LuftSport
luftsportmagazin.de

DEZEMBER 2020/JANUAR 2021

LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

HOHE SCHULE
KUNSTFLUG IM ÜBERBLICK

REISETIPP
MIT DER MOONEY ZUR ISLE OF WIGHT

GFW 4
INNOVATIVER UL-SEGLER

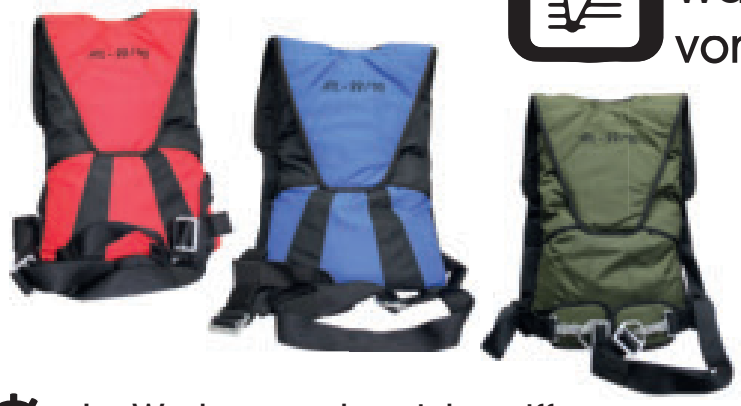
MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISNN 2511-8250

JUNKERS

Das Rundum-sorglos-Paket für Ihren Personenrettungsfallschirm

Mit einem Wartungsvertrag von Junkers Profly



ATL 90 jährlich ab145 EURO

ATL 15 jährlich ab189 EURO

Andere Modelle auf Anfrage

Im Wartungsvertrag inbegriffen:

> Packen u. Prüfen
> Kleinere Reparaturen
> Schmierung der Verschlüsse
> Pflege

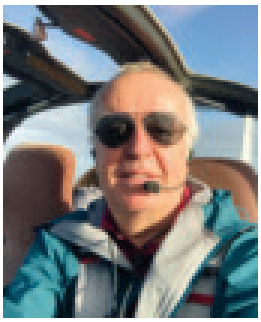
ONLINE SHOP

Antennen & Zubehör | Batterien & Zubehör | Beleuchtung
Dekoartikel | Funkgeräte & Zubehör | Flugplatzbedarf
Flugzeuge | Gebrauchtmarkt | Geschenkideen | Gutscheine
Instrumente & Zubehör | Ladegeräte, Booster & Zubehör
Motoren & Motor Zubehör | Notausrüstung | Pilotenbedarf
Propeller & Zubehör | Reifen & Schläuche | Rettungsfallschirme
Rettungssysteme | Servicepakete | Transponder | Öle & Schmierstoffe uvm.

EDQK

www.junkers24.de

AM FLUGPLATZ 1 | 95326 KULMBACH | +49 (0) 9221 / 5444



KUNST KOMMT VON KÖNNEN

LIEBE LESERINNEN UND LESER, LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER,

diesmal ziert ein MDM-1 Fox im Rückenflug, ein fantastisches Foto von Tobias Barth, unsere Titelseite. Entstanden ist es während des Segelkunstfluglehrgangs der Airbus Segelfluggemeinschaft in Tarmstedt, über den wir ab Seite 40 in dieser Ausgabe berichten. Dazu gibt es weitere Informationen zu dieser spannenden Art der Fliegerei, auch in anderen Sparten unseres Sports, ab Seite 15.

Einem wahrhaften Künstler seines Fachs – als Erfinder, Konstrukteur und Pilot – widmen wir unsere historischen Seiten in diesem Heft. Wolf Hirth wurde vor 120 Jahren geboren und hat den Segelflug wie kein anderer vorangebracht – nicht nur in Deutschland, auch mit seinen Expeditionen in die ganze Welt. Von seinem Sohn Hellmut erhielten wir schöne Fotos und Informationen aus erster Hand.

Ein kreativer Könner als Konstrukteur und Flugzeugbauer ist auch Dr. Gerhard-Friedrich Wagner. Sein Leben lang erdachte und baute er Flugzeuge. Jetzt präsentiert er mit der GFW 4 nicht nur ein Ultraleicht-GFK-Segelflugzeug mit erstaunlichen Flugleistungen. Er stattet es zudem mit einem Elektromotor aus und versieht es mit einer in dieser Klasse revolutionär neuen Propellerauslegung. Frank-Dieter Lemke stellt uns den Konstrukteur und sein Werk ab Seite 23 vor.

Fehlt Euch und Ihnen was? Dann macht es wie Kornelia Raphael-Schweiger mit dem Reisebericht zur Isle of White oder Jörg Henkel-Ernst mit den Techniktipps: Setzt Euch hin und schreibt es auf! Das freut nicht nur die Redaktion, davon profitiert die ganze Lesergemeinde!

Bleibt am Ende eines ungewöhnlichen Jahres, uns bei all unseren Leserinnen und Lesern, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den Anzeigenkunden und allen weiteren Beteiligten ganz herzlich für die Treue und Unterstützung zu bedanken. Für 2021 wünschen wir Ihnen, Euch und uns allen, dass wir ganz bald zur Normalität in allen Bereichen unseres Sports und Lebens zurückkehren können.

Mit luftsportlichen Fliegergrüßen

Klaus Fey

Titelbild: Tobias Barth

INHALT

NEWS
NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN UND DER INDUSTRIE 4

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO
600 KG–UL 9

ELEKTROFLUG
ELEKTROFLUGNEWS 10

MOTORFLUG
REISE-TIPP: MIT DER MOONEY ZUR ISLE OF WIGHT 12

KUNSTFLUG
KRITERIEN UND BESTIMMUNGEN IM ÜBERBLICK 15

TECHNIK
TIPPS UND TRICKS AUS DER INSTANDHALTUNGSKISTE 18

MODELLFLUG
SCALETREFFEN IN KOBLENZ 20

SEGELFLUG
GEBURTSTAG VON GOTTLOB ESPENLAUB 22
GFW-4 MIT INNOVATIVEM ANTRIEB 24
WOLF HIRTH ZUM 120. GEBURTSTAG 28
MOAZAGOTL II 32

FALLSCHIRM
MEHR ALS NUR ADRENALIN 33

LANDESVERBÄNDE
BREMEN LV 35 – 42
HAMBURG LV 43 – 48
NIEDERSACHSEN LV 49 – 60
RHEINLAND-PFALZ LV 61 – 73

LESERBRIEF 74
KLEINANZEIGEN 74
IMPRESSUM 74

KLAGE GEGEN BUNDESNETZAGENTUR: VERWALTUNGSGERICHT HAT ENTSCHIEDEN

Mit dem jetzt vorliegenden Urteil hat das Verwaltungsgericht über die Klage des DAeC gegen die Bundesnetzagentur (BNetzA) zu den Beiträgen nach TKG und EMVG entschieden. Das VG hat die Klage abgewiesen.

Damit endet ein seit 2009 bestehender Streit über die Rechtmäßigkeit der Beiträge nach dem „Telekommunikationsgesetz" (TKG) und dem „Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln" (EMVG). Mit dem Urteil sind die Richter des VG der Argumentation der BNetzA gefolgt, die im Wesentlichen darin bestand, dass gesetzlich geforderte Beiträge die Vergütung für ein Privileg, in unserem Fall das Privileg für die Nutzung einer Flugfunkstation, darstellen. Dabei ist es unerheblich, ob und in welchem Umfang die Funkstation durch den Nutzer verwendet wird. Die erhobenen Beiträge dienen ausschließlich der Kostendeckung für die Leistungen der BNetzA zur Sicherstellung des ungestörten Funkverkehrs. Die vom DAeC eingeforderte Berücksichtigung der Frequenznutzung für die Erhebung der Beiträge, die zumindest bis zum Jahr 2011 auch gesetzlich verankert war, spielte in der Urteilsbegründung nur eine untergeordnete Rolle. Durch das VG Köln wurde eine Berufung nicht zugelassen. Das Urteil kann unter dem Aktenzeichen 14 K 729/09 nachgelesen werden.

All jene, die in den letzten Jahren, den Empfehlungen des DAeC folgend, wirksamen Widerspruch eingelegt haben, können sich dennoch über eine – wenn auch nicht vollständige – Erstattung der seit 2009 geleisteten Beiträge freuen. Die BNetzA wird ihnen die Erstattung der Differenz auf der Grundlage der zuletzt veröffentlichten Frequenzschutzbeitragsverordnung (FSBeitrV) anbieten und vorschlagen, die Widersprüche kostenfrei zurückzunehmen. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass das nur für jene gilt, die fristgemäß wirksamen Widerspruch gegen die jeweiligen Beiträge eingelegt und geforderte Beiträge bezahlt haben.

Wir empfehlen den Widerspruch auf der Grundlage des Urteils zurückzunehmen. Wenn Sie das nicht tun, ist die BNetzA von Amts wegen gezwungen, diesen kostenpflichtig zu bearbeiten. Bitte sehen Sie von Anfragen an die BNetzA über zeitliche Abläufe ab. Die Kollegen müssen erst die internen Verfahren erstellen und werden von sich aus tätig.

Ralf Keil / DAeC

SEGELFLIEGEN GRUNDAUSBILDUNG

Das 2019 erschienene Büchlein „Segelfliegen Grundausbildung" von Dirk Corporal ist ein nützlicher und anschaulicher Begleiter für Flugschüler und Fluglehrer in der Ausbildung bis zum ersten Alleinflug. Die erste Auflage war schnell vergriffen. Der Landesverband Niedersachsen hat eine aktualisierte 2. Auflage produziert. Interessenten wenden sich an die Geschäftsstelle, Kontaktdaten im Impressum auf Seite 74.

Das Buch im Format DIN A5 quer hat 84 Seiten und ist beim Luftsportverband Niedersachsen erhältlich

www.lsvni.de

ORATEX® DAS BESPANNGEWEBE FÜR IHR FLUGZEUG

SCHWARZ | CORSAIRBLAU | FOKKERROT | CUB GELB | WEISS
TARNOLIV | HIMMELBLAU | ORANGE | GOLDGELB | NATURWEISS
SILBER | LICHTGRAU | ANTIK | PERLWEISS

✓KEIN SPANNLACK ✓KEIN LACKIEREN ✓KEIN SCHLEIFEN
✓KEINE GESUNDHEITSGEFÄHRDENDEN DÄMPFE

LANITZ AVIATION

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschlößchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 4423050 • Shop: www.lanitz-aviation.com

ELEKTRONISCHE KOLLISIONSVERMEIDUNG

Eine der größten Aufgaben des DAeC ist es, sich für den freien Zugang zum Luftraum und die Flugsicherheit aller Luftfahrerinnen und Luftfahrer einzusetzen. Dabei hat der Verband die aktuellen Entwicklungen stets im Blick. Ein besonderes Ausgenmerk liegt dabei auf der Kollisionsvermeidung im Flug. Ein Mittel, um Kollisionen in der Luft zu vermeiden, stellt der Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) dar. Neben der freien und sicheren Luftraumnutzung steht dabei die für Luftsportler und die Allgemeine Luftfahrt praxisgerechte Entwicklung von Standards und Nutzung neuer Technik im Fokus. Damit wir in diesem Bereich an den Entwicklungen partizipieren können und die Allgemeine Luftfahrt nicht nur von Standards der Großluftfahrt abhängig ist, beschäftigen sich mehrere Gremien im DAeC mit dem Thema elektronische Kollisionsvermeidung. Der Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) hat dazu ein umfangreiches Papier erstellt, das sich mit dem Status quo und den Perspektiven der elektronischen Kollisionsvermeidung insbesondere für die VFR-Luftfahrt beschäftigt. „Eine Kommunikation unter allen Luftfahrzeugen ist essenziell. Dabei dürfen die Standards und Verpflichtungen für die Großluftfahrt aber nicht pauschal auf die Allgemeine Luftfahrt übertragen werden. ADS-B ist ein weitentwickelter offener Standard, der hohe Akzeptanz bei allen Nutzergruppen genießt und der Allgemeinen Luftfahrt nach der ungeliebten Mode-S-Verpflichtung einen echten Benefit bringen kann“, erläutert Habbo Brune, Vorsitzender des BAUL. Damit der freie und sichere Zugang zum Luftraum auch unter diesem Vorzeichen weiterhin bestehen bleibt, wollen der DAeC und die FH Aachen, Fachbereich Luft- und Raumfahrt, in einem gemeinsamen Projekt die Möglichkeiten eines interoperablen Kollisionswarnsystems untersuchen und demonstrieren. Dabei soll der Luftraumnutzer Drohne berücksichtigt werden.

Christian Mansbarth/DAeC

Mehr in der Rubrik Luftraum auf www.daec.de

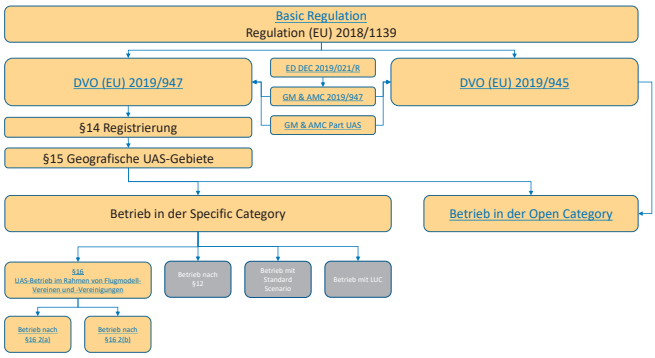
NEUES EUROPÄISCHES REGELWERK FÜR UNBEMANNTE LUFTFAHRTSYSTEME ZUM JAHRESWECHSEL 2020/21

Zuerst die gute Nachricht: Für Modellflieger in deutschen Vereinen wird sich nicht viel ändern, wenn zum Jahreswechsel die neue EU-Verordnung in Kraft tritt. Der bisherigen Praxis des Modellflugs wird ein sehr hohes Sicherheitsniveau bescheinigt und der Verordnungsgeber möchte daran keine großen Änderungen sehen.

Für Mitglieder des DMFV und DAeC hat die EU die Erteilung der Betriebserlaubnis dem Bundesverkehrsministerium übertragen. Für Nicht-Mitglieder gelten die strengeren Regeln der EU-Verordnung für die Offene Klasse der Drohnen.

Der bisherige Kenntnisnachweis wird Teil der Betriebserlaubnis und heißt zukünftig Kompetenznachweis. Es kann sein, dass der Kompetenznachweis einige Fragen enthalten wird,

Übersicht des Europäischen Regelwerks für unbemannte Luftfahrtsysteme



Dieses Schaubild kann als interaktives PDF beim DAeC heruntergeladen werden. Das heißt, die entsprechenden Regelwerke öffnen sich beim Anklicken

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

FRIEBE FLUGBEDARF seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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

die bisher nicht im Kenntnisnachweis enthalten waren. Das bestimmt das Bundesverkehrsministerium.
Wichtig an der neuen EU-Verordnung ist die Registrierungspflicht für Modellflieger und auch Drohnenpiloten. In Deutschland ist das Luftfahrtbundesamt für die Erstellung dieser EU-Datenbank zuständig. Alle DAeC-Mitglieder können sich von ihrem Verband registrieren lassen und das kostenlos. Sie müssen sich also nicht selbst um eine Registrierung kümmern. Der Betrieb unter der Betriebserlaubnis ist ausschließlich mittelbaren und unmittelbaren Verbandsmitgliedern oder Piloten, auf die eine Gastfliegerregelung anwendbar ist, vorbehalten. Piloten, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, dürfen im Rahmen der Betriebserlaubnis keinen Flugbetrieb durchführen.
Ein Zwischenstand der neuen Anforderungen wurden schon in der letzten Ausgabe von „Luftsport“ auf Seite 14/15 beschrieben. Der DAeC hat eine genauere Übersicht erstellt unter **https://www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2020/Sportarten/Modellflug/news/10/Struktur.pdf**

Quelle: DAeC

REGELN FÜR SEGELFLIEGER – ZUSAMMENGEFASST UND VERSTÄNDLICH ERKLÄRT

Welche Regeln inzwischen für Scheinerwerb, Medical, Verlängerungen etc. gelten, hat ein normaler Segelflieger wahrscheinlich nicht immer auf dem Schirm. Die Bundeskommission Segelflug im DAeC gibt jetzt Hilfestellung: In ihrem 98-seitigen Regelbuch sind alle Bestimmungen übersichtlich zusammengefasst. Dazu gibt es ergänzend auf 28 Seiten eine Art „FAQ“ – lohnende Lektüre für alle Segelflieger und Fluglehrer!

Quelle: DAeC

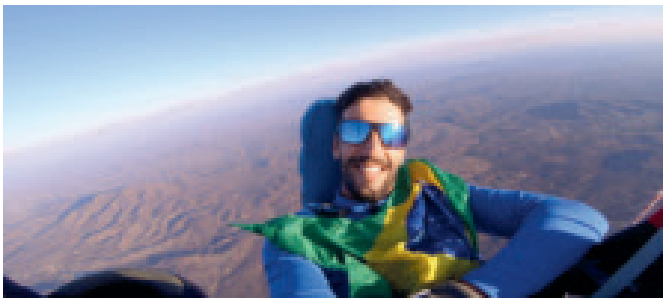
Rulebook

Rulebook FAQ

530 KILOMETER ZIELSTRECKENFLUG MIT DEM GLEITSCHIRM – WELTREKORD BEANTRAGT

Am 15. Oktober 2020 flog Rafael Monteiro Saladini (Brasilien) 530 km gerade Entfernung zu einem vorher erklärten Ziel. Mit der Winde startete er um 6:39 local nahe Tacima in der nordbrasilianischen Provinz Paraiba. Nach 11:25 Stunden und 550 Kilometern Strecke in nordwestlicher Richtung (Schnittgeschwindigkeit 50,86 km/h) landete er. Der benutzte Hochleistungsschirm Ozone Enzo 3 aus Frankreich wiegt bei einer projizierten Flügelfläche von etwa 22 m² knapp 6 kg. Die maximale Fluggeschwindigkeit beträgt ca. 60 km/h.

