ende und erkämpfte sich wohlverdient den Titel der Europameisterin und Weltcupsiegerin mit 398,83 km/h aus sechs Runden.

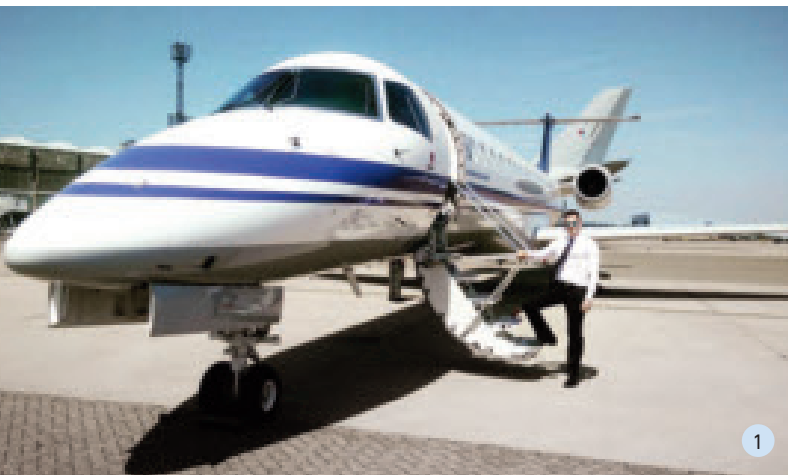
Zweimal Gold also für Lucia Lippold und damit ein großer Erfolg für den FSC Remscheid, dem die Sportlerin seit Ende 2014 angehört.

Eine weitere Goldmedaille errangen die deutschen Herren mit Moritz Friess in der Nationenwertung, vor den Russen und Österreichern.

Ein so großer Wettkampf (First Category Event in der FAI) ist Voraussetzung zur Aufstellung neuer Rekorde, sowohl Kontinental- als auch Welt- und Nationalrekorde. Diese Gelegenheit ließen sich die Wettkämpfer nicht entgehen: Max Hurd aus Großbritannien legte mit 500,17 km/h (mit GPS-Technik gemessen) eine beeindruckende und bisher noch nie dagewesene Leistung hin. Auch Lucia Lippold verbesserte den deutschen Nationalrekord von vor zwei Tagen wieder mit neuer Bestmarke: 417,68 km/h. Der Damenweltrekord, von Mascia Ferri aufgestellt, liegt bei 418,25 km/h, sodass deutlich wird, wie eng die Leistungsdichte auch hier ist. Es bleibt also spannend, da im kommenden Jahr im August die Weltmeisterschaften im Fallschirmsport in Russland stattfinden. Die deutsche Delegation, das Nationalteam und die Sportler vom FSC Remscheid sehen der Meisterschaft angesichts der vergangenen Wettkämpfe und der errungenen Erfolge sehr positiv entgegen und freuen sich, die Nation mit atemberaubenden Geschwindigkeiten vertreten zu können.

Text: Lucia Lippold, FSC Remscheid e.V.

INTERNATIONAL AIR CADET EXCHANGE



Als deutscher Repräsentant die internationale Luftfahrt kennenlernen? Mit der Super Puma durch die Alpen fliegen? Mit dem Kleinflugzeug über Paris und den Pyrenäen unterwegs sein? Bewerbt euch beim IACE!

Seit 1946 findet jährlich der International Air Cadet Exchange statt. Er ist ein Teil des allgemeinen Nachwuchsprogrammes der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt und dient dazu, das Interesse junger Menschen für die Luftfahrt und für ein Berufsleben in der Luftfahrt zu festigen und Perspektiven zu zeigen.

- Zeitraum: 14.07.2020 - 29.07.2020
- Bewerbungsphase: 15.12.2019 – 01.03.2020
- Altersgrenzen: 18 bis 20 Jahre
- Bewerbungsgrundlage: Leidenschaft für die Fliegerei
- Austauschländer 2020: Frankreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Türkei, Großbritannien



- 1: Eine Embraer der belgischen Luftwaffe sammelte die Air Cadets ein
- 2: Die glücklichen Teilnehmer im Gruppenbild.

Im Fall einer erfolgreichen Bewerbung wird ein Eigenanteil von 580 € fällig.

Mehr Informationen gibt es auf Facebook (IACE Deutschland), Instagram (iace_germany & #iacemoments) und auf unserer Website (www.iacegermany.de).

Lisa Held

Ausführliche Berichte von Hendrik Jerominek und Lara Lausch über ihre Teilnahme am IACE in Belgien und Frankreich befinden sich auf unserer Website www.luftsportmagazin.de

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

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

ZU GAST BEI „JUGEND FLIEGT“

Eine Jugendliche kommt strahlend vom Segelflugstart zurück und sagt: „Das war so cool!“. Genau das ist eines der Ziele des Lagers „Jugend fliegt“, das von der Luftsportjugend Deutschland in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Aero Club e. V. organisiert wird und vom 04. bis zum 10. August 2019 auf dem Flugplatz Eisenach-Kindel stattgefunden hat. Ziel dieses Lagers ist es, bei den Jugendlichen im Alter von 14 bis 17 Jahren Begeisterung für die Fliegerei zu wecken und ihnen Möglichkeiten zu zeigen, diese in verschiedenen Luftsportarten auszuleben. Außerdem sollen ihnen berufliche Perspektiven in der Luftfahrtbranche vorgestellt werden. Dafür lernen die Jugendlichen die Theorie und Praxis des Fliegens durch interaktive Workshops kennen und bekommen Berufe in den verschiedenen Bereichen der Luftfahrt nähergebracht.