Quelle: FAI



Rafael Monteiro Saladini freut sich über seinen Rekordflug

LTB-Follmann
...der Oldtimer-Spezialist

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

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

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

DFS-AIS-PORTAL MACHT MOBIL

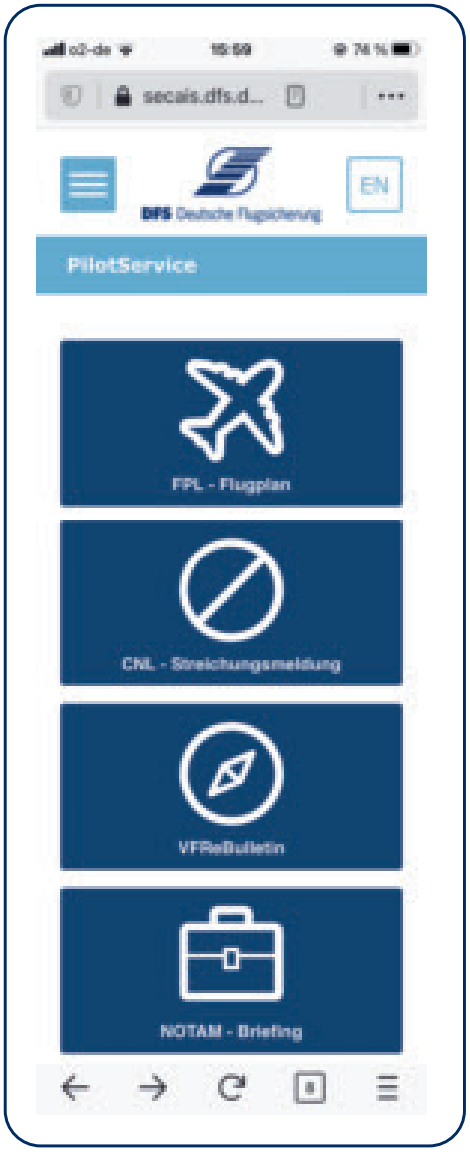
Das AIS-Portal der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, das Piloten zur Online-Flugvorbereitung nutzen können, hat ein neues Layout und Design bekommen. Die Inhalte und Formulare lassen sich jetzt auch optimal mit mobilen Geräten abrufen. Nach einer kostenlosen Anmeldung unter www.dfs-ais.de können im AIS-Portal Flugpläne, Flugplanfolgemeldungen und Landemeldungen für Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln in Deutschland oder für Flüge ins Ausland online aufgegeben werden.

Die Formulare zur Eingabe von Flugplänen sind nun aus Vorlagen zum Teil automatisch ausfüllbar. Luftfahrzeugdaten und andere Angaben können vorab gespeichert und mit anderen Nutzern geteilt werden. Auch gespeicherte Routen lassen sich mit einem Klick auswählen.

NOTAM-Briefings für alle Fluginformationsgebiete und Flugplätze können im AIS-Portal ebenfalls angezeigt und ausgedruckt werden. Das entsprechende Formular hat jetzt ebenfalls ein neues Layout, ist inhaltlich aber unverändert geblieben. Über das VFReBulletin lassen sich wie bisher streckenbezogene, tagesaktuelle NOTAM-Informationen abrufen und auf Karten grafisch darstellen. Wer lieber bei der bisherigen Version bleiben möchte, kommt über einen Link auf der Startseite des neuen AIS-Portals zurück zur „Classic Version“.

Hinweis: Unter www.dfs-ais.de stehen zwei Kurzfilme zur Verfügung, die dabei helfen, sich mit den Neuerungen vertraut zu machen. Bei Fragen ist das AIS-Centre rund um die Uhr erreichbar.

Nach Eingabe der Flugdaten erzeugt das Portal sowohl eine Karte und eine Textversion als auch alle Kommunikationsdaten für den geplanten Flug



LUFTSPORT-FLUGSICHERHEITSPREIS 2020
Jetzt bewerben – Frist verlängert

Vereine, Gruppen und Einzelpersonen können sich auch in diesem Jahr für den LuftSport-Flugsicherheitspreis 2020 bewerben. Alle Maßnahmen, Ideen, Aktionen, die geeignet sind, die Sicherheit im Luftsport zu erhöhen, können eingereicht werden. Bitte die Bewerbung auf etwa einer DIN A4-Seite zusammenfassen und bis zum 28. Februar 2021 an sicherheit@luftsportmagazin.de senden. Wenn es ergänzende Dokumente (Fotos, Skizzen, Publikationen o. Ä.) gibt, diese gerne mitschicken. Die Jury entscheidet bis 31.3.2021 über die Preisträger. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

SAUBERE NASE MIT NEUEM MÜCKENPUTZER

Der innovative Mückenputzer „jumbo putzi“ arbeitet automatisch und betriebssicher bis zu 200 km/h. Die Bedienung (ein Drucktaster pro Seite) erzeugt kaum Ablenkung im Flug. Die Antriebseinheit ist mikroprozessorgesteuert und als selbstlernendes System ausgelegt, z. B. lernt der Putzer über die Zeit, beim Heranfahren an den Rumpf die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Durch den flexiblen zweiteiligen Aufbau ist der Einbau auch bei beengten Platzverhältnissen problemlos möglich. Die kleine Bedieneinheit wird hinter das Panel gesetzt, die Leuchtdrucktaster schauen dann leicht zugänglich vorne heraus. Alternativ kann auch im Panelbereich montiert werden. Im täglichen Betrieb ist lediglich ein kurzer Tastendruck zum Starten des Antriebes notwendig. Der „jumbo putzi“ stellt gegenüber dem Vorläufer eine erhebliche Verkleinerung der Elektronik und dank 3D-Drucker ein optimiertes Design der mechanischen Komponenten dar.

Kompakt: Antrieb und Steuerung

Das System kostet komplett im Set für den Einsitzer ohne Putzflügel Euro 1249,- Einführungspreis, der Preis ab Januar 2021 beträgt Euro 1399,- inkl. deutscher Mehrwertsteuer. Erhältlich ist das Putzersystem bei Ülis Segelflugbedarf.

MEHR FUNKTIONEN, EINFACHERE BEDIENUNG: DAS NEUE POWERFLARM

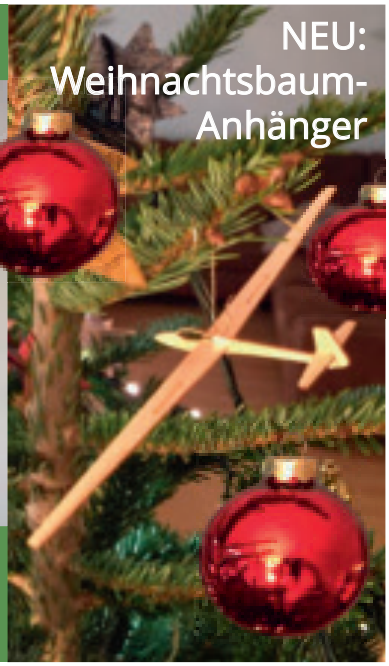
Das brandneue PowerFLARM Fusion ist auf der Basis des PowerFLARM Core Gerätes entwickelt worden, hat die gleichen Abmessungen, jedoch viele zusätzliche Funktionen:

- Eine große Bandbreite an Bluetooth- und Wi-Fi Verbindungsoptionen mit bekannten Navigationssystemen wie Air Navigation Pro, SkyDemon, ForeFlight, EasyVFR, iPilot und XC Soar
- Konfiguration über WLAN (sehr einfach und zeitsparend im Vergleich zur bisherigen Konfiguration über USB-Stick und Konfigurationsdatei)
- Integrierte Webseiten-Funktionalität „FLARM Hub“, einfach erreichbar über WLAN
- Modernisierte Reichweitenüberprüfung on board
- Update der FLARM-Software über WLAN
- Update des Webservers über WLAN

Ein einer Radaranzeige nachempfundener Monitor zeigt alle empfangenen Luftfahrzeuge (inklusive ADS-B-Verkehr). PowerFLARM Fusion ist derzeit erhältlich zum Einführungspreis von 1557 Euro inkl. 16% deutscher Mehrwertsteuer bei Ülis Segelflugbedarf.

Geschenke für Flieger und Freunde der Fliegerei!

NEU:
Weihnachtsbaum-Anhänger



PURE PLANES

Deko-Flugzeugmodelle aus Holz
Segelflugzeuge – Motorflugzeuge – Leichtflugzeuge
www.pureplanes.de

600 KG–UL: DER STAND AUS SICHT DES LSG-B ALS ZULASSUNGSSTELLE

Kurz vor Schreiben des Artikels konnte ich den Musterzulassungsschein der „BRISTELL“ für die Firma BRM AERO aus der Tschechischen Republik unterschreiben. Die Abschlussarbeiten wurden mit der deutschen Übersetzung des Flug- und Betriebshandbuches abgeschlossen.
Abschlussarbeiten im „600-kg-Programm“ sehen im Inhalt unter anderem wie folgt aus:

- Vollständige Musterprüfungs-Checkliste der Lufttüchtigkeitsforderungen UL
- Abschlussprüfung mit Vervollständigung der Gutachten und Adaptionsbescheinigungen
- Nachflug- und Nachwägeprotokoll
- Lärmmessprotokoll
- Flug- und Betriebshandbuch
- Instandhaltungsprogramm
- Gerätekennblatt und Musterzulassungsschein
- Rechnungsstellung

Möglichkeiten für „Auflastungen“ bereits verkaufter und zugelassener UL werden von den Herstellern zum Teil nachgereicht. Dies geschieht in Form einer Technischen Mitteilung, welche vom LSG-B genehmigt werden muss und ausschließlich beim Hersteller oder beauftragten Musterbetreuer erhältlich ist.
Da in jedem Fall eine neue geänderte Musterzulassung mit einer mit 66... beginnenden Gerätenummer erteilt wird, muss anschließend auch eine geänderte Verkehrszulassung für das jeweilige UL ausgestellt werden. Dies geschieht nach Durchführung der Technischen Mitteilung mit den neuen Dokumenten des Prüfers und Herstellers.

Die Zulassungsmöglichkeiten des LSG-B sind begrenzt

Das Jahr 2019 wurde im LSG-B mit einem leichten Jahresüberschuss von rund 8.000 € bei einem Jahresumsatz von 475.000 € abgeschlossen. Damit konnten kleine Investitionen vor allem im EDV-Bereich für Rechenprogramme und Support getätigt werden. Gleichzeitig konnte mit dem G&V-Ergebnis der erfreuliche Durchschnitt der letzten Jahre erreicht werden. Es bedeutet aber auch, dass das LSG-B keine großen Sprünge machen kann. Die Gebühreneinnahmen sind im Rahmen der vorgeschriebenen Kostendeckung und strengen Vorgaben der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung zu planen.
Wie bereits an dieser Stelle berichtet, sind mit Beginn des Jahres 2020 die Einnahmen aus den Lizenzverlängerungen weggefallen, da sie nunmehr unbefristet sind. Schon aus diesem Grunde sind wir sehr interessiert Musterprüfvorgänge abzuschließen, damit Einnahmen aus der Musterzulassung generiert werden. Es wäre daher widersinnig zu behaupten, dass Bearbeitungen verzögert werden.
Als wir noch nicht so viele Musterzulassungen zu bearbeiten hatten, konnten und wollten wir auch Einzelstückänderungen durchführen. Genau das Gegenteil ist nun der Fall. Daher bitten wir schon seit zwei Jahren, diese Änderungen, wenn nicht unbedingt notwendig, in der Zeit der 600 kg–Musterprüfungen zurückzustellen. Dies führt verständlicherweise auch manchmal zu Unmut der einzelnen Kunden, aber wir haben keine andere Wahl. Gutachterliche Tätigkeiten können zwar auch regelmäßig nach „draußen“ vergeben werden, die Endbearbeitung muss jedoch im LSG-B erfolgen.
Unser gestecktes Ziel ist es, jeden Hersteller nach und nach in einer vertretbaren Zeit zu bedienen – abhängig davon, wie vollständig und selbständig dieser die geforderten Nachweise nach Checkliste einreicht, und nicht zuletzt auch davon, wie Lärmmess- und Ortstermine stattfinden können und dürfen.

Bis zum 01.11.2020 abgeschlossene Musterzulassungen mit erhöhter Abflugmasse:

Bristell LSA	Nr. 66253 am 27.10.2020
Remos GX und GXiS	Nr. 66109.3 am 14.09.2020
Eurostar SLW-Sport	Nr. 66155.7 am 10.09.2020
C 42 C und C 42 CS	Nr. 66141.7 am 04.08.2020
CTLS und CTLSi	Nr. 66151.4 am 21.07.2020
Breezer B400-6	Nr. 66178 am 03.12.2019
Aveko VL-3 E / F	Nr. 66214 am 14.08.2019

Frank Einführer, LSG-B

REVOLUTION IN DER BATTERIETECHNOLOGIE

Der 70-kWh-Akku eines Tesla Modell S wiegt – bei einer Reichweite von ca. 440 Kilometern – eine gute halbe Tonne. Dem wollen junge Wissenschaftler aus Graz mit einer Art Superbatterie begegnen. Sie setzen dafür Superkondensatoren ein, wie man sie als Chips in Fahrradrückleuchten verwendet, die beim Stehenbleiben noch minutenlang nachleuchten. Auf der Suche nach Energiespeichern für den Einsatz in der E-Mobilität sowie für die Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen ist eine Kombination aus Batterie und Kondensator vielversprechend: der „hybride Superkondensator". Er kann ähnlich schnell geladen und entladen werden wie ein Kondensator und dabei annähernd so viel Energie speichern wie herkömmliche Batterien. Zusätzlich kann er deutlich schneller und viel häufiger geladen und entladen werden: Während eine Lithium-Ionen-Batterie im günstigsten Fall eine Lebensdauer von wenigen tausend Zyklen erreicht, schafft ein Superkondensator rund eine Million Ladezyklen. In England wurde ein Prototyp entwickelt, der bei Tesla-ähnlicher Leistung nur ganze 20 kg wiegt.

Junge Wissenschaftler sind mit ihren Forschungen an der Techn. Universität Graz am Superkondensator auf der Zielgeraden
Foto: Universität Graz

MIT P-VOLT FOLGT TECNAM VOLTAS SPUREN

Alessandro Volta gilt als Erfinder der elektrischen Batterie. Seine Voltaische Säule war der Schlüssel zu den heutigen Batterien. Tecnam als grösster und bekanntester Hersteller für Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt in Italien scheint jetzt die Zeichen der Zeit erkannt zu haben. Während andere Unternehmen schon länger an elektrischen Antriebssträngen werkelten, tastete sich Tecnam im vergangenen Jahr mit der P2010 vorsichtig an die Umsetzung eines Parallel-Hybrids auf Basis eines Rotax-Motors heran. Die mit Siemens begonnenen Arbeiten werden nun mit Rolls-Royce fortgesetzt, so wie man auch nun bekanntgab, an einer rein elektrischen Version der P2012 zu arbeiten. Als P-Volt wird es eine reine Elektroversion des inzwischen bei vielen kleinen Airlines begehrten Kurzstrecken-Commuters geben, dessen Betriebskosten weit unter dem heutigen Level von Flugzeugen mit Propellerturbinen liegen.

Der italienischer Flugzeugbauer verfolgt mit der P2010 die Entwicklung eines Parallel-Hybrids. Mit der P2012 möchte man rein elektrisch fliegen. Bild: Tecnam

ZERO AVIA SETZT AUF WASSERSTOFFTECHNOLOGIE

Zero Avia mit Hauptsitz in Hollister/Kalifornien hat seine Flugversuche nach Großbritannien verlegt. Das Wasserstoff-Brennstoffzellenflugzeug hatte bereits im September 2020 seinen Jungfernflug absolviert. Die sechssitzige Piper M von Zero Avia wurde entsprechend auf das Mitführen von Wasserstofftanks, Brennstoffzellen und einem kompletten elektrischen Antriebsstrang mit Pufferbatterie umgerüstet. Im nächsten Schritt des HyFlyer-Projekts will ZeroAvia auf einen Flug zwischen 250 und 300 Seemeilen vor den Orkney-Inseln hinarbeiten. Man hofft, dass diese Demo-Tour noch vor Ende 2020 stattfinden wird. Zurzeit ist Zero Avia der einzige Betrieb, der in Kleinflugzeugen mit Wasserstoffantrieb experimentiert.

Zero Avia erprobt gegenwärtig den Betrieb der Brennstoffzellen in einer Piper. Die Versuche klingen vielversprechend.
Foto: Zero Avia

VOLTAERO HAT POTENTEN PARTNER FÜR SEINE CASSIO-TYPEN

VoltAero hat mit seinem Cessna 337-Erprobungsträger das Basiskonzept für ein vielseitiges Hybridflugzeug entwickelt. Mit der Mixtur aus einem PS-starken Verbrenner mit Elektromotoren, die gemeinsam auf eine Welle wirken, sowie einem Canardflügel, der in seiner Anordnung der Piaggio Avanti gleicht, geht VoltAero einen hocheffizienten Weg. Nun hat VoltAero in der belgischen Sonata-Group einen Partner gefunden, der den kompletten Part der Analyse und Berechnung der Strukturen übernimmt. Sonata wird später auch die Fertigungsüberwachung eines noch nicht genannten Herstellers übernehmen. Der Rumpf der Cassio-Flugzeuge, die als Vier-, Sechs- und Zehnsitzer ausgelegt sind, soll in klassischer Metallbauweise hergestellt werden. Die Auslieferung der ersten Maschinen, beginnend mit der Viersitzer-Version des Cassio 330, ist für 2023 geplant.

Wirkt utopisch im Design. Ist es aber nicht. Dreiflügelkonzepte sind hocheffizient, weil alle drei Flügel Auftrieb liefern!
Bild: VoltAero

VERSUCHS-ELEKTROFLIEGER ACCEL AUF DEM WEG ZUM REKORD

Seit Bestehen der Luftfahrt haben Rekorde stets neue Marken gesetzt. „ACCEL" (Accelerating the Electrification of Flight) ist Teil einer Rolls-Royce-Initiative und soll den Elektro-Geschwindigkeitsrekord der Extra 330 LE brechen. Doch dazu muss ein neuer, noch stärkerer Antriebsstrang mit 370 kW (500 PS) und einer Peak Power von 750 kW hergestellt werden – mit einer 6000-Zellen-Batterie, die genügend Energie besitzt, um 250 Haushalte zu versorgen. Das dazu gebildete Projektteam besteht aus den wichtigen Partnern YASA, dem englischen Hersteller von Elektromotoren und Steuerungen, und dem Start-up Electroflight für die Luftfahrt. Um die gesamte Technologie zu testen, wurde ein Teil einer maßstabsgetreuen Nachbildung des amerikanischen Rennflugzeugs Nemesis NXT benutzt. Ein üblicher Entwicklungsschritt, um die kompakte Bauweise der späteren Zelle anzugleichen und die Funktion im Bodentestlauf unter Beweis zu stellen. Der Erstflug ist für Endes dieses Jahres geplant. 2021 will sich RR dann der Rekordmarke von 337,5 km nähern, die mit der Extra 330 LE erflogen wurde, und diese möglichst auch übertrumpfen.

„Ion-Bird" nennen die Engländer ihren Versuchsaufbau für ihre geplantes Elektro-Hochgeschwindigkeits-Rekordflugzeug
Foto: Rolls-Royce

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

Luftfahrtliteratur/Segelflugbücher

Martin Simons **Segelflugzeuge**
Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte
240 x 297 mm, 256/272 Seiten, Hardcover.
Auch in englischer Sprache lieferbar.