Auch wir, die Luftsportjugend im AEROCUB NRW e. V., wurden eingeladen, am ersten Fluglager dieser Art in Deutschland teilzunehmen. Am Flugplatz Eisenach-Kindel angekommen, erwartete uns eine großartige Location mit Flugzeugen, die man sonst nur im Museum sieht. Am Morgen starteten die Teilnehmer in Gruppen aufgeteilt mit den verschiedenen Workshops: der Bau von Raketen, Boomerangs, Modellfliegern und kleinen Ballonen. Im Nachmittags- und Abendbereich wurden verschiedene Vorträge angeboten. So wurde über den Beruf als Fluglotse oder die Fliegerei bei der Bundespolizei informiert. Aber auch die Luftsportarten kamen nicht zu kurz. So wurden Vorträge über Segelkunstflug und die Ballonfahrt gehalten. Im Laufe des Lagers sind alle Teilnehmer im Segel- oder Motorflugzeug geflogen und konnten somit auch die Praxis hautnah AIRleben. Im Segelflug-Simulator der Luftsportjugend NRW wurden die Teilnehmer selbst zum Piloten in command und konnten ihr Können unter Beweis stellen. Das Funkeln in den Augen der Teilnehmer – unbeschreiblich!

Doch das sollte längst nicht alles sein! Die Ballonfahrer zeigten allen die Aufrüstung der Ballone, wobei sich die Teilnehmer selbst sportlich betätigen konnten. Das Drachenfliegen wurde in Theorie und Praxis ausgiebig vorgestellt, ein spektakuläres Motorkunstflug-Display wurde den Teilnehmern vorgeführt, die selbst gebauten Raketen wurden am Abend gestartet, und, und, und ...

Am Mittwoch, zur Halbzeit des Lagers, kamen Berater der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, der Bundeswehr, der Bundespolizei und viele mehr, um den Teilnehmern Berufe in der Luftfahrtbranche näherzubringen. Auch Stefan Klett, Präsident des DAeC e. V. und des AEROCUB NRW e. V., ließ es sich nicht nehmen, die Teilnehmer an diesem Tag persönlich zu begrüßen. Neben dem „fliegerischen“ Programm durften natürlich Aktivitäten wie eine Stadtbesichtigung am Abend und ein Kletterausflug nicht



Alle Teilnehmer waren sich einig: Das war toll!

fehlen. Ein gemütlicher Abschlussabend rundete alles zu einer perfekten Ferienwoche ab!

Jugend fliegt! Für luftsportbegeisterte Jugendliche ein absolutes MUSS!

Text, Foto: Nina Int-Veen

TOST

Flugzeuggerätebau












für mehr Sicherheit
im Flugsport

Flugzeugräder

Flugzeugreifen

**Hydraulisches
Bremssystem**

Sicherheitskupplungen

Seile

**Schleppseil-
einziehwinden**

**Start- / Schlepp-
ausrüstung**

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

Mit Bezug auf die Lieferung des Magazins erreichen uns regelmäßig Zuschriften wie diese:

... ich bin umgezogen, bitte liefern Sie künftige Hefte an meine neue Adresse ...
 ... obwohl ich bei der Post einen Nachsendeantrag gestellt habe, erhalte ich nach meinem Umzug das Magazin nicht mehr. Was kann ich tun?
 ... Wir erhalten von ihnen regelmäßig das Magazin „LuftSport“, unser früherer Mieter ... wohnt aber nicht mehr hier und wir benötigen das Heft nicht.
 ... bitte stellen Sie die Lieferung ein, weil ... verstorben ist.

Hierzu folgende Erläuterungen des Verlags:

Für jede Ausgabe erhält der Verlag von den beteiligten DAeC-Landesverbänden (Kontakt Daten unten im Impressum) aktuelle Adressen aus deren Datenbanken (z. B. Vereinsflieger). Ein Versanddienstleister adressiert die Magazine und übergibt diese als Postvertriebsstück an die Deutsche Post. Bei dieser Versandart muss der Postzusteller bei unbekanntem Empfänger weder das Heft an den Absender zurückschicken noch an eine neue Adresse nachsenden. Er kann es einfach entsorgen.

Der erste Weg, die Zustellung zu ändern, geht über den Schriftführer des Vereins. Dieser meldet es an den Landesverband bzw. synchronisiert im Vereinsflieger die Daten. Wir wissen, dass dies in manchen Vereinen nicht oder nur sehr verzögert funktioniert. In dem Fall empfiehlt es sich, die Änderung direkt an den betreffenden Landesverband zu übermitteln oder das Formular auf der Webseite www.luftsportmagazin.de zu nutzen.