Band 1, 1920 bis 1945
ISBN 978-3-9806773-4-6
52,99 €

Band 2, 1945 bis 1965
ISBN 978-3-9807977-4-0
52,99 €

Band 3, 1965 bis 2000
ISBN 978-3-9808838-1-8
52,99 €

Alle drei Bände im Set (dt. oder engl.) nur 142,00 €

aus der Schweiz
Markus Hösli
Segelflug Grundausbildung nach EASA
176 Seiten, 150 x 210 mm, Spiralheftung,
ISBN 978-3-033-04183-7
52,99 €

Mallinson/Woollard
Handbuch des Segelkunstflugs
128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9806773-5-6
24,53 €

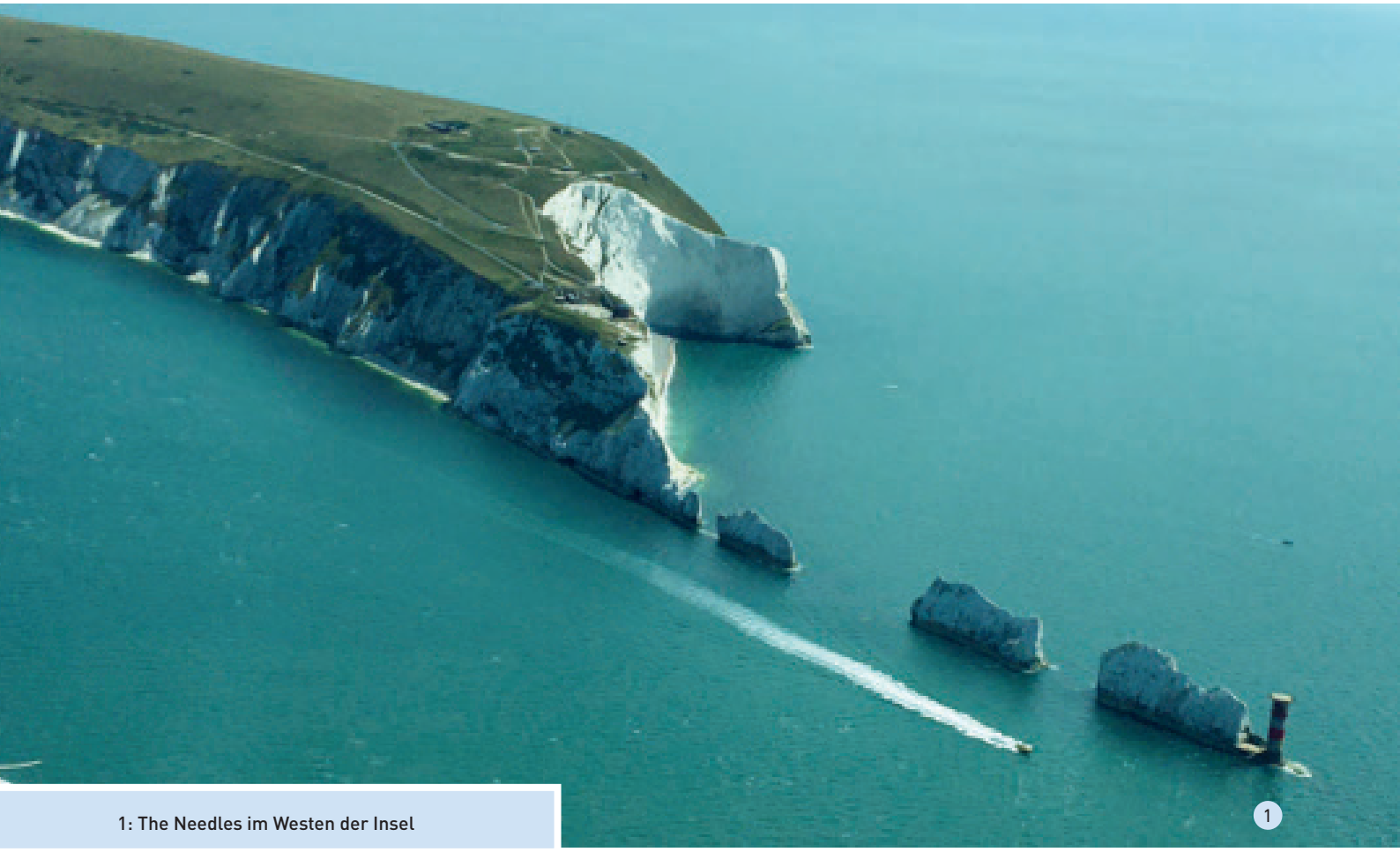
Wolfgang Binz
LS-Segelflugzeuge
Von der LS1 zur LS11
208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9814977-9-3
44,16 €

Hans Jacobs
Workshop Practice
Englische Übersetzung des vergriffenen Standardwerkes für den Bau und die Reparatur von Holzflugzeugen. 384 Seiten, Format 158 x 235, Hardcover
48,08 €

EQIP Werbung & Verlag GmbH
Sprottauer Str. 52 · 53117 Bonn – Germany
Tel. +49.228.96699011 · Fax +49.228.96699012 · eqip@eqip.de · www.eqip.de

alle Preise zzgl. Versandkosten
Preise inkl. reduziertem Mwst-Satz gültig bis 31.12.2020

URLAUB AUF EINER INSEL DER QUEEN – ISLE OF WIGHT



1: The Needles im Westen der Insel

In dieser besonderen Zeit galt es bei der Flugvorbereitung nicht nur den Flug zu planen und das Wetter zu checken, sondern auch alle Regeln in Sachen Corona zu beachten. Aus diesem Grund sei vorweg einmal erwähnt, dass die Vorbereitungen im Juli 2020 etwas umfangreicher waren. Geholfen hat uns hierbei die Internetseite fliegen-in-uk.de. Hier fanden wir hilfreiche Informationen über das Fliegen in England, die Zollformalitäten und Einreisebestimmungen. Den aktuellen Corona-Stand und diesbezügliche Auflagen zur Einreise fanden wir auf der Seite www.auswärtiges-amt.de.

Nachdem die Flugplanung stand, der VFR-Flugplan erstellt, der General Aviation Report (GAR) übermittelt sowie das Corona-Formular weniger als 48 Std. vor dem Start per Internet abgeschickt war, stand der Vorfreude nichts mehr im Weg. Unser Flugzeug war eine Mooney M20K, die uns ein Vereinsmitglied für diese Reise zur Verfügung gestellt hatte.

Über Bonn und Belgien nach England

Bei wunderschönem Wetter und nach Aufgabe des Flugplans machten wir das Flugzeug und uns am Flugplatz Bad Neuenahr EDRA bereit für die erste Etappe zunächst nach Bonn-Hangelar EDKB. Hier sollte die Passkontrolle für die Einreise nach England abgewickelt werden. Es hört sich in diesem Fall komplizierter an als es ist, denn es wird lediglich der Ausweis an der Tankstelle auf dem Flugplatz vorgelegt – ist nicht so aufregend. Also kurzer Halt in Hangelar mit freundlichem Hallo und Erzählen, was wir vorhaben, und dann endlich Start mit Ziel Shoreham EGKA. Dieser Flugplatz liegt auf der englischen Hauptinsel etwas westlich von Brighton und war sozusagen unser Pflichtlandepunkt. Aufgrund von Corona-Bestimmungen war ein direkter Flug auf die Isle of Wight nicht erlaubt. Nach dem Start in Bonn-Hangelar wurde zügig die geplante Flughöhe von FL 85 erreicht und ein angenehmer Reiseflug mit toller Sicht war unser Plan.

Den mussten wir allerdings abrupt an der Grenze zu Belgien ändern. Von Brüssel Information wurden wir nach unserer Höhe und unserem Anliegen gefragt und bekamen die Anweisung, im belgischen Luftraum die Höhe von 4500 ft zu fliegen, da „Military aktiv“ – also schnell wieder sinken. Mit Stift und Papier in der Hand, volle Konzentration auf den Funk und die Karte „France, Belgium, Luxembourg“ auf den Knien, wechselten wir die Frequenzen von Bruxelles über Liège nach Charleroi und Beauvechain nach Lille. Wir ließen uns durch die Lufträume südlich von Brüssel führen, was uns den VFR-Korridor nördlich von Brüssel ersparte, der teilweise in einer Höhe von 1500 ft oder tiefer geflogen werden muss. Beim Überfliegen der Küstenlinie wechselten wir zu London Infor-

2: Flugplatz Shoreham mit den Zollbeamten
3: Isle of Wight im Osten, Steilküste, ganz rechts Flugplatz Bembridge

mation. Das war auch der Zeitpunkt für den Griff zu unseren Schwimmwesten. Zunächst ließ sich London Information von uns bestätigen, dass wir die kontrollierten Lufträume, vor allem Airspace A London, nicht durchfliegen würden. Entlang der malerischen Südküste Englands setzten wir die Reise zum Flugplatz Shoreham fort. Beim Anflug auf Shoreham sollten wir westlich des Platzes verzögern. Schließlich erhielten wir die Freigabe für den Anflug von der „dead side" auf die Piste 20. Der VFR-Anflug auf die 20 erfolgt in der Regel im Osten.
Nach einer problemlosen Landung auf dem Flugplatz Shoreham wurden wir von drei Zollbeamten empfangen. Schon bevor der Motor des Flugzeugs stillstand, positionierten sich die Beamten vor der Maschine. Sie interessierten sich in erster Linie für unser Corona-Einreiseformular. Nachdem wir dies vorzeigen konnten, ging das Gespräch in einen sehr lockeren, freundlichen Small Talk über. Auf dem Flugplatz wie auch in den Gebäuden wurden strikte Abstandsregeln eingehalten und am Eingang der Flugaufsicht ebenso wie im Restaurant bei jeder Person Fieber gemessen.

Eine Insel wie aus dem Bilderbuch

Auf der Isle of Wight gibt es zwei Flugplätze. Bembridge Airport EGHJ liegt direkt an der östlichen Steilküste Whitecliff Bay und hat eine 800 m lange Asphaltpiste. Der Flugplatz Sandown liegt etwas landeinwärts etwa 1,9 km westlich von Sandown und hat eine 880 m Graspiste. Wir nutzten das wunderschöne Wetter zunächst für einen Rundflug um die diamantenförmige Insel. Hierbei konnten wir schon mal nach dem Flugplatz Bembridge Ausschau halten. Es bot sich uns ein atemberaubender Blick auf die mächtigen, steil ins Meer abfallenden Kreide- und Sandsteinklippen im Süden. Ganz im Westen liegen die Needles, drei aus dem Meer ragende Kreidefelsen. Im Norden ist das gut 380 Quadratkilometer große Eiland durch den Solent von der englischen Hauptinsel getrennt. Die Isle of Wight wird gern Madeira von England genannt. Dies ist dem milden Klima dank des Golfstroms zu verdanken. Und das war auch der Grund, warum Königin Victoria und ihre umfangreiche Familie diese Insel gern als Rückzugsort wählten.

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-südwest.de • info@camo-suedwest.de

4

5

6

4: Kartenausschnitt mit Flugplatz Shoreham und Bembridge
5: Die Mooney auf dem Flugplatz Bembridge
6: Isle of Wight Süd-Westen

Wir wählten den Flugplatz Bembridge. An diesem Tag gab es dort keine Flugleitung. Per Air-to-air-communication erfuhren wir die aktive Piste. So konnten wir uns den Overhead join sparen, der sonst in England an Flugplätzen ohne Flugleitung üblich ist. Mit ziemlichem Crosswind landeten wir auf der Piste 30, die zunächst etwas abfällt und zum Ende wieder ansteigt. Wie stark der Wind tatsächlich war, konnten wir später auf der Terrasse des Flugplatzrestaurants erleben, als sich plötzlich ein Sonnenschirm aus der Halterung löste und über die Tische flog. Hier trafen wir auch die Besatzung, die uns so freundlich im Funk die aktive Piste genannte hatte, wieder. Am Flugplatz wurden wir von dem Mietwagenunternehmen, bei dem wir ein Auto gebucht hatten, abgeholt. In Newport, der Hauptstadt der Insel, übernahmen wir unseren Pkw. Mobil zu sein macht auf jeden Fall Sinn, denn die Insel ist 35 km lang und 20 km breit. Das Straßennetz ist gut ausgebaut und eine Rundfahrt entlang der Küste lohnt sich auf jeden Fall. In Shanklin, einem der schönsten Küstenorte (wie wir finden), hatten wir eine Bed and Breakfast Unterkunft gebucht. Bereits am zweiten Tag fühlten wir uns hier wie zu Hause.

Die Sehenswürdigkeiten auf der Isle of Wight sind wirklich vielfältig. Da gibt es u. a. natürlich Osborne House, ein im italienischen Stil gestaltetes Herrschaftshaus von Königin Victoria, mit überschaubaren 175 Räumen, einer enormen Gartenanlage und einem eigenen Strand. Osborne House wurde 1903 der britischen Nation vom Königshaus geschenkt. Carisbrooke Castle, in der Nähe von Newport, ist ein normannisches Schloss. Die ersten Gebäude dieser Anlage wurden im 11. Jahrhundert erbaut. Appuldurcombe House ist eher eine Schlossruine. Von einer deutschen Fliegerbombe getroffen, brannte es vollständig aus und wurde nie wieder restauriert. Die Öffnungszeiten und Besichtigungen waren aufgrund von Corona sehr eingeschränkt. Nett, aber sehr touristisch, ist der Ort Godshill. Eher sehenswert ist ein Spaziergang durch die Küstenorte Ventnor und Shanklin im Südosten der Insel. Unbedingt genießen sollte man den Afternoon Tea. Zum Beispiel in der malerischen Altstadt von Shanklin mit ihren Reetdachhäusern und dem Café Old Thatch Teashop. Hier sind „Scones with clotted cream and jam" zu empfehlen.

Die Isle of Wight beeindruckt mit einer wunderschönen Pflanzenvielfalt und Blütenpracht. Lange Wanderwege und gut beschilderte Fahrradrouten führen durch die Insel. Auf unserer Reise waren alle wirklich nett und hilfsbereit; sei es auf den Flugplätzen, in unserer Unterkunft, in den Restaurants oder Cafés. Man freute sich über jeden Gast und auf die Sicherheit in Corona-Zeiten wurde sehr geachtet.

Auf dem Rückflug war ein Direktflug in FL 75 ohne Zwischenstopp auf der englischen Hauptinsel möglich. In Bembridge starteten wir wieder von der Piste 30. Auch an diesem Tag war es, wie an allen Tagen zuvor, windig. Ein Stopp in Bonn-Hangelar zur Passkontrolle war natürlich nötig. Dort landeten wir nach einer Flugzeit von weniger als zwei Stunden – an dieser Stelle sei erwähnt, dass die Mooney ein wunderbares Reiseflugzeug ist – und einem tollen unspektakulärem Flug.

Text und Fotos: Kornelia Schweiger-Raphael und Georg Schweiger

Unsere Unterlagen für die Flugplanung

Literatur:	www.fliegen-in-uk.de
	www.auswärtiges-amt.de
Karten:	ICAO Frankfurt
	Air Million VFR France, Belgium, Luxembourg & Switzerland
	ICAO Southern England and Wales
Flugplanaufgabe:	DFS Langen www.dfs.de
	Tel. 06103 7075500
Flugplätze:	Bonn-Hangelar EDKA
	Shoreham EGKA
	Bembridge EGHJ
Wetter:	DWD Flugwetter
	Top Meteo

HOHE SCHULE

Kunstflug als Sport, fliegerische Fortbildung und Flugsicherheitstraining

Rückenflug mit einer Staudacher S-300 der National Air Guard, USA. Foto: Jason W. Rolfe, U.S. Air Force

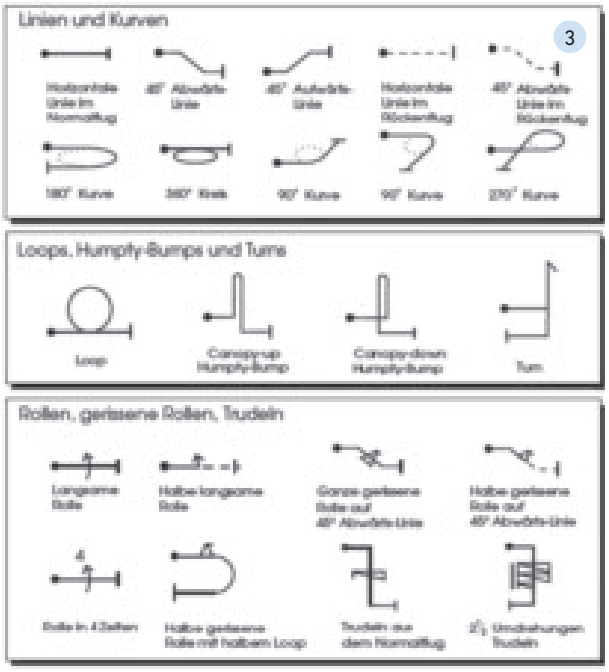
Ob es der russische Pilot Pjotr Nestero oder der Franzose Alphonse Pegoud war, der schon 1913 einen Loop flog, sei dahingestellt. Belegt ist, dass Pegoud erstmals ohne Not aus einem Blériot-Eindecker mit dem Fallschirm absprang. Das Flugzeug wurde hierfür geopfert. In jedem Fall reizte es seit jeher Piloten, normale Flugbahnen zu verlassen und – statt lediglich geradeaus und Kurven zu fliegen – auch Loops, Rollen, Rückenflug und andere Kunstflugfiguren zu steuern, also (wie es der englische Begriff Aerobatics schön verdeutlicht) mit dem Flugzeug Akrobatik in der Luft zu betreiben.

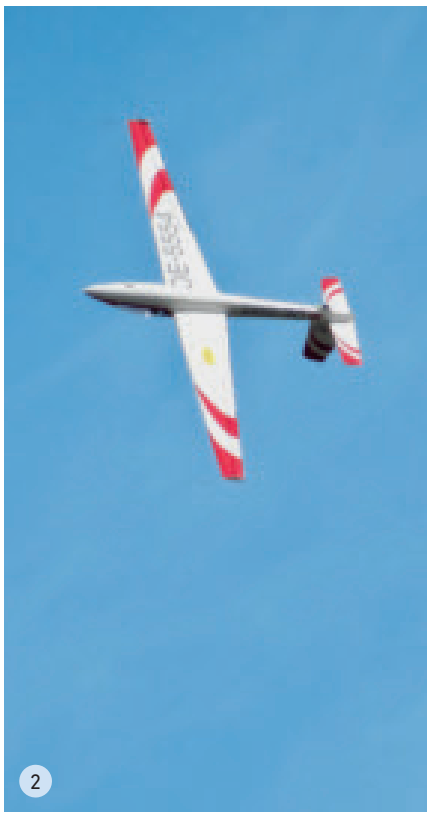
Wettbewerbe und Aresti

Der erste Weltkrieg brachte bekanntlich stärker motorisierte und festere Flugzeuge hervor, und so nahm der Kunstflug danach weltweit einen enormen Aufschwung. Zunächst bei überaus publikumsattraktiven Großveranstaltungen, seit den 1930er-Jahren auch als nationale und internationale Meisterschaften. Während es bei Flugveranstaltungen meist um spektakuläre bodennahe Stunts ging, wird beim sportlichen Kunstflug die Präzision der Flugfiguren von Punktrichtern gewertet. Heute gibt es weltweit eine große aktive Szene von Kunstfliegern in verschiedenen Luftsportarten. Grundlage für die Bewertung ist der Aresti-Katalog, ursprünglich von dem spanischen Flieger José Aresti (1918 – 2003) erdacht, der ab etwa 1940 Kunstflugfiguren systematisch listete. Im Jahr 1961 gab er einen Katalog von etwa 3000 Figuren heraus, versah sie mit Symbolen und ordnete ihnen einen K-Wert für den Schwierigkeitsgrad zu. Dieser Aresti-Katalog wurde in der CIVA bei der FAI ständig weiterentwickelt und bildet nach wie vor das Bewertungskriterium für Kunstflugwettbewerbe.

Rechtliches

Die EU-Regularien definieren Kunstflug als ein absichtliches Manöver in Form einer abnormen Fluglage, einer abnormen Beschleunigung oder einer abrupten Änderung der Fluglage eines Luftfahrzeugs – also Manöver, die für einen normalen Flug nicht notwendig sind. Und hierfür gibt es Regeln, die unbedingt einzuhalten sind. Zunächst darf Kunstflug nach Luftverkehrsordnung nur oberhalb einer Höhe von 1500 ft/ 500 m AGL, nicht über dicht besiedeltem Gebiet, Menschenansammlungen und Flughäfen sowie im kontrollierten Luftraum nur mit Flugplan durchgeführt werden. Für Wettbewerbe und Veranstaltung können die Landesluftfahrtbehörden Ausnahmen genehmigen. Selbstverständlich müssen auch die Flugzeuge für den Kunstflug zugelassen sein und dürfen nur nach Flug- und Betriebshandbuch betrieben werden





1: Adolphe Pegoud und Pjotr Nestero waren die ersten Kunstflieger der Geschichte und flogen bereits 1913 einen Loop
2: Segelkunstflug mit einer Swift S-1, hier während der Weltmeisterschaften 2019 in Ungarn. Foto: FAI
3: Einige wesentliche Aresti-Symbole
Quelle: Handbuch des Segelkunstflugs, Eqip Verlag
4: Die Kunstflugzeuge von Walter Extra sind auch als Modellnachbauten wegen ihren guten Flugeigenschaften sehr beliebt
Foto: Ludwig Feuchtner

Kunstflugausbildung

Voraussetzung für den Erwerb der Kunstflugberechtigung im Motor-, Motorsegler- und Segelflug sind 40 Stunden Flugzeit und 120 Landungen nach dem Erwerb der allgemeinen Berechtigung. Die Ausbildung in einer ATO umfasst neben der Theorie eine praktische Ausbildung von mindestens fünf Stunden und 20 Flügen. Themen für die Theorie und Umfang der Flugausbildung sind in der FCL.800 Aerobatic rating festgelegt. Im Motorflug bieten eine ganze Reihe Flugschulen Lehrgänge an. Eine Liste (Vollständigkeit ohne Gewähr) befindet sich in unserer Link- und Dokumentensammlung.

Segelkunstfluglehrgänge gibt es bei den Flugschulen, sie werden aber auch von DAeC Landesverbänden sowie von verschiedenen Fördervereinen und Vereinen organisiert. Ein Lehrgang „en bloc" bietet gegenüber Einzelunterricht den großen Vorteil, dass man, wenn man nicht selbst fliegt, die anderen Lehrgangsteilnehmer in der Luft beobachten und am Boden von den fachkundigen Kommentaren viel lernen kann.

Sportlicher Kunstflug

Wer sich nach dem Eintrag der Berechtigung kunstfliegerisch weiter betätigen möchte, dem empfiehlt sich im Segelflug zunächst der Erwerb der Kunstflugabzeichen in Bronze, Silber und Gold. Danach gibt es die Möglichkeit, an Wettbewerben teilzunehmen, die es in den Klassen Advanced und Unlimited gibt. Für die Austragung von nationalen und internationalen Meisterschaften sind die nationalen Luftsportverbände – hier der DAeC – und die FAI zuständig. Geflogen wird nach deren Wettbewerbsordnungen. Auch im Modellflug gibt es seit jeher eine große Kunstflugszene in verschiedenen Wettbewerbsklassen. Geflogen wird nach dem Sporting Code der FAI Modellflugkommission und der darauf basierenden deutschen Wettbewerbsordnung, genannt BeMod.

Kunstflug mit Drachen und Gleitschirmen

In Deutschland ist Kunstflug mit Luftsportgeräten, also mit Drachen, Gleitschirmen und auch UL-Flugzeugen, verboten. Laut Flugbetriebsordnung (FBO) des DHV wird Kunstflug definiert als Flugzustand mit einer Neigung von mehr als 135 Grad um die Quer- oder Längsachse. In anderen Ländern ist das z. T. anders, dort gibt es auch Kunstflugwettbewerbe für Luftsportgeräte. Es erscheint durchaus sinnvoll, in Sicherheitstrainings Flugmanöver zu trainieren, die per Definition als Kunstflug gelten. Der DHV arbeitet hier an einer Lösung.

5: Das Team Blanix aus Österreich verzaubert mit Synchronkunstflügen in der Dämmerung – hier beim OTT Hahnweidetreffen 2019
Foto: Ludwig Feuchtner

6: Ein „SAT“ mit dem Gleitschirm Advance Sigma 8 – der Name SAT kommt daher, dass dieses Manöver Ende der Neunziger Jahre vom Safety Acro Team entdeckt wurde. Es handelt sich um eine Art Spirale, bei der der Drehpunkt nicht beim Obersegel, sondern in der Mitte zwischen Pilot und Gleitschirm liegt
Quelle: Luxo, CC BY-SA 3.0 via Wikimedia Commons

Zu guter Letzt darf auch der Fallschirmsport nicht unerwähnt bleiben. Wir verweisen hier auf die Serie von Robert Froeschle in unserem Heft, die alle Wettbewerbsvarianten dieser Sportart anschaulich beschreibt.

Fazit

Ordentlich erlernter und innerhalb der Regeln betriebener Kunstflug macht Spaß, ist schön anzusehen und sicher. Glücklicherweise gibt es hierzulande ein großes Angebot, Kunstflug in Lehrgängen, Fortbildungen und Flugsicherheitstrainings zu erlernen. Erfahrungen im Kunstflug sind für den fliegerischen Alltag von großem Vorteil. Selbst wer nicht wettbewerbsmäßig fliegen möchte, lernt präzises Fliegen, erlebt außergewöhnliche Lagen und weiß, wie er sicher wieder in den Normalflug gelangt – er kennt die Grenzen seines Flugzeuges und seiner Fähigkeiten.

Abkürzungen, Literatur, Dokumente, Links

Wir können hier aus Platzgründen nicht alle Dokumente, Links und Abbildungen nennen oder abdrucken. Wir haben deshalb auf **www.luftsportmagazin.de** eine entsprechende Sammlung zusammengestellt. Wer Dokumente vermisst oder weitere Dokumente beisteuern möchte, sende diese bitte an **Kunstflug@luftsportmagazin.de**

KF

IHR LUFTFAHRTVERSICHERER

Wir versichern:

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

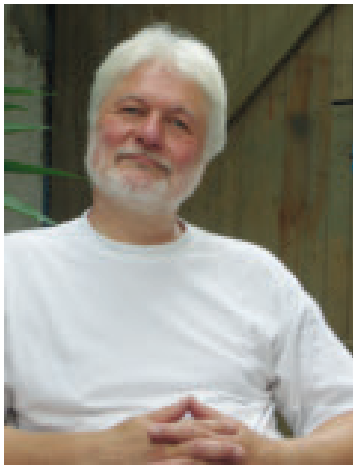
Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer:

→ Unser Kombiprodukt Flugzeug-Kasko-SB umfasst Kasko-Selbstbeteiligung,
→ Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im Schadenfall die Selbstbeteiligung.

AXA Bezirksdirektion **Detlef Ketter**
Max-Slevogt-Straße 2 – 67434 Neustadt

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

TIPPS UND TRICKS AUS DER INSTANDHALTUNGSKISTE



Jörg Henkel-Ernst aus Neustadt liefert die ersten Tipps dieser Serie

Liebe Luftsportbegeisterte,
zusammen mit meiner Frau bin ich seit rund 40 Jahren aktiver Motorflieger und fast genauso lange beschäftige ich mich auch intensiv mit der Instandhaltung von Flugzeugen, insbesondere unserer schon etwas betagten Cessna. Instandhaltung ist für uns Flugsportbegeisterte ein wichtiges Thema, geht es doch um unser aller Sicherheit. Instandhaltung ist aber auch mit teilweise erheblichem finanziellem Aufwand verbunden. Ein Grund für viele Piloten – sowohl im Verein als auch im privaten Bereich – bei der Wartung selbst Hand anzulegen. Jeder, der an Flugzeugen schraubt, macht dabei seine eigenen positiven und auch negativen Erfahrungen und erarbeitet sich auch Problemlösungen, die es wert sind sie zu teilen. Ich möchte daher an dieser Stelle ein Forum initiieren, in dem wir alle unsere Erfahrungen (sowohl positive als auch negative) austauschen können. Ich würde mich sehr über eine rege Beteiligung von vielen Tippgebern aus allen Luftsport-Sparten freuen.
Dabei gilt natürlich: Weder die Redaktion noch die Autoren sind rechtlich verantwortlich für die vorgeschlagenen Tricks und Tipps. Jeder muss alle einschlägigen Vorschriften eigenverantwortlich beachten und die Durchführung mit einem zugelassenen Prüfer abstimmen!

MIT DEN FOLGENDEN BEITRÄGEN MÖCHTE ICH IN DIESER AUSGABE VON „LUFTSPORT“ MAL DEN ANFANG MACHEN.

BESCHÄDIGUNGEN DURCH SCHRAUBEN

Bei jeder 100h-Kontrolle, bei jeder Lufttüchtigkeitsprüfung müssen Handlochdeckel und Verkleidungen geöffnet werden. In der Regel werden hierzu Blechschrauben auf- und später wieder zugeschraubt. Bei jedem Herausschrauben der Blechschrauben sowie auch beim Einschrauben „kratzt“ die Blechschraube am Untergrund und eine hauchdünne Materialschicht wird abgetragen. Bei älteren Flugzeugen kann das dazu führen, dass im Lauf der vielen Jahre das Material an den Schraubstellen spürbar dünner wird. Wenn man bei der Montage von Handlochdeckeln etc. Kunststoffscheiben verwendet, wird das Kratzen minimiert. Auf beigefügtem Bild ist zu sehen, dass nach über 30 Jahren noch nicht einmal die Farbe auf dem Handlochdeckel abgekratzt ist.

BUGRADFLATTERN

Starke Vibrationen beim Ausrollen nach der Landung sind oftmals auf ein Bugradflattern zurückzuführen. Bei YouTube sind unter dem Suchbegriff „nose wheel shimmy“ mehrere kleine Filme verfügbar, die die Flatterbewegung des Bugrads zeigen. Es ist leicht vorstellbar, dass durch das Bugradflattern starke Belastungen auf das gesamte Bugfahrwerk einwirken, die auf Dauer zu Folgeschäden führen können. Bei Bugradflattern besteht also dringender Handlungsbedarf!
Ursachen für das Bugradflattern können z. B. sein:

- Flatterdämpfer defekt: Dort ist z. B. ein O-Ring defekt und es tritt dadurch Hydraulikflüssigkeit aus.
- Spiel in der Bugradschere: Eventuell sind Bolzen und Buchsen ausgeschlagen und müssen ersetzt werden, ggf. sind auch zum Spielausgleich dünne Ausgleichscheiben erforderlich. McFarlane Aviation Products z. B. bietet hierzu Teilesätze an.
- Höhenschlag des Reifens: Nach langem Stehen z. B. über Winter kann es zu einer Verformung des Reifens kommen. Hier kann ein strammes Aufpumpen und Entlasten des Bugrads für eine Woche ggf. Abhilfe schaffen.
- Unwucht des Reifens: Gerade Billigreifen sind hier anfällig. Abhilfe bringt ein dynamisches Auswuchten, welches bei vielen (Auto-)Reifenhändlern durchgeführt werden kann, sofern die Wuchtmaschinen den kleinen Reifendurchmesser verarbeiten können. Falls keine geeignete Wuchtmaschine gefunden wird, sollte auf alle Fälle ein statisches Auswuchten stattfinden. Ggf. kann hierbei auch eine Reparaturwerkstatt für Motorroller unterstützen.

Von Cessna gibt es zum Thema „Nose Wheel Shimmy“ die Tech Note 001, die für Cessna-Flugzeuge Ursachen und Lösungen aufzeigt. Über Google ist diese Tech Note leicht zu finden.

MONTAGE VON LUFTSCHLÄUCHEN

Jeder Pilot kennt sie, die roten Scat-Schläuche, die im Flugzeug verwendet werden, um heiße oder auch kalte Luft zu transportieren. Die Schläuche bestehen aus einer Stoffhülle mit einer Silikonbeschichtung. Für die Versteifung befindet sich im Inneren eine Drahtspirale. Weiterhin ist der Schlauch mit einem Faden umwickelt. Scat-Schläuche werden in der Regel mit entsprechenden Schlauchschellen angeschlossen. Dass beim Verlegen dieser Schläuche auch etwas schiefgehen kann, zeigen die folgenden Beispiele:

1. Heizungsschlauch in einer Cessna: Der Schlauch war mit Kabelbindern am Motorträgerrohr befestigt worden, sodass ein direkter Kontakt zwischen Schlauch und Rohr bestand. Durch die Vibrationen des Motors war bald die Stoffschicht des Schlauchs beschädigt mit der Folge, dass dann die Drahtspirale Kerben in den Motorträger gescheuert hat. Mit einigen Feilstrichen konnten diese Kerben geglättet werden, der Schlauch wurde dann auch mit Abstand zum Motorträger montiert.
2. Luftschlauch an einem O-360: In der Werft wurde der Alternator getauscht. Ein Luftschlauch wurde in diesem Zusammenhang so verlegt, dass er den Pluspol der Lichtmaschine berührte. Dieser war mit einer Silikonkappe geschützt. Durch die Vibrationen des Motors wurden allerdings Silikonkappe und Schlauch durchgescheuert. Dadurch berührte die Drahtspirale den Pluspol und es entstand ein Kurzschluss. Ein Loch im Schlauch, diverse Kabelschäden und möglicherweise auch ein Schaden an der Lichtmaschine waren die Folgen.

Noch ein genereller Tipp zur Montage solcher Schläuche: Es ist darauf zu achten, dass der Draht der innenliegenden Spirale mit einer Zange so in den Schlauch hineingebogen wird, dass keine Verletzungsgefahr besteht und auch die Schlauchhülle nicht durch das Drahtende beschädigt werden kann. Weiterhin sollte der außen am Schlauch befindliche Faden unter der Schlauchschelle fixiert werden.

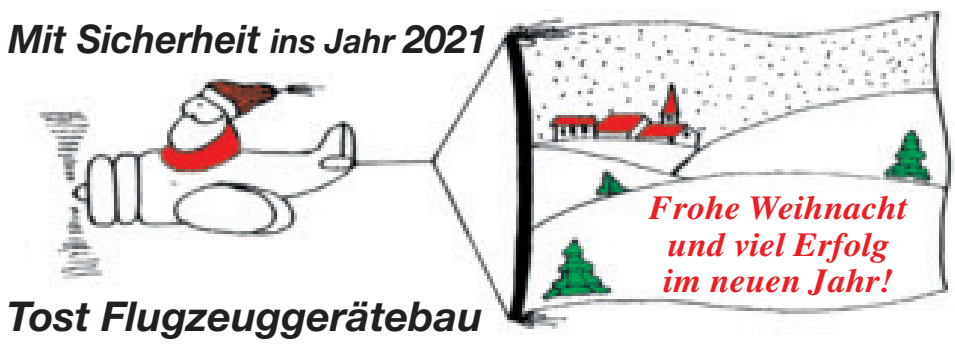
ERHALTUNGSLADUNG DER FLUGZEUGBATTERIE

Gerade in den Wintermonaten puffern viele Eigner die Batterien ihrer Flugzeuge mit Ladegeräten. Zum einen werden dadurch Tiefentladungen vermieden, zum anderen ist der Flieger auch nach mehreren Wochen Winterpause batteriemäßig jederzeit voll einsetzbar. Bei der Auswahl des Ladegerätes ist zu beachten, dass es sich um ein geregeltes „intelligentes" Gerät handelt, welches auch ausdrücklich für den Daueranschluss, also für die Erhaltungsladung, geeignet ist. Beim Anschluss eines einfachen ungeregelten Geräts kann es zum Überkochen der Batterie kommen mit der Konsequenz, dass Säure austritt und durch Verätzungen die Zelle beschädigt wird.

Es wird empfohlen, eine Schmelzsicherung (ca. 1-3 A) in die Plusleitung des Ladegeräts einzubauen, sodass bei einem Kurzschluss außerhalb des Flugzeugs nicht der volle Batteriestrom fließt und somit die Brandgefahr für das Flugzeug minimiert wird.

Ein weiterer Tipp: Auf das Einschalten von Avionikgeräten sollte bei angeschlossenem Ladegerät verzichtet werden. Der Ladestrom moderner Ladegeräte ist pulsförmig und kann – wie bei einem Garmin GPS erlebt – die Funktion der Geräte stören.

Jörg Henkel-Ernst



SCALETREFFEN IN KOBLENZ

1

2

1: Drehzahlmessung vor dem Start der F8F Bearcat von Hans Dieter Wahl
2: Modell oder Original? Die WACO YMF-5 von Klaus Ernst im Maßstab 1:3

Für Fans von vorbildgetreuen Motorflugmodellen war das Scale-Treffen vom 12. - 13. September 2020 mit seinem Mix aus Freizeitsport und Wettbewerbsszene mit Abstand ganz sicher eines der Highlights in diesem Jahr.

Aufgrund der allseits bekannten Einschränkungen durch Covid-19 waren das Trainingslager und die Teilwettbewerbe zur DM F4-Scale bereits im Frühjahr abgesagt worden und die FAI-Weltmeisterschaft F4 Scale in Norwegen wurde auf 2021 verlegt. Sollte es für das Scale-Team-Germany ein Jahr ohne sportliches Feedback werden?

Im Sommer entspannte sich die Corona-Situation langsam und damit wurden auch die Auflagen für den Sport gelockert. Aus dem Hoffnungsschimmer, dass doch noch eine Zusammenkunft der Mannschaft möglich würde, reifte die Idee für ein offenes Scale-Treffen im Herbst. Nach ein paar Telefonaten mit dem Luftsportverband Rheinland-Pfalz als Veranstalter und der Modellfluggruppe Koblenz als Ausrichter hatte Marcus Hausmann die Eckpunkte der Veranstaltung schnell geklärt und einen Termin gefunden. Der Einladung des DAeC-Sportausschusses F4 folgten neben den Teampiloten der Nationalmannschaft auch weitere Piloten aus Rheinland-Pfalz und dem Saarland, sowie interessierte Semi-Scaler des DMFV. Der Koblenzer Vereinsvorsitzende Frieder Lemberg hatte im Vorfeld die Teilnehmerzahl limitiert und das Geschehen auf dem Modellfluggelände inklusive der Park- und Campingflächen so organisiert, dass es den aktuellen Corona-Auflagen entsprach.

Der Modellflugplatz Koblenz ist mit seiner direkten Nähe zum Autobahnkreuz A61/A48 auch für weit anreisende Teilnehmer optimal erreichbar. So konnten bereits am Freitag einige Piloten die Windstille des warmen Spätsommerwetters für erste Trainingsflüge nutzen.