Ausnahme: Abonnenten, die das Magazin nicht über die Mitgliedschaft in einem Verein, sondern als Einzelabonnenten beziehen, wenden sich wegen aller Änderungen direkt an den Verlag.

Verkaufe Konvolut von ca. 230 Flugzeug Plastik-Modellbausätzen.

Maßstäbe 1:24, 1:32, 1:48, 1:72, 1:100, sowie Sondermodelle, keine Jets, kaum Militär, eher Sport- und Zivilliegerei mit Propeller- und Segelflugzeugen. Teilweise in OV, teilweise ohne Karton, Plastik, Vacu und Resin. Oftmals schon Raritäten. Der Gesamtwert beläuft sich auf ca. € 3.680,-. Verkaufsangebot beläuft sich auf € 999,- bei eigener Abholung von 5 Umzugskartons in Konstanz. Bei Interesse kann eine Liste angefordert werden unter svhmz@t-online.de.
 Mündl. Anfragen unter: **0170 5403107**.

Wir beenden unser Geschäft und räumen!

Alle Lagerartikel mind. 40 % reduziert:
eshop.aeroshop.de.
 AEROSHOP Flugbedarf Pirzkall GmbH,
 Macherstr. 52 a, 01917 Kamenz

Kleinanzeigen sind für Bezieher von
 LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Oktober/November 2019

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

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V.
 Detlev Thamm, Am Bienenstauer 9, 27777 Ganderkesee
 Tel.: 0422 294 7396, Mobil: 0152 092 561 72
 E-Mail: d.thamm@daec-bremen.de
 Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

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

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

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

AEROCUB | NRW e.V.
 Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg
 Tel.: (0203) 77844 – 12, Fax: (0203) 77844 – 44
info@aeroclub-nrw.de
 Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Gestaltung: Rosa Platz, Köln
 Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl
 Lektorat: Georg Bungter (GB), Heike Schiemann (HS)

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Anna Bachmann, Jan Baucke, Sigi Baumgartl, Hayung Becker, H.-Henning Blomeyer, Rolf Bödeker, Kevein Bongers, Walter Bosshart, Andrea Bowinkelmann, Tom Brand, Constanze Bruns, Tomasz Burza, Jürgen Daube, Theodor Dornemann, Laurent Dreyfus, Axel Fenker, Hartwig Grothkopp, Mathias Gudor, Ruth Haliti, Isa Held, Ricarda Helm, Sebastian Heßner, Roswitha Höltnen, Bernd Hönig, Dirk Jakobs, Eileen Köhler, Stefan Kösel, Simone Kramer, Tina Krzeminski, Nina Int-Veen, Benjamin Lampe, Daniel Leithold, Hand-Joachim Liesert, Lucia Lippold, Joachim Loerke, Hendrik Löser, Cedric Lott, Joachim Marholdt, Andreas Menzel, Edith Mohr, Achim Müller, Gudrun Müller, Uwe Naujoks, Stephan Olessak, Emil Pluta, Renate Reith, Martin Sasse, Felix Selent, Robin Sittmann, Tobias Schmitt, Dieter Vogt, Rolf Wagner, Andreas Wenzel, Michael Zeyen, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 30.000 Exemplare
 Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 17 vom Januar 2019; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de
 Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

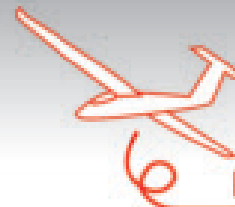
Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 28. November 2019 *,
 Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 28. Oktober 2019*.

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

Dynatec Hoistline®

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline „orange“

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

Vorseilssystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



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

Lippmann
German Roper

Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0

Fax: 040 - 797 005 - 25

Info@lippmann.de

Die Vielfalt des Fliegens...

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



Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Modellflug



Flugzeugpark:

3 x ASK 21

1 x ASK 21 B

1 x ASK 21 MI Selbststarter

1 x ASG 29 - 18 E

1 x ASW 28

1 x Discus 2 FES

1 x Duo Discus xT

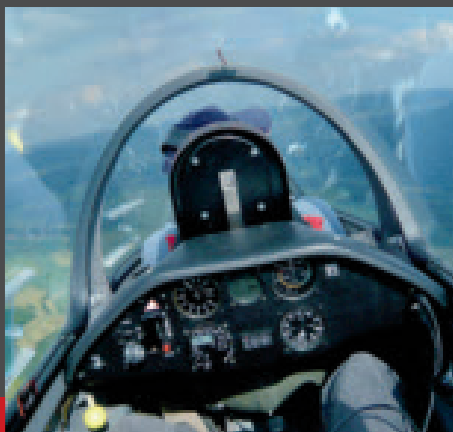
1 x Duo Discus xLT

1 x Robin DR 400 Regent

2 x Robin DR 400/180

1 x Katana DA 20

1 x HK 36 Super Dimona



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



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

Fliegerschule Wasserkuppe