Am Samstag wurde das Treffen mit einem Briefing um 10:00 Uhr eröffnet. Mit über 20 Piloten war das angemeldete Teilnehmerfeld fast vollzählig. Bei Sonnenschein und leichtem Nordwind waren schnell die ersten Modelle in der Luft. „Just for fun“ oder als F4-Trainingseinheit konnte jeder sein Modell ganz nach eigenem Ermessen stressfrei und ohne Wettbewerbsdruck präsentieren.

Baupunkte können nicht wie eine Flugfigur vom Wind verblasen werden und bilden damit eine wertvolle Ausgangsbasis für den Wettbewerbserfolg. Deshalb nahmen die Kaderpiloten das Angebot für eine Bewertung und für Anregungen zur Optimierung der „Sportgeräte“ durch die anwesenden Punktrichter gerne an. Der Eurofox von Tom Schönwetter und die Piper PA-20 Colt von Martin Erhard befanden sich noch im Rohbau. Nach der WM-Absage im Frühjahr war der Druck raus und die

beiden entschlossen sich, ihre Neubauprojekte über den Winter in aller Ruhe fertigzustellen. Aber auch die schon fertigen Modelle, die Jodel DR 400/180 von Matthias Hausmann und die YAK-50 von Thomas Heimes hatten bislang noch keine Baubewertung durchlaufen. Die Modelle, alle im Maßstab 1:3, haben eine Größe erreicht, in der es nicht mehr einfach ist unter dem Gewichtslimit von 15 kg zu bleiben. Mit kluger Materialauswahl und fundierter Baupraxis ist es aber durchaus möglich. So bringt die Jodel DR 400/180 bei einer Spannweite von 2,9 m inklusive der Pilotenpuppe ein Trockengewicht von nur 13,5 kg auf die Waage.

Aber auch die anderen Piloten hatten fantastische Modelle dabei. Die Ergebnisse von tausenden Baustunden waren mit „Hygieneabstand" im Vorbereitungsraum versammelt. Die Vielfalt dieser museumsreifen Meisterwerke wurde von den Warbirds und den Doppeldeckern dominiert. Der Nachbau der Fokker D.VII von Wolfgang Manderfeld fiel wegen seines elektrischen Antriebs etwas aus der Reihe, überzeugte aber dank Soundmodul trotzdem mit einem realistischen Motorgeräusch. Der Flugstil, mit dem Markus Hausmann seine Stampe SV4 präsentierte, ließ den Betrachter zweifeln, ob es sich nun um ein Modell oder doch um ein Flugzeug vom in der Nähe gelegenen Flugplatz Winningen handelt. Harte Arbeit – Marcus ist nicht umsonst Weltmeister in F4H.

Der Sonntag wartete mit zwei weiteren Highlights auf. Die 3 m-WACO von Freddie Weißenbach absolvierte ihren Erstflug. Scaledetails vom Feinsten und der Sound des großen Valach-Sternmotors – da stimmte einfach alles! Als weiteres „Schmankerl" präsentierte Carlo Leinen einen 300 ccm-Umlaufmotor, der einmal seine im Bau befindliche Siemens Schuckert antreiben soll. Das Anspringverhalten und die Laufeigenschaften des nicht alltäglichen Motors begeisterten alle gleichermaßen.

Das zwanglose Fliegen und der Erfahrungsaustausch unter Gleichgesinnten mit vielen Tipps und Anregungen prägte das Scale-Treffen in Koblenz. Aber auch das Interesse an den Scale-

3: Landeanflug der Curtiss P40 von Klaus Seemann
4: Martin Erhard brachte den Rohbau seiner Piper PA-22 Colt zur Baubewertung mit
5: Die Doppeldecker dominierten das Fluggeschehen dank der optimalen Wetterlage bis in die Abendstunden
6: Im „Schlafsaal" – so erspart man sich das zeitraubende Ab- und Aufrüsten der Modelle
7: Ganz im Zeichen der Zeit hat Wolfgang Manderfeld auch den Piloten seiner Fokker D.VII mit einer Alltagsmaske ausgerüstet

Wettbewerbsklassen konnte bei einigen geweckt werden. Es muss ja nicht gleich F4C sein – in der nationalen Einsteigerklasse ist dies sogar ohne Baubewertung möglich. Die Mixtur des Treffens hat allen gut getan und somit war der Wunsch nach einer Neuauflage einstimmig.

Besonderer Dank gilt der Modellfluggruppe Koblenz, die ihren Platz zur Verfügung stellte und die Teilnehmer übers Wochenende hervorragend betreut hat. In dieser schwierigen Zeit und unter den gebotenen Hygieneauflagen nicht immer einfach und keine Selbstverständlichkeit.

Ludwig Feuchtner, Scale-Referent im LSVRP
Marcus Hausmann, Sportausschuss F4 im DAeC
Fotos: Ludwig Feuchtner

GEBURTSTAG VON GOTTLOB ESPENLAUB

1

Vor 120 Jahren, am 25.10.1900, wurde Gottlob Espenlaub, kurz „Espe“ genannt, geboren. Als gelernter Tischler entdeckte er in den 20er Jahren seine Leidenschaft für die Fliegerei bei den jährlichen Wettbewerben auf der Wasserkuppe. Einen ersten schwanzlosen Gleiter, den Espenlaub E2, der stark an einen Hängegleiter erinnerte, baute er 1922. Danach konstruierte und baute er eine ganze Reihe von Segel- und Motorflugzeugen.

Er gilt auch als einer der Väter des Flugzeugschlepps, experimentierte mit Raketen- und Nurflügler. Nach dem Zweiten Weltkrieg konstruierte Gottlob Espenlaub Autos. In einer Fachzeitschrift wurde 1953 berichtet, dass Espenlaub einen Personenwagen herausgebracht habe.

Espenlaub E4

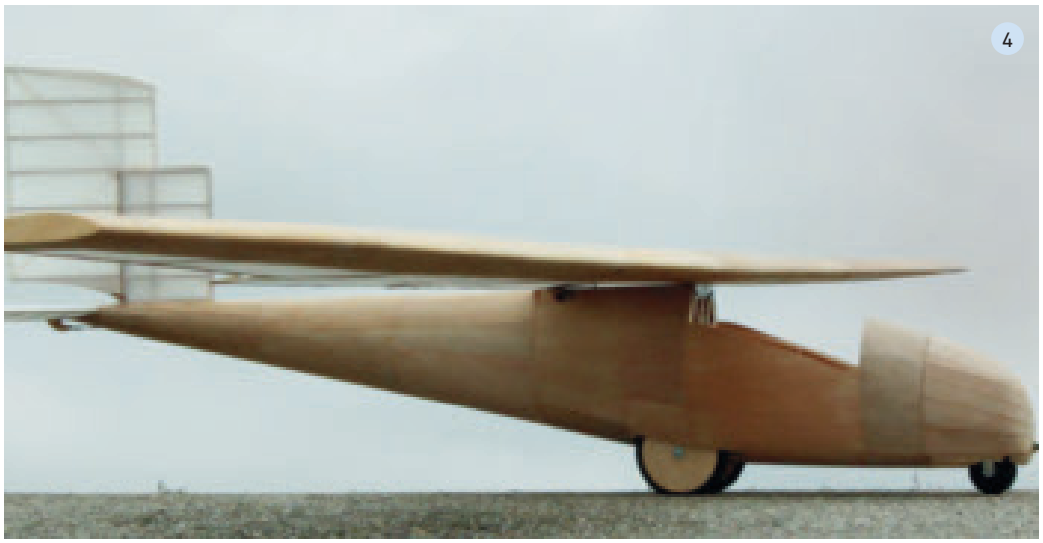
Nach seinem Erfolg 1922 mit der damals gigantischen 17 m freitragend spannenden E3, angelehnt an den Vampyr, verbrachte Gottlob Espenlaub – diesmal ohne Alexander Lippisch – auch den Winter 1922/23 wieder auf der Wasserkuppe, um seine Konstruktionen zu überarbeiten und zu verbessern. In der Halle „A“ entstand so die E4. In der Zeitschrift „Flugsport“, Jahrgang 1923, No.7 vom 18. April 1923 wird berichtet: „Das Flugzeug ist unter großen Entbehrungen von dem jungen Tischler selbst gebaut worden.“

Etwas kleiner als seine E3 weist die „Espenlaub 4“ erstmals jene Konstruktionsmerkmale auf, die „Espe“ bei den meisten seiner folgenden Konstruktionen mit kleinen Abwandlungen immer wieder erfolgreich verwendete: einen freitragenden (zum leichteren Transport dreiteiligen) einholmigen Flügel mit sperrholzbeplankter Nase und einen ovalen bis kreisförmigen Rumpf (offenbar erstmals bei einem Segelflugzeug!) mit drei geometrisch sehr klar definierten Abschnitten, die den Bau sehr einfach gestalteten, nämlich vorne und hinten einen Kegelstumpf und in der Mitte – im Bereich der Flügelaufhängung– ein Zylinder. Durch diese stabile Röhrenform sind keine Verwindungsverstrebungen notwendig. In der Zeitschrift „Flugsport“ stand dazu geschrieben: „Emsig arbeitet Espenlaub an der Fertigstellung seines neuen, sehr sauber ausgefallenen Eindeckers! Der Flügel ist dreiteilig, hat 14 m Spannweite, eine Furniernase und ist stoffbespannt. Die Rumpfbekleidung besteht aus Sperrholz. Die normale Knüppelsteuerung betätigt Stoßstangen. Der Führer sitzt unter der Flügelnase. Der tiefe Sitzausschnitt wird für den Flug durch Stoffverkleidung verkleinert, so daß im Betrieb nur der Kopf des Führers herausschaut. Das Leergewicht beträgt 120 kg. Es stellt in Anlehnung an den Hannovertyp eine aerodynamisch recht günstige Bauart dar!“

Der bekannte Vorkriegsfliegers Alexander von Bismarck begann im Frühjahr 1923 mit dem Einfliegen der E4 und schaffte mit ihr sogar einen 9 km langen Überlandflug mit Überhöhung von rd. 300 m und einer Flugzeit von 42 min. Mit beiden Flugzeugmustern nahm er am 4. Rhönwettbewerb (Anmeldenummer 30 & 31) teil, wobei vor allem die etwas zeitversetzt gebaute E5 das Interesse der Käufer weckte.

2

3



4

1 + 2: Martin Atzwanger hat Espenlaubs E4 flugfähig und originalgetreu nachgebaut

3: Gottlob Espenlaub im Jahr 1923 mit dem Original auf der Wasserkuppe

4: Das im Museum ausgestellte Modell von Martin Atzwanger zeugt von seiner und Espenlaubs handwerklicher Kunstfertigkeit

Ab 25.10. im Museum

Martin Atzwanger aus Österreich hat neben anderen Espenlaub-Typen auch die E4 als flugfähiges Modell nachgebaut. Ab dem 25.10. ist die Espenlaub 4 mit den Abmessungen Spannweite 5,6 m und Länge 2,2 m im Segelflugmuseum Wasserkuppe ausgestellt. Dazu gibt es viele Informationen zu Gottlob Espenlaub, einem der Pioniere des Segelfluges.

Link zu Flügen des Flugmodells der E4:

https://www.youtube.com/watch?v=6Willy9t6do

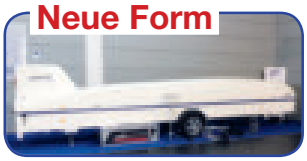
Quelle: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug

ANSCHAU TECHNIK GMBH

www.anschau.de

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

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

Prüfleistungen
- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik

Anschau Technik GmbH • Axel Anschau/Timo Brast • Feldborn 4c • D-55444 Waldlaubersheim
+49 (0) 6707 – 915810 • email: mail@anschau.de • web: www.anschau.de

GFW-4 MIT INNOVATIVEM ANTRIEB

In der Tradition des umlaufenden Luftschraubenringes

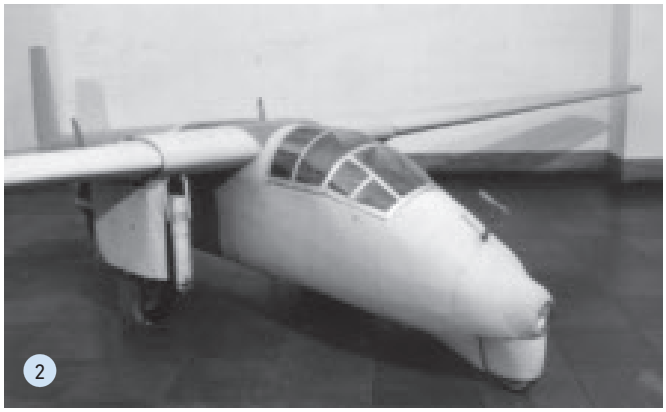
1: GFW-4, ein ultraleichtes Motorsegelflugzeug der 120-kg-Klasse
2: Gerhard Wagner kann für sich in Anspruch nehmen, als Letzter in der DDR ein Flugzeug entworfen und auch gebaut zu haben: das Einweg-Fluchtflugzeug DOWA 81, das von 1979 bis 1981 entstand und heute im Deutschen Museum Flugwerft Oberschleißheim zu besichtigen ist
Fotos: Frank-Dieter Lemke

Gerhard F. Wagner aus Kaiserslautern entwickelte und baute einen ultraleichten Motorsegler der 120-kg-Klasse mit Dreiblatt-Faltpropeller als Druckschraube auf einem umlaufenden Luftschraubenring am Leitwerksträger. Diese ungewöhnliche Luftschraubenanordnung ist nicht unbedingt neu, aber höchst selten und kennt nur zwei Vorläufer: die C 10 der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft Chemnitz und die WK-1 von Werner Kuffner. Gerhard Wagner aber verwendete als Erster einen Elektromotor für seinen Antrieb.

Dr.-Ing. Gerhard Wagner ist von Beruf Statiker, aber sein Herz gilt der Konstruktion von Flugzeugen als lebensfüllende Nebentätigkeit, wie er gern betont. Als Student im Jahre 1963 war er beim Bau des Kleinstsegelflugzeuges Weber-Wagner WW-1 dabei, das ein Laminarprofil sowie eine stufenlos verstellbare Wölbungsklappe besaß. Auch in der AKUS arbeitete er mit – der Arbeitsgruppe Kunststoff-Segelflugzeug an der TH Dresden. 1969 folgte die Promotion über glasfaserverstärkte Kunststoffe. Der Bruch mit der DDR folgte 1979 bis 1981 mit dem heimlichen Bau des zweimotorigen und fünfsitzigen Einweg-Fluchtflugzeuges DOWA 81 in der häuslichen Küche. Doch die Flucht per Luft misslang der fünfköpfigen Familie, denn kurz vor dem Start erschien das Ministerium für Staatssicherheit der DDR. Das Unternehmen war aufgeflogen, und die DOWA 81 steht heute im Deutschen Museum Flugwerft Oberschleißheim.

Ein Blick zurück

Während des Studiums zeigte Dozent Günter Weber dem Studenten Wagner ein Bild der C 10 aus Chemnitz. Das war die erste Bekanntschaft mit der außergewöhnlichen Konfiguration des umlaufenden Luftschraubenringes am Leitwerksträger. Danach nahm Gerhard Wagner in einer Studienarbeit eine mechanisierte Bewertung aller bisher gebauten Motorsegler-Konfigurationen unter Aspekten wie Aerodynamik, Schönheit sowie Gewicht und Statik vor. Hier erwies sich der umlaufende Luftschraubenring am Leitwerksträger als beste Lösung und Wagner entwarf damals schon einen Motorsegler mit dieser Auslegung (siehe Zeichnung).



3: Erstflug der C 10 am 5. September 1940 mit ihrer eindrucksvollen Lösung für das Antriebsproblem von Motorseglern
Foto: Archiv Frank-Dieter Lemke

Zum Ersten – C 10 der FAG Chemnitz

Den ersten „sauberen" Motorsegler nach zeitgenössischer Lesart, die C 10 mit umlaufendem Luftschraubenring, bauten Hans Wünscher und Karl Fritsch aus der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft Chemnitz im Jahre 1940. Die Besonderheit des einsitzigen Schulterdeckers, die Umlauf-Klapp-Luftschraube am Leitwerksträger, war damals völlig neu. Die Zweiblatt-Luftschraube wurde über acht Keilriemen untersetzt und von einem Zweizylinder-Zweitakt-Boxermotor Kroeber M 4 angetrieben. Die Propellernabe der Klapp-Luftschraube führte durch ein Stahlrohr im Leitwerksträger. Im Segelflug klappten die beiden Luftschraubenblätter, die ihre volle Blattspreizung durch Fliehkraft erst bei höheren Drehzahlen erreichten, selbsttätig in Aussparungen der ebenfalls mitlaufenden Leitwerksträgerverkleidung. Damit gelang Hans Wünscher eine interessante Lösung des Motorseglerproblems, den beim Segelflug störenden Luftwiderstand der stehenden Luftschraube zu vermeiden. Allerdings erfuhr die Öffentlichkeit, bedingt durch den Zweiten Weltkrieg, kaum etwas von der C 10, die in Chemnitz in zwei Exemplaren gebaut und von mehreren Piloten geflogen wurde.

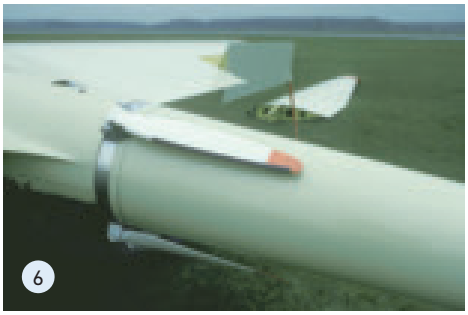
Zum Zweiten – WK-1 von Werner Kuffner

Werner Kuffner, den Gerhard Wagner persönlich kennenlernte, verfolgte seit Mitte der 1970er-Jahre die Idee einer modernen Antriebstechnik für Motorsegler. Kernstück seiner zweisitzigen WK-1, des Prototypen, war die Antriebseinheit mit dem Zweizylinder-Motorradmotor BMW R 90/S mit Kühlluftgebläse im Fahrwerkskasten, einem Untersetzungsgetriebe und der Kraftübertragung vom Motor zum Propellerring über Zahnriemen. Vorteilhaft neben der Widerstandsarmut der klappbaren Dreiblatt-Umlauf-Luftschraube an der Rumpfröhre war vor allem die einfache Handhabung. Es wurden nur Zündung und Gas bedient. Außergewöhnlich gering war die Lärmemission.

1983, während der Präsentation der WK-1 auf dem Pariser Aérosalon, suchte Kuffner im Metallflugzeugbau erfahrene Hersteller als mögliche Partnerfirma für die Serienfertigung der Zelle. Den Bau der Antriebseinheit, des Herzstücks der WK-1, wollte sich der Konstrukteur selbst vorbehalten. Ihren Erstflug absolvierte die WK-1 mit Hermann Wahnfried am Steuer in Paderborn-Lippstadt am 13. Juli 1984. Bis zu seinem Tod im Februar 2017 arbeitete Werner Kuffner an einer Flugzeugfamilie mit Tragwerken unterschiedlicher Spannweite mit entsprechend angepasstem Leitwerksträger und verschiedenen ein- und zweisitzigen Cockpits, der

- WK-20: VLA-Zweisitzer
- WK-30: zweisitziges leichtes Mehrzweckflugzeug
- WK-40: zweisitziges (side by side) Hochleistungsmotorsegelflugzeug mit bestem Gleiten von 48 (vermutlich die weiterentwickelte WK-1b mit 22-m-Wölbklappenflügel der DG-500)
- WK-50: Tandemzweisitzer für Kunstflug und Training.

Mit einem am Boden fahrenden Erprobungsträger entwickelte Kuffner sein Antriebsmodul stetig weiter. Allerdings scheiterte die Serienfertigung seiner Flugzeugfamilie mangels Finanzierung. Die interessierten Firmen sicherten sich die Ideen und Patente von Werner Kuffner und legten ihn faktisch herein. Die fortschrittliche WK-1 ist heute im Deutschen Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe zu besichtigen.



4: Werner Kuffners WK-1 mit ausgefahrenem Hauptrad und in Strömungsrichtung angelegten Stützrädern in Paderborn-Lippstadt 1984
5: Werner Kuffners WK-1 mit ausgefahrener Hinterkanten-Drehbremsklappe und Dreiblatt-Faltpropeller im Motorlauf
6: Werner Kuffners WK-1 mit ausgefahrener Hinterkanten-Drehbremsklappe und eingeklapptem Dreiblatt-Faltpropeller
Fotos: Peter F. Selinger

7: Gerhard Wagners ultraleichtes Segelflugzeug GFW-3
Foto: Gerhard F. Wagner

8: GFW-4, ein ultraleichtes Motorsegelflugzeug der 120-kg-Klasse
Foto: Frank-Dieter Lemke

Zum Dritten – GFW-4 von Gerhard F. Wagner

Bevor sich Gerhard Wagner dem Bau der GFW-4 zuwandte, schuf er mit der GFW-3 in GFK-CFK-Bauweise ein ultraleichtes Segelflugzeug, für das er 2011 mit dem Oskar-Ursinus-Preis der OUV geehrt wurde. Dieser kleine Einsitzer diente später als Basis für die GFW-4, deren Bau 2013 begann. Beide Flugzeuge entstanden in beengten Verhältnissen, im recht knapp bemessenen häuslichen Kellergeschoss.

Sein Ziel vor Beginn der Arbeiten an der GFW-4 war ein eigenstartfähiges Segelflugzeug, mit dem er seine Ideen sowohl im Entwurf, in der Konstruktion und der Berechnung als auch beim Bau verwirklichen konnte. Neu ist die Verwendung eines Elektro-Außenläufers, dessen Leistung für den Eigenstart auf 600 m Höhe ausreicht und dessen restliche Energie als Heimkehrhilfe nutzbar ist.

Die GFW-4 besitzt einen zweigeteilten Rumpf in Negativbauweise aus Sperrholz, Schaum, GFK und CFK – entstanden in Sandwich-Schalen. Das dreiteilige Tragwerk – gebaut in den Formen der GFW-3 – mit Wölbklappen sowie Luftbremsen erhielt aus Gewichtsgründen ein Mittelstück in CFK-Bauweise. Da vorwiegend Kohle- anstelle von Glasfasern verwendet wurden, gewann Gerhard Wagner auf diese Weise 20 kg Gewicht, die dem E-Motor, Faltpropeller und Akkumulator zugutekamen. Das Flügelprofil, DU15-170/22 im Mittelteil und gestraakt auf DU15-145/22, empfahl Prof. Boermans aus Delft. Die Tragflügel-Oberflächen entstanden in CFK-Laminat-Schaum-Sandwichbauweise, um dem Laminarprofil gerecht zu werden. Konstruktiv „abgespeckt" wurde auch das Rumpfvorderteil, und das ohne signifikante Sicherheitsverluste. Ein Gesamtrettungssystem ist nicht eingebaut; die GFW-4 wird mit Piloten-Rettungsfallschirm geflogen.

Von der GFW-3 übernahm Gerhard Wagner auch die bewährten Sheared Wingtips – vorteilhaft für einen stabilen Kreisflug und gutmütige Langsamflugeigenschaften. Beim Leitwerk handelt es sich ebenfalls um eine in den Formen der GFW-3 gefertigte Sandwich-Schalenbauweise aus Sperrholz, Schaumeinlage und GFK. In die nach unten verlängerte Seitenflosse wurde das lenkbare Spornrad eingebaut. Im Unterschied zur GFW-3 ist die Cockpithaube der GFW-4 – auf originelle Weise – über Scharniere angeschlagen und seitlich aufklappbar.

Der Flytec HPD 10 von Geiger Engineering (Schweiz), ein 10 kW-E-Motor als Außenläufer, befindet sich im hinteren Drittel der Rumpfröhre. Geiger Engineering stellte Gerhard Wagner Einzelkomponenten des Motors zur Verfügung, damit er die Rumpfröhre durch den Motor schieben konnte. Verwendung fand das ringförmige Eisenpaket mit Wicklungen und der Eisenschlussring mit den Dauermagneten. Das Eisenpaket wurde mit seinem offenen 160-mm-Innendurchlass auf ein Alurohr geklebt, worauf über zwei Dünnringlager auch der Außenrotor läuft, an dem der Eisenschlussring und die Faltpropellerblätter befestigt sind. Eine Trennstelle in der Rumpfröhre dient der Demontierbarkeit des Motors.

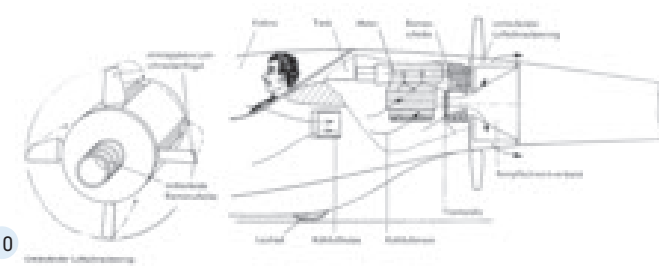
Im Stillstand legt sich der Dreiblatt-Faltpropeller strömungsgünstig in Vertiefungen der mitdrehenden Außenläuferhülse. Anstelle des Stahlrohrringes wie noch bei der 1940 gebauten C 10 verwendete Gerhard Wagner glasfaserverstärkten Kunststoff. Vor dem E-Motor ist eine Kühlluftsteuerung angeordnet, der Akkumulator ist in einem herausnehmbaren Gehäuse untergebracht. Ohne Akkumulator erreicht das Flugzeug immerhin 107,2 kg Leermasse. Also Leichtbau vom Feinsten. Als Akkumulator findet ein Batterie-Pack von 16 kg Gewicht und 2,3 kWh Verwendung. Für einen Start von sechs Minuten ist etwa eine kWh erforderlich. Damit bleiben für die Heimkehrhilfe mit einer erforderlichen Leistung von drei kW noch rund 30 Minuten Motorlaufzeit verfügbar.

Zum Antrieb gehören auch der Konverter, die Temperaturüberwachung und das Bedienteil. Die Erprobung des Antriebs am Boden ergab nach mehrfachem Anpassen der Propellerblätter einen Standschub von 42 kp bei einer Leistung von 10,7 kW. Inzwischen verwendet Gerhard Wagner neue Propellerblätter mit 50 kp Standschub, mit denen die Luftschraube optimal auf den Motor eingestellt worden ist. Im Start beträgt die Leistung jetzt 13 kW, die das System in 200 m Höhe auf 10 kW reduziert. Die angezeigte Steiggeschwindigkeit beträgt jetzt mehr als 2,5 m/s und auch die Startrollstrecke hat sich merklich verkürzt.

Flugerprobung

Sie begann mit kleinen Sprüngen am 23. April 2019 und einem längeren Steigflug nach F-Schlepp auf 400 m Höhe. Der erste Bodenstart erfolgte am 16. Juni 2019, wobei sich zeigte, dass mit einem 100-prozentigen Lauf über rund acht Minuten 700 m Höhe erreicht werden können und der Akkumulator hernach noch immer 50 % Reserve hat. Die Kühlung des E-Motors mit der gegenwärtigen Umlauf-Hülse erwies sich als ausreichend. Es traten maximal 72 °C auf. Die Batterie erreichte 50 °C und wenn dann im Weiteren die Leistung gedrosselt wird, ist der Flug mit geringem Steigen noch möglich. Die Temperatur des Konverters ist ebenfalls unkritisch.

9



10

9: Konstrukteur Gerhard Wagner in seiner GFW-4 am 3. September 2019 in Grünstadt Foto: Frank-Dieter Lemke

10: Bereits 1961 befasste sich der Student Gerhard F. Wagner am Institut für Flugzeugkonstruktion der TH Dresden mit der Effizienz von Motorseglerantrieben. Als optimaler Antrieb erwies sich der umlaufende Luftschraubenring Zeichnung: Gerhard F. Wagner

Flugerlebnis in Grünstadt

Nach einem kurzen Probeflug des Konstrukteurs und Erbauers – sechs Stunden hatte er mit seiner GFW-4 inzwischen in seinem Logbuch stehen – nahm ich im Cockpit Platz und fühlte mich sogleich wohl. Bedient wird der E-Antrieb nach dem Einschalten des Konverters mit einem kleinen Potentiometer, das ich aufdrehte, worauf sich die GFW-4 zügig in Bewegung setzte. Bedingt durch die tiefe Lage des Spornrades erreicht das Flugzeug aber nur +4° Anstellwinkel des Tragflügels und nicht 6 bis 7°, die für den maximalen Auftriebsbeiwert erforderlich wären. Deshalb muss bis zum Abheben auf 65 km/h beschleunigt werden, was problemlos gelang. Ich stieg schnell auf 300 m Höhe, die für den Einstieg in die Thermik allemal genügten.

In den Steiggebieten – sowohl schwächere als auch mit Werten um 5 m/s – kreiste ich mit 60 km/h bei 30–40 Grad Schräglage. Nur beim Zentrieren erhöhte ich der besseren Manövrierbarkeit wegen die Geschwindigkeit auf 70 km/h. Auch bei schwächerem Steigen erwies sich die GFW-4 als angenehm thermikfühlig und den Vorflug bestritt ich meist mit 85 km/h, gelegentlich auch mit 100 km/h. Keinesfalls zu hoch gegriffen ist das angegebene beste Gleiten von 34, wie ich bei längeren Gleitstrecken spürte. Die Ruder erwiesen sich als gut abgestimmt und leichtgängig. Unangenehme Giermomente waren nicht zu bemerken, das Flugverhalten ist stabil.

Nach zweistündigem Flug entschied ich mich für die Landung, vor der ich aufgrund der tiefen Lage des Spornrades großen Respekt hatte. Aber glücklicherweise hatte ich mir die Horizontlage vor dem Start gut eingeprägt, um auf dem Rad oder mindestens in Zweipunktlage aufsetzen zu können. Das gelang problemlos nach dem Anflug mit 65 km/h, wobei die Luftbremsen ausreichende Wirkung zeigten. Ich hatte mich für das kleinere Feld links des Hauptweges auf dem Flugplatz entschieden, weil es, wie mir schien, größer war als alle meine Außenlandefelder bisher. Auch hier ging alles gut und ein schöner Flug mit einem ungewöhnlichen Flugzeug ging erfolgreich zu Ende.

2019 würdigte die OUV Gerhard Wagners Leistungen auf dem Gebiet des Selbstbaus von Luftfahrzeugen ebenso wie schon bei der GFW-3 mit dem Oskar-Ursinus-Preis für die GFW-4, die – auch mit ihren aeromechanischen Neuerungen – zu Recht als außergewöhnlich innovatives E-Motor-Segelflugzeug der 120-kg-Klasse (ein leichtes Luftsportgerät) bezeichnet wurde.

Frank-Dieter Lemke (FC Strausberg, Akaflieg Dresden)

Muster	FAG Chemnitz C 10	Kuffner WK-1	Wagner GFW-4
Erstflug:	5.9.1940	13.7.1984	16.6.2019
Besatzung:	1	2	1
Antrieb:	Kroeber M 4	BMW R 90/S	Flytec HPD 10
Leistung:	13 kW (18 PS)	44,7 kW (60 PS)	13 kW
Propeller:	Zweiblatt-Klapp	Dreiblatt-Falt	Dreiblatt-Falt
Spannweite in m:	12,5	18,8	13,5
Länge in m:	6,03	8,0	6,0
Flügelfläche in m²:	12,0	20,11	9,66
Flügelstreckung:	13,02	17,6	18,87
Rüstmasse in kg:	200	480	120
Maximale Flugmasse in kg:	300	700	239
Max. zul. Geschwindigkeit in km/h:	155	248	157
Max. Reisegeschwindigkeit in km/h:	130	160	–
Mindestgeschwindigkeit in km/h:	58	71	56
Bestes Gleiten bei km/h:	22 bei 85	35 bei 97	34 bei 85
Geringstes Sinken in m/s bei km/h:	0,85 bei 65	0,74 bei 75	0,56 bei 66
Profil:	NACA 23016 und NACA 23012	Eppler E 603	DU15-145/22

WOLF HIRTH ZUM 120. GEBURTSTAG

1

Er war Motorradrennfahrer, Segelflugpionier, Flugzeugkonstrukteur, Unternehmer und nicht zuletzt Gründer und erster Präsident des Deutschen Aero Clubs (DAeC): Ohne Wolf Hirth gäbe es den Luftsport und insbesondere den Segelflug in Deutschland nicht in seiner heutigen Form. In diesem Jahr wäre der begnadete Pilot und Tüftler, der 1959 tödlich verunglückte, 120 Jahre alt geworden. Aus diesem Anlass erinnern sein Sohn Hellmut Hirth und sein Großneffe Dr. Stefan Blumenthal an einige eher unbekannte Seiten des genialen Fliegers.

Nach der Hochzeit sagte Wolf zu seiner Lala: „Du bist meine große Liebe, die Segelfliegerei aber ist meine große Leidenschaft." Und Leidenschaften hatte er einige. Zu seinem 120. Geburtstag möchte ich von drei dieser Leidenschaften erzählen.

Sieger mit Holzbein – der Motorradrennfahrer

Begonnen hat Wolf Hirths Fliegerleidenschaft mit der Modellfliegerei – dies war aber die Vorschule zum Segelflug. Schon sehr früh übte er sich indessen auch mit dem Zweirad. Nachdem sein Bruder Hellmuth 1922/23 Leichtmetallmotoren in seiner Firma Versuchsbau Hellmuth Hirth, Bad Cannstatt, gebaut hatte, benötigte er einen Prüfstand. Hellmuth montierte dazu seine Motoren in selbst hergestellte Motorradfahrwerke, und die Straße wurde so zur Teststrecke.

Es stellte sich bald heraus: Die Motorräder waren deutlich schneller als der Wettbewerb. Das reizte den Sportsmann Hellmuth und führte dazu, dass er einen Werksfahrer mit einem speziellen Rennmotorrad zum Solituderennen anmeldete. Für Wolf war dies eine unbefriedigende Situation. Er wollte selbst bei dem Rennen mitfahren. Aus Ersatzteilen baute er heimlich, mit Unterstützung von Hellmuths Werkstattmeister, auch eine Rennmaschine zusammen.

Da er Hellmuths Segen nicht bekommen hätte, meldete er sich mit seinem Zweit- und Drittnamen „Kurt Erhard" an. Um nicht aufzufallen, verzichtete er auf einen Trainingslauf und startete vom letzten Startplatz aus.

Hellmuth saß auf der Tribüne und wunderte sich, dass da noch ein weiteres Hirth-Motorrad am Start stand. Als dann endlich der Groschen bei ihm gefallen war, rasten schon die ersten Motorräder an der Bühne vorbei. Wolf kämpfte sich sicher Platz für Platz nach vorn und belegte zum Schluss einen der vordersten Plätze. Dieser dreiste Erfolg überzeugte Hellmuth so sehr, dass Wolf ab da auch als Werksfahrer für seinen Bruder fahren durfte. Dies so erfolgreich, dass er 1924 mit der 250 ccm Doppelkolbenmaschine von zehn Teilnahmen sechs erste und zwei zweite Plätze errang.

Im Sommer 1925 fuhr Wolf Hirth in Stuttgart mit einer großen Seitenwagenmaschine in die Firma zu Hellmuth. Am Pragfriedhof wechselten die Straßenbahnschienen von der Straßenmitte nach rechts neben die Fahrstraße. Der schnelle Wolf wollte aber noch flink vor der Straßenbahn vorbeihuschen und blieb mit dem Seitenwagen am Trittbrett der Bahn hängen. Passanten legten den bewusstlosen Wolf vor der Friedhofsgärtnerei auf Kränze aus Tannenreisig, bis der Krankenwagen kam. Nach einer gründlichen Untersuchung war die ärztliche Diagnose bit-

1: Wolf Hirth mit einem der Flugzeuge des Württembergischen Luftfahrtverbandes (WLV), der Vorgängerorganisation des BWLV. Es handelt sich um eine H1PL, aufgenommen auf der Wasserkuppe 1929
2: Schon als kleiner Bub – hier mit sieben Jahren – begeisterte sich Wolf Hirth für alles, was fahren oder fliegen konnte
3: Erfolgreich als Motorradrennfahrer: 1926 gewann Wolf Hirth (sitzend, neben Erwin Gehrung) das Rennen auf der Avus
4: In den 1950er-Jahren konstruierte und produzierte Wolf Hirth erfolgreich Beinprothesen – mit ein Ergebnis aus den Erfahrungen seiner eigenen Amputation, die er infolge eines Motorradunfalls 1925 erlitten hatte

ter: ein steifes Bein oder Amputation über dem Knie. Da Wolf immer noch ohne Bewusstsein war, entschied sein Bruder für die Amputation. Mit einer guten Prothese war für Wolf die Chance deutlich besser, wieder Motorrad fahren und Segelflug ausüben zu können, als mit einem steifen Fuß.

Noch im selben Jahr übte Wolf dann schon Auto- und Motorradfahren, und auch mit der Fliegerei klappte es bald wieder. Im Herbst 1926 beendete er seine Karriere als Motoradrennfahrer mit einem grandiosen Sieg auf der Avus in Berlin.

Das Erleben seines schwerwiegenden Unfalles und die erschreckende Situation der Versehrten nach dem Zweiten Weltkrieg regten Wolf Hirth später zur Produktion von Beinprothesen an. Das Resultat der engen Zusammenarbeit von Arzt, Handwerker und Ingenieur war die Konstruktion eines zweiachsigen Kniegelenks. Anfang der 1950er-Jahre wurden somit bei der Firma Schempp-Hirth mehr als 10.000 Oberschenkelprothesen mit Gelenkmechanik hergestellt.

Mit 40 PS über den Atlantik – der Motorflieger

Mit seiner Klemm L25 mit einem 40 PS Salmson Sternmotor flog er 1929 zur Tourist Trophy auf die Isle of Man. Das berühmteste und härteste Motorradrennen wollte er zumindest als Zuschauer einmal erleben. Der Hinflug war einfach, das Wetter machte es ihm leicht. Sein Akaflieg-Kamerad Hermann Illg navigierte mit einem Magnetkompass, einer Faltkarte und der Stoppuhr.

Der Rückflug bereitete aber noch eine Überraschung für die zwei: Kaum hatten sie die englischen Kreidefelsen an der Nordseeküste überflogen, wurde die Sicht schlechter. „Wir halten den Kurs, dann sind wir in 30 Minuten in Frankreich“, rief Wolf nach vorn zu Hermann. Dicht über dem Wasser, mit immer weniger Sicht nach vorn, flogen sie mit Kurs Calais in die helle Suppe. Es vergingen 30 Minuten, 40 Minuten, dann endlich ein dunkler Schatten. Es war aber nicht die erhoffte Küste, sondern nur dunkler werdender Dunst. Der Blick auf die Tankanzeige war das einzig Beruhigende. Dann, nach unendlich wirkenden

5: Beim Check des Salmson-Motors
6: Was nur wenige wissen: Wolf Hirth war ein begeisterter Ahnenforscher und trug eine durchgehende väterliche Ahnenreihe zusammen
7: Dieses Bild ist wohl eines der berühmtesten des Flugpioniers Wolf Hirth – es zeigt ihn als jungen Mann in Fliegermontur

75 Minuten, tauchte links ein hellgelber Streifen auf. Der Seitenwind hatte sie rund 50 Kilometer in südwestlicher Richtung abgetrieben.

Es folgten nun Europarundflüge in den Jahren 1929 und 1932, ein Überlandflug Böblingen–Paris–Mailand–Venedig–Böblingen und ein 25-Stunden-Dauerflug mit der Klemm L25 zur Vorbereitung einer geplanten Ozeanüberquerung. Im Juli 1930 dann der Start zu dem großen Abenteuer: Mit seinem Copiloten Oskar Weller flog Wolf Hirth über England nach Kirkwall auf den Orkney-Inseln, wo er auf einem Fußballfeld landete. Gestartet wurde drei Tage später an der Küste, ein 300 Meter Startplatz musste reichen. Musste deshalb, weil die Klemm bis an die Belastungsgrenze beladen war mit Treibstoff für den elfstündigen Flug über das Meer nach Island. Auch hier wurde nur mit der Uhr, Abwurffähnchen zur Bestimmung der Windrichtung und Windstärke und dem Magnetkompass navigiert – wohl wissend, dass auf den Kompass so weit im Norden kein Verlass ist. Sie sahen nach vier Stunden Flug rechter Hand die Färöer-Inseln – ein gutes Zeichen, denn damit waren sie perfekt auf Kurs und sahen elf Stunden nach dem Start Island vor sich.

Der Weiterflug nach Grönland wurde Wolf Hirth untersagt, weil er die exorbitant hohe Kaution für das Treibstoff-Depot auf Grönland nicht bezahlen konnte. Die Klemm musste also auf einen Dampfer verladen werden und die Reise ging dann gemütlich mit dem Schiff in die USA. Für seine Motorflüge erhielt Wolf Hirth den Hindenburgpokal 1929, für den Segelflug erhielt er die Auszeichnung 1932.

1938 überredete er die Bücker Werke dazu, eine Bü 131 Jungmann nach Südafrika zu überführen. Eine Promotionsaktion der besonderen Art: 13.000 Kilometer über Vorderasien, entlang des Nils bis zum Victoriasee, über das Goldland Ophir bis nach Südafrika. Über diesen abenteuerlichen Flug mit vielen Erlebnissen schrieb er ein eigenes Buch mit dem Titel „Das Geheimnis von Ophir".

Genealogie

Eines von Wolf Hirths wenig bekannten Hobbies war die Ahnenforschung. Mit viel Ausdauer und der Hilfe von Archivaren und Pfarreien trug er eine durchgehende väterliche Ahnenreihe zusammen. Im Stadtarchiv von Brackenheim ist heute noch eine Sammlung der Original-Stammbücher der Schellenmüller (Stammsitz der Hirth-Ahnen) erhalten.

Text: Hellmut Hirth, Dr. Stefan Blumenthal/red.
Fotos: Archiv Hellmut Hirth, Archiv BWLV
Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion „Der Adler" im BWLV

...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
PERSCH DIAMANTWERKZEUGE

8: Mit dem Musterle erflog Wolf Hirth über Jahre viele Rekorde. In die abnehmbare Haube waren alle wertvollen Fluginstrumente eingebaut

9: Wolf Hirth und sein Musterle, auf dem die bedeutendsten Stationen seines Fliegerlebens bis dato vermerkt waren, beim Wettbewerb auf der Wasserkuppe 1932

WOLF HIRTH – VATER DES SEGELFLUGS

Geboren am 28. Februar 1900 als eines von fünf Kindern in Stuttgart, begeisterte sich Wolf Hirth schon in jungen Jahren für die Fliegerei – maßgeblich beeinflusst von seinem Bruder Hellmut, einem der berühmtesten Zivilpiloten vor dem Ersten Weltkrieg, mit dem er 1911 seinen ersten Flug absolvierte. 1918 machte Wolf Hirth Notabitur, 1919 gründete mit seinem Freund Paul Brenner den „Flugtechnischen Verein Stuttgart". Kurz darauf wagte er mit einem selbst gebauten Hängegleiter erste Sprünge auf der Wasserkuppe und nahm auch am ersten Rhönwettbewerb teil. Während seines Ingenieurstudiums an der TH Stuttgart in den Folgejahren erwarb er den Segelflugzeug-Führerschein und baute und flog erste Flugzeugtypen. Zudem war Wolf Hirth als Motorradrennfahrer erfolgreich. Trotz eines folgenreichen Motorradunfalls 1925, bei dem er sein linkes Bein verlor, gründete er noch am Krankenbett die „Akademische Fliegergruppe Stuttgart" – Vorbild für die späteren zahlreichen Akafliegs im Land. 1927 machte er den Motorflugschein, 1928 schloss er sein Studium ab und wurde technischer Berater beim Württembergischen Luftfahrtverband (WLV), dem Vorgänger des späteren BWLV. In dieser Funktion reiste er unermüdlich durchs Land und wurde als rastloser Werber für den Luftsport bekannt – letztlich war der Luftfahrtenthusiast für die Gründung von etwa 60 Flug- und Arbeitsgruppen mitverantwortlich.

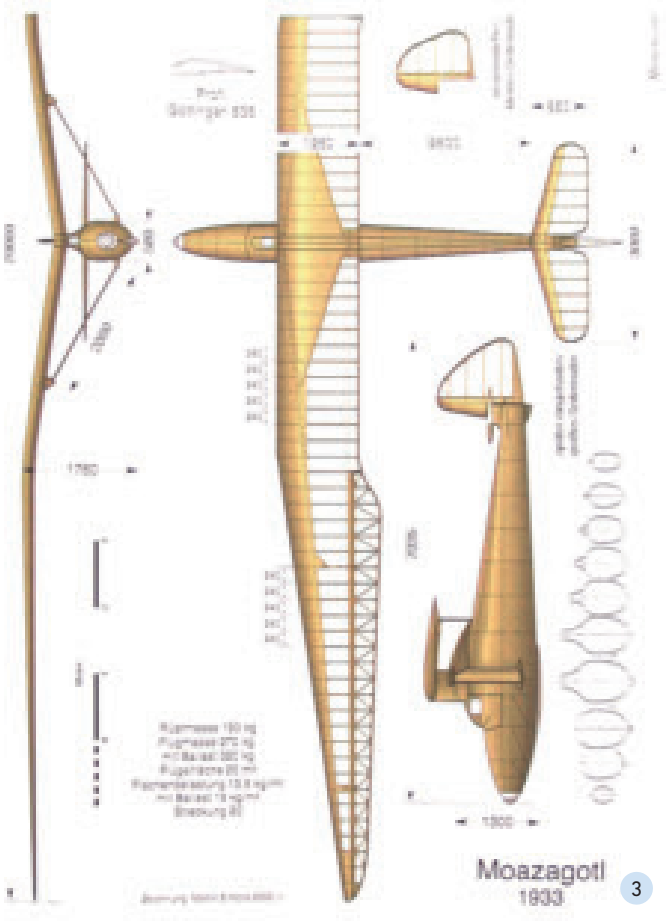
Von diesem Zeitpunkt an folgte ein fliegerischer Erfolg auf den nächsten. Wolf Hirth wurde mit dem Hindenburgpokal für Motorflug und Segelflug ausgezeichnet, flog mit einer Klemm 25 nach Island, siegte beim ersten Elmira-Segelflugwettbewerb in den USA und absolvierte den ersten Segelflug über New York. Ab 1931 war er Schulleiter an der Segelflugschule Grunau. 1933 wurde ihm schließlich von Christian Biser, dem „Vater des Hornbergs" und Gründer des WLV, die Leitung der neu errichteten WLV-Segelflugschule auf dem Hornberg übertragen. Neben seiner Arbeit auf dem Hornberg gründete er 1935 mit seinem Freund Martin Schempp die Firma „Sportflugzeugbau Schempp-Hirth Göppingen". Aus Hirths berühmtester Einzelkonstruktion „Moazagotl" wurde die „Minimoa" entwickelt und in Serie gebaut.

Quasi „nebenbei" war Wolf Hirth auch im Ausland fliegerisch tätig – so unternahm er 1934 eine Segelflug-Expedition nach Brasilien und Argentinien, er baute 1935 in Japan eine Segelflugschule auf und flog 1938 mit einer Bücker Jungmann 13.000 Kilometer über Gebirge, Wüste und Urwald bis nach Kapstadt in Südafrika. Die Zeit des Zweiten Weltkriegs verbrachte er als Fluglehrer für Lastensegler sowie mit verschiedenen Entwicklungen für Flugzeuge und Flugzeugteile.

Nach dem Krieg war er einer der ersten in der Fliegerei: Er war 1950 einer der Gründerväter des Deutschen Aero Clubs und sein erster Präsident. Zudem engagierte er sich – obschon gesundheitlich unter anderem durch einige schwere Flugunfälle angeschlagen – weiterhin als Konstrukteur, Unternehmer und Flugenthusiast. In Anerkennung seiner Verdienste um den Segelflug weltweit wurde ihm 1958 die höchste Auszeichnung der FAI, die Lilienthal-Medaille, verliehen. Am 25. Juli 1959 stürzte er am Segelfluggelände Teck tödlich ab. Wolf Hirth hinterließ ein unschätzbares Vermächtnis für den Segelflug und den Luftsport – deren weite Verbreitung wären ohne ihn undenkbar gewesen.

Text: Redaktion „Der Adler"

MOAZAGOTL II – WIE EINE LEGENDE NEU ERSCHAFFEN WIRD



1: Ein Moazagotl-Rohbau in Grunau 1933
2: Ein Hoch auf den Konstrukteur des „Moazagotl" Wolf Hirth: Die „Holzwürmer" des SCS Stuttgart
3: Dreiseitenansicht des Flugzeugs aus Martin Simons „Segelflugzeuge 1920 - 1945" (Eqip Verlag)

Die „Holzwürmer" des Sportfliegerclubs Stuttgart (zu ihnen gehört auch Wolf Hirths Sohn Hellmut) haben sich eine große Aufgabe gestellt: Sie wollen das erste Hochleistungssegelflugzeug von Wolf Hirth nachbauen, das sogenannte Moazagotl.

Nachdem die Holzwürmer für das Fliegende Museum Hahnweide (FMH) schon die Gö1 Wolf erfolgreich restauriert, den Kranich 2 und die SHK perfekt repariert hatten, fragte Hellmuth Hirth: „Wollt ihr das Moazagotl bauen? Ist ja schließlich unser Wappenvogel im FMH-Logo!" Allgemeine Zustimmung. Aber gibt es noch Originalpläne? Was sagt das LBA dazu? Wie ist das finanzierbar?

Siegfried Lorenz erarbeitete die fachmännische Nachkonstruktion der unvollständigen Originalpläne zu einem vollständigen Bauplan-Satz und besorgte schließlich die Freigabe des LBA. Bei der Finanzierung liegt der Schwerpunkt bei Sponsoren und Einnahmen durch Filmvorträge. Unser gemeinsamer Auftritt mit dem Vintage Glider Club auf der AERO 2019 hat dann auch die ersten Sponsoren überzeugt. So konnten wir bisher die Kosten decken.

Das Flugzeug, die Grunau 7 mit dem wohlklingenden Namen Moazagotl, war 1933 eine richtungweisende Neuheit: 20 Meter Spannweite bei nur 190 Kilogramm Leergewicht und dann noch 60 Liter Wasserballast! Den Namen Moazagotl übernahm Wolf Hirth einer örtlichen Legende: Wenn über Grunau eine lanzettförmige Wolke fest verankert am Himmel stand, prophezeite der Schäfer Gottfried Motz (schlesisch Moazagotl genannt) „Jetzt haben wir ein paar Tage schönes Wetter!" Erkennungszeichen waren die stark geknickten Flügel. Für die neue Thermikfliegerei schien es logisch, dass damit der enge Kurvenflug einfacher und stabiler würde. Erfolge bei einer Expedition nach Brasilien und Argentinien und beim Röhnwettbewerb 1934 zeigten dann, dass Wolf Hirth mit diesem Flugzeug auf dem richtigen Weg war. Schon 1935 brachte er die Vorteile in ein neues Flugzeug ein, das Miniatur-Moazagotl. Diese Gö3 Minimoa wurde das erste in Serie gebaute Hochleistungssegelflugzeug. Zusammen mit dem wenige Wochen vorher fertig gewordenen Übungsflugzeug Gö 1 „Wolf" begründete die heute noch geliebte und in Deutschland wieder in vier Exemplaren fliegende Minimoa den beginnenden Welterfolg der Firma Schempp-Hirth in Kirchheim/Teck.

Text: Hellmut Hirth, Peter F. Selinger
Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion „Der Adler" im BWLV
Bilder und Berichte aus der Werkstatt: https://fmh.club/projekte/werkstatt-aktuell/

MEHR ALS NUR ADRENALIN 5+6

1: Landung in der Endzone
2: Ein Springer über dem Pond

Im fünften Teil der aktuellen BWLV-Serie zum Fallschirmsport geht es um eine Disziplin abseits des freien Falles: Das Canopy-Piloting.

Canopy-Piloting ist eine Disziplin, bei der der Fokus allein auf der Landung am Schirm liegt. Nach dem Absprung aus geringer Höhe (ca. 1.500 Meter) wird der Schirm sofort geöffnet und die Landung vorbereitet. Durch eine oder mehrere steile Kurven wird der Schirm stark beschleunigt, dabei können sehr hohe Geschwindigkeiten von bis zu 180 Stundekilometer erreicht werden!

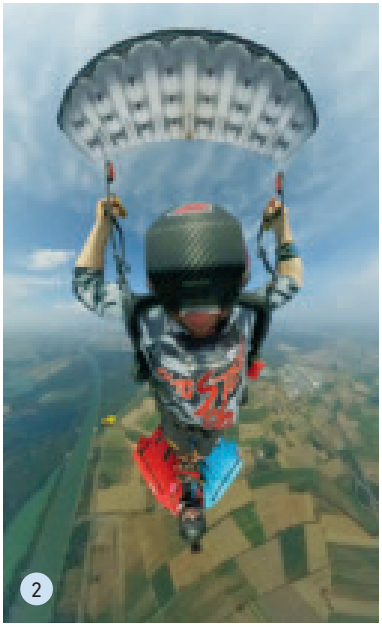
Nach dem Ausleveln des Schirms muss dann ein Parcours über einem künstlich angelegten Wassergraben (Pond) durchflogen werden, an dessen Beginn ein zehn Meter breites und 1,5 Meter hohes Eingangstor mit einer Lichtschranke installiert ist. Gewertet werden die Geschwindigkeit, die geflogene Distanz parallel zum Boden und die Präzision der Landung.

In der Speed-Wertung durchfliegt der Pilot nach dem Passieren des Eingangstores den 70 Meter langen und zehn Meter breiten Parcours in einer 75-Grad-Kurve, eine zweite Lichtschranke am Ende misst die Zeit. Der Weltrekord liegt bei 2,019 Sekunden, das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 124 Stundenkilometer.

In der Distanz-Wertung wird, ähnlich wie beim Weitsprung, die geflogene Distanz über Grund nach Auslösen der Lichtschranke gemessen. Vor oder im Eingangstor muss das Wasser des Ponds einmal berührt werden, danach muss auf den ersten 50 Metern ein Teil des Körpers innerhalb des 1,5 Meter hohen Parcours bleiben, dann wird wieder etwas Höhe gewonnen, um die Distanz zu maximieren und im zehn Meter breiten Kurs so weit wie möglich zu fliegen. Der Weltrekord liegt bei 175,99 Meter, der Deutsche Rekord bei 165,98 Meter.

In der Präsizions-Wertung sammelt der Pilot Punkte beim Durchqueren der Tore und gleichzeitiger Wasserberührung. Es gibt vier Tore; wird durch alle eine Linie mit dem Fuß im Wasser gezogen und an Land in der zwei mal zwei Meter großen Endzone gelandet, erhält der Pilot 100 Punkte. Jedes fehlende Tor oder das Verfehlen der Endzone geben Punktabzug.

Das Hauptmerkmal des Canopy-Pilotings ist, die absolute Kontrolle über den Schirm bei extremen Geschwindigkeiten über Grund zu behalten. Die verwendeten Schirme sind sehr klein und besitzen ein aggressives Schnellflug-Profil, die Fläche des Schirms liegt umgerechnet bei ca. fünf bis sechs Quadratmetern. Zum Vergleich: Ein durchschnittlicher Sportschirm liegt bei etwa 14 Quadratmeter.



1: Wingsuit-Fliegen in Formation
2: Bei manchen Figuren „docken“ die Springer aneinander an
3: Die Disziplin XRW aus Springer-Prespektive
4: Beim XRW sind sehr gute Planung und ausgezeichnete Fähigkeiten der Springer eine Grundvoraussetzung

Im sechsten Teil der aktuellen BWLV-Serie zum Fallschirmsport stellen wir eine Disziplin vor, bei der es mehr um das Fliegen als um das Fallen geht: das Wingsuit-Fliegen.

Das Fliegen mit einem Wingsuit, einem Flügelanzug aus Nylon, ermöglicht es dem Fallschirmspringer, mit einem Gleitverhältnis ähnlich dem eines kleinen Fallschirms durch die Luft zu gleiten. Dabei kann ein Vielfaches der üblichen Freifallzeit von ca. 60 Sekunden erreicht werden, zudem kann eine Strecke von mehreren Kilometern über Grund zurückgelegt werden. Die Anzüge sind mittlerweile technisch sehr ausgeklügelt und verfügen über viele Innovationen, die ein wenig an den Flugzeugbau erinnern. So gibt es Anzüge mit profilierten Flügelvorderkanten, Stabilisierungsflächen und vieles mehr. Manche sehen gar aus wie kleine Jets.

Wettbewerbe werden in zwei Disziplinen ausgetragen:

Performance:

In einem Höhenfenster von 1.000 Meter, zwischen 3.000 und 2.000 Meter über Grund, versucht der Springer, seine Flugzeit, Geschwindigkeit und zurückgelegte Strecke über Grund zu optimieren. Höher, weiter, schneller sozusagen.

Acrobatic:

Ein Team aus zwei Springern fliegt in Formation und wird dabei von einem Videoflieger gefilmt. Es werden verschiedene Manöver geflogen und Griffe genommen.

Eine weitere, spektakuläre Disziplin wird „XRW“ genannt. Hierbei bildet ein Wingsuit-Pilot im freien Fall eine Formation mit einem Springer am geöffneten (sehr kleinen) Fallschirm. Die Sinkraten sind dann so ähnlich, dass relativ zueinander geflogen werden kann. Hier sind eine sehr gute Planung sowie ausgezeichnete Fertigkeiten aller Beteiligten gefordert.

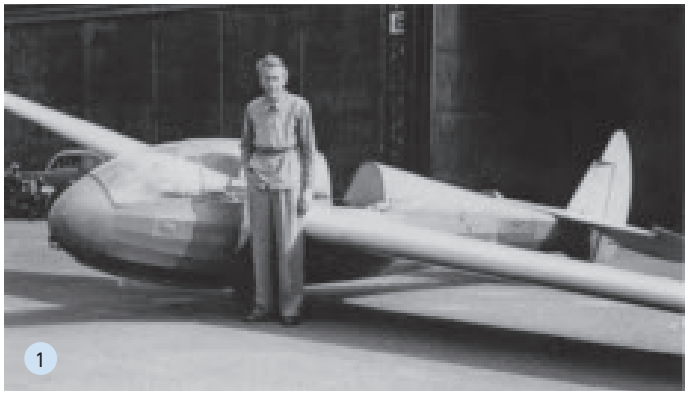
Schlussbemerkung: Das Wingsuit-Fliegen wird oft als besonders waghalsig oder gefährlich dargestellt, weil es mit dem sogenannten Proximity-Flying – einer Disziplin im Basejumping, bei der im Gebirge extrem nah am Gelände geflogen wird – gleichgesetzt wird. Die verwendete Ausrüstung ist zwar in Teilen ähnlich, es handelt sich aber trotzdem um zwei grundlegend verschiedene Dinge, die nicht vermischt werden sollten!

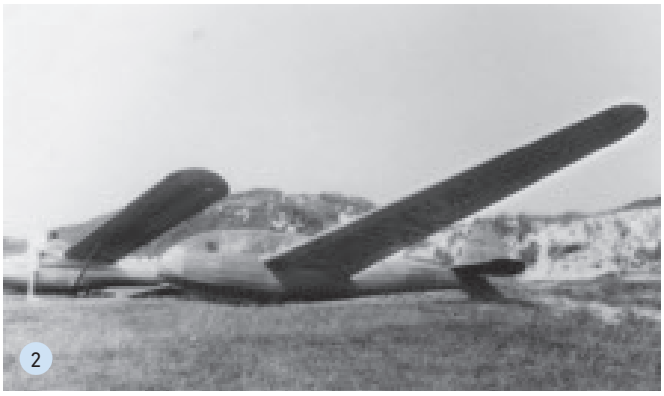
Text: Robert Froeschle, Referent für Fallschirmsport im BWLV mit freundlicher Genehmigung der Redaktion „Der Adler“ im BWLV

Das Interesse am Fallschirmsport ist groß, nicht zuletzt durch Veranstaltungen wie die BWLV-Airgames oder das BWLV-Schnupperspringen. In dieser Serie gibt es deshalb eine Reise durch die Welt der Fallschirmspringer. Es wird erklärt, wie man zum Springer wird und welche Disziplinen dieser facettenreiche Sport bietet. Da im Rahmen dieser Artikel natürlich nicht alles im Detail beschrieben werden kann, darf sich jeder, der mehr wissen möchte, gern unter **froeschle@bwlv.de** mit dem Autor in Verbindung setzen.

EILERS‘ LK 10 SOLL WIEDER FLIEGEN

Einer der Urahnen der Motorsegler findet seinen Platz beim OSC Wasserkuppe





1: Jan Eilers posiert vor der erstmals am Bremer Flughafen aufgerüsteten Laister-Kauffmann LK 10, kurz nachdem sie aus den USA per Deckfracht(!) auf einem Schiff des Norddeutschen Lloyd in Bremen eingetroffen ist

2: Noch mit dem amerikanischen Kennzeichen NC 46916 ist das Flugzeug schon bald darauf in der Segelflugschulung auf Juist im Einsatz. Auf dem Foto kaum zu erkennen: Die Unterseite der linken Tragfläche wirbt für „KAMAX Schrauben“. Werbung auf Tragflächen-Unterseiten war damals üblich. Im Hintergrund zu sehen ist der von Jan Eilers und Frank Lane gemeinsam gebaute Ganzmetall-Doppelsitzer „Bremen Lane“, der ein Einzelstück blieb.

Nur sehr wenige wissen heute noch, dass die Idee des Motorseglers maßgebliche Wurzeln in Bremen hat. Die Motorisierung von Segelflugzeugen ist fast so alt wie der Segelflug selbst. Bereits 1924 erschienen auf der Wasserkuppe motorisierte Segelflugzeuge und leichte Motorflugzeuge. Dann aber spaltete sich das Lager in Befürworter der reinen Segelflugzeuge und andere, die sich leistungsfähigen Leicht(motor-)flugzeugen widmeten.

Erst 1938 fand man neues Interesse an der Idee des Motorseglers. Vor und während des Zweiten Weltkrieges entstanden aus reinen Segelflugzeugen hervorgegangene Umbauten, aber auch damals bereits bis in die heutige Zeit wegweisende Projekte, z. B. Wolf Hirths Hi-20 mit einklappbarem Propellermast oder die C 10 der Akaflieg Chemnitz mit einem an die Rumpfröhre faltbaren Propeller. Sie alle blieben aber Einzelstücke.

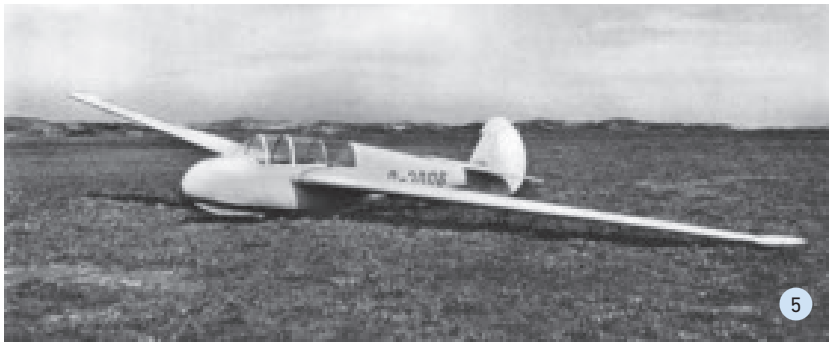
Unmittelbar nach Ende des Krieges hatte man verständlicherweise andere Sorgen, als sich um die Weiterentwicklung des zunächst ohnehin noch verbotenen Luftsports zu bemühen. Dem Bremer Johann Eilers, den alle nur Jan nannten, gelang es dagegen, schon ein Jahr nach Ende des Zweiten Weltkrieges wieder in die Luft zu kommen. Als Segelfluglehrer schulte er britische Soldaten in Reinsehlen. Das ist das heute noch erkennbare „Camp“ in direkter östlicher Nachbarschaft des Flugplatzes Höpen. Später betrieb er einen Inselflugdienst auf die Ostfriesischen Inseln mit Motorflugzeugen unter dänischer Zulassung.

Zurück in Bremen war es ein Glücksfall, dass Jan Eilers mit Frank B. Lane zusammentraf. Der damals für den Bremer Flughafen verantwortliche Offizier der US-Armee war selbst ein begeisterter Ingenieur und Motorflieger, den mit Eilers schon bald eine Seelenverwandtschaft verband. Luftfahrthistoriker Wolfgang Schulze beschreibt, dass sich Lane nach der Freigabe des Segelfluges 1951 eine Laister-Kauffmann LK 10 aus USA nach Bremen kommen ließ und selbst mit der Umschulung auf Segelflugzeuge begann. Die LK 10 war ein doppelsitziges amerikanisches Segelflugzeug, das unter der militärischen Bezeichnung TG 4 ursprünglich zur Ausbildung von Lastenseglerpiloten gebaut worden war. Lane nutzte die Laister-Kauffmann nicht nur selbst, sondern stellte sie auch anderen Bremer Segelfliegern zur Verfügung – und seinen stark motorisierten Studebaker für Autoschlepps auf dem Bremer Flughafen. Damals war so etwas noch möglich.

Als Lane schließlich aus Bremen abkommandiert und Chef des Frankfurter Flughafens wurde, überließ er Eilers die LK 10. Von Wolf Hirths Idee des Luftwanderns begeistert und nachdem auch der Motorflug wieder freigegeben worden war, baute Eilers das Schulflugzeug zu einem einsitzigen Motorsegler um. Ein 400 ccm Lloyd-Motor mit 13 PS erlaubte zwar keine Eigenstarts, aber immerhin konnte Eilers damit gerade eben die Höhe halten (Steigrate 0,2 m/s) und mit bescheidenem Tempo voranfliegen. Einer anderen Quelle zufolge soll der Start zum Erstflug am 26. Februar 1956 sogar aus eigener Kraft erfolgt sein. Auf der langen Piste des Bremer Flughafens mag das mit viel Geduld beim Startlauf vielleicht sogar möglich gewesen sein. „Jan hatte den Motor aus seinem Auto, einem ‚Leukoplastbomber‘ der Borgward-Tochter Lloyd ausgebaut“, zitiert die Kreiszeitung Syke den Diepholzer Fluglehrer Peter Merk. „Im Frühjahr soll er den Motor in die LK 10 eingebaut haben und war in dieser Zeit mit dem Fahrrad unterwegs. Am Ende der Saison kam das Motörchen zurück ins Auto. Spä-

3

4


5

6

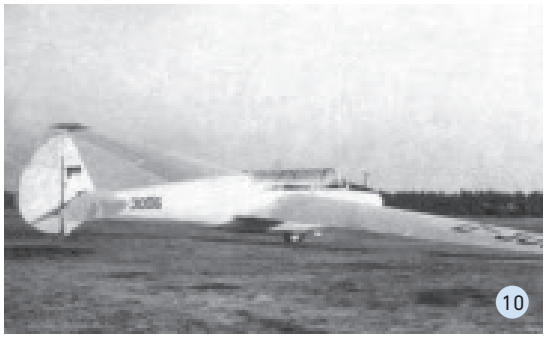
7

3: Zur Taufe auf dem Bremer Flughafen präsentiert sich die LK 10 im neuen Gewand. Leider kann nicht ermittelt werden, wer die Taufpatin ist. Zu vermuten ist, dass sie eine Verbindung zur Familie Meier von der namensgebenden Rumdestillerie hatte.
4: Der Name „Robinson" kam nicht von ungefähr. Unter der Marke „Robinson" brachte der Bremer Kaufmann Carl J. Meier 1938 zum ersten Mal in Flaschen abgefüllten Rum auf den deutschen Markt. Auf dem Rumpf wird Robinson dann auch als „Herz des Grogs" beworben.
5: LK 10 auf Juist
6: Die mit einem 13 PS/400 ccm Lloyd-Kleinwagenmotor zum Motorsegler umgerüstete LK 10 auf Juist. Motorsegler waren in dieser Zeit noch so neu, dass das Segelflugzeug-Kennzeichen zunächst beibehalten wurde. Nach einer kurzen Phase als D-EGOD wurde sie als D-KGOD das erste Flugzeug mit K-Kennzeichen. Später erhielt sie ihr Segelflugkennzeichen zurück. Man stelle sich diesen vielfachen Wechsel einmal heute vor ...
7: Wie Lindbergh in seiner „Spirit of St. Louis" hatte auch Eilers in der zum Motorsegler umgebauten LK 10 keine Sicht nach vorne

ter stellte Lloyd ihm dann kostenlos einen 400 ccm-Zweitaktmotor zur Verfügung, mit dem das Flugzeug dann auch die Musterprüfung bestand." Jan Eilers führte die Flugerprobung der zum Motorsegler umgebauten LK 10 selbst durch und konnte im Verkehrsministerium erreichen, dass Motorsegler als eigenständige Flugzeugkategorie eingestuft wurden. Seitdem gibt es die KILO-Klasse. Eilers LK 10, ehemals D-EGOD, war das erste Flugzeug, dass in D-KGOD umklassifiziert wurde. Nach seinen Ratschlägen wurden die ersten Zulassungsrichtlinien für die damals neue K-Klasse verfasst.

Sogar das Bundesverteidigungsministerium zeigt 1957 Interesse und lud Eilers zum Vorfliegen ein. Man wollte prüfen, ob sich das Muster für die Grundausbildung von Piloten der gerade im Aufbau befindlichen Luftwaffe eignete. Bekanntermaßen entschied sich die Luftwaffe dann aber für die PA 18.

Nachdem sich die schwache Motorisierung als unzureichend erwies, verloren die Lloyd-Motorenwerke das Interesse an dem Projekt und der einsitzige Motorsegler wurde wieder zum reinen, doppelsitzigen Segelflugzeug zurückgebaut. Jahrelang wurde es dann noch auf dem Flugplatz Tarmstedt-Westertimke in der Anfängerschulung betrieben. Bei einem Landeunfall 1966 im Rahmen eines Ausbildungslehrganges der Segelfluggruppe Bremen e. V. wurde die LK 10 schwer beschädigt, die Personen blieben allerdings unverletzt. Der damalige Fluglehrer Heinrich Beuel, der die LK 10 bei dem Unfall steuerte, übernahm die Reste des Flugzeugs von Jan Eilers und brachte das Flugzeug nach Dieblich (Rheinland-Pfalz) in seinen großen Keller, wo er es wiederaufbauen wollte. Viele Jahre reparierte Heinrich Beuel an der LK 10 und setzte den Rumpf und die Tragflächen nach



8: Als Ende der 1950er-Jahre die Winter noch Winter waren, hielt auch Schnee Jan Eilers nicht von der Erprobung seines Motorseglers ab. Hier erklärt er Gästen den Motoreinbau in die LK 10.

9: In Lloyd-Kleinwagen wie diesem wurde der 400 ccm-Motor serienmäßig verbaut. Lloyd war eine Tochtergesellschaft des Bremer Automobilherstellers Borgward.

10: Zurückgebaut als reines Segelflugzeug fand die LK 10 ihre neue Heimat auf dem Segelfluggelände Tarmstedt-Westertimke

11: Schulung mit der LK 10 in Tarmstedt. Auf dem Fluglehrer-Sitz Daglef Schriever. Das Flugzeug trägt mittlerweile den Namen „Tarmstedt". Für Ortskundige: im Hintergrund das alte Vereinsheim. Die Straße zwischen Westertimke und Hepstedt ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht gebaut.

12: Das vorläufige Ende der Laister-Kauffmann. Nach diesem Bruch vor über 50 Jahren wartet die LK 10 darauf, wieder flugfähig aufgebaut zu werden. Nun nimmt sich der Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe des Flugzeuges an.

13: Der erste Schritt zum Neubeginn: Die in Teilen von Heinrich Beuel in seinem Haus bereits restaurierte LK 10 wird von Mitgliedern des Oldtimer Segelflugclubs Wasserkuppe in Dieblich abgeholt.

Fotos aus verschiedenen Quellen. Fotografen tlw. nicht mehr nachvollziehbar.

und nach wieder instand. Der Umfang der Arbeiten war jedoch so groß, dass er das Ziel, die LK 10 wieder zum Fliegen zu bringen, nicht erreichen konnte. Heinrich Beuel, inzwischen über 90 Jahre alt, nahm Anfang 2020 durch seine Tochter Bettina Beuel-Reinders Kontakt zur Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen und zum Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe (OSC) auf, um die LK 10 der Nachwelt zu erhalten. Beide Vereine hatten sich nach reiflicher Überlegung zur Übernahme des Flugzeugs bereit erklärt. Da der OSC Wasserkuppe schneller reagierte und auch die besseren Voraussetzungen mitbringt, die LK 10 wieder zum Fliegen zu bringen, sind jetzt alle Beteiligten glücklich, dass mit dem OSC Wasserkuppe ein kompetenter Verein alles daran setzen wird, die LK 10 wieder instand zu setzen, möglicherweise in einen flugbereiten Zustand zu bringen. Rolf Struckmeyer, Ehrenvorsitzender der Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen e. V., vermutet, dass die LK 10 von Jan Eilers eines der letzten, wenn nicht das einzige Exemplar einer LK 10 ist, das überhaupt in Deutschland zu sehen ist. Mit der Wiederherstellung in einen flugbereiten Zustand würde der Urahn einer ganzen Flugzeugkategorie wieder in Luft gebracht werden.

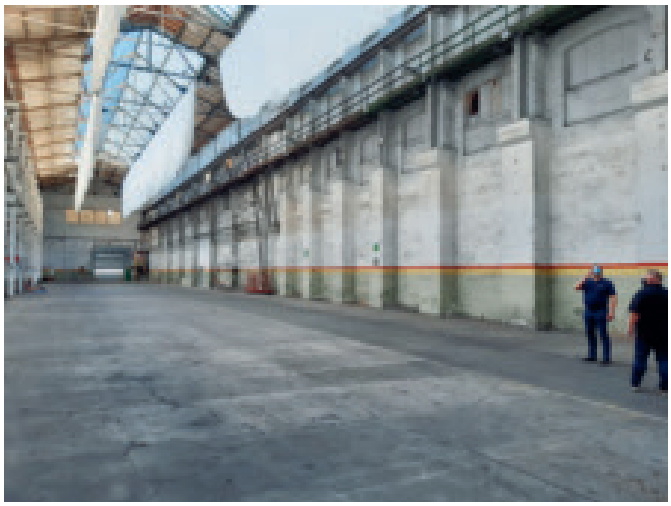
Klapptriebwerke, FES, faltbare Propeller in einem Rumpfnasendom, Elektroantriebe – Jan Eilers wäre stolz, heute zu sehen, was aus seiner Idee und seiner Initiative entstanden ist.

Jan Eilers war in Bremen eine Fliegerlegende. Er hatte verschiedene Ehrenämter in Vereinen und im DAeC Landesverband Bremen inne, war Wettbewerbsleiter für Segelflug und – was es heute nicht mehr gibt – Motorsegler-Meisterschaften, zudem mit Rat und Tat immer dort, wo man seine Hilfe suchte. Er starb 1995 im Alter von 86 Jahren.

Ralf-Michael Hubert
u. a. nach Quellen von Jan Eilers
und Dr. Wolfgang Schulze

BEKOMMT BREMEN EIN TECHNIK-MUSEUM?

Ausstellung soll Beiträge des Nordwestens zur Mobilität zeigen



Noch Zukunftsmusik, aber mit Glück und Goodwill des derzeitigen Eigentümers könnte in dieser Halle ein nordwestdeutsches Technik-Museum entstehen

Bremen rühmt sich, die Stadt der Luft-und Raumfahrt zu sein. Die passenden Stichworte dazu anzuführen wird wohl gerade in unserem Leserkreis nicht nötig sein: Airbus, Premium Aerotec, Ariane-Group, OHB. Und wenn man etwas in die Vergangenheit zurückblickt, mag man VFW, ERNO und Focke-Wulf hinzufügen. Gerne und wiederholt wird von der Bremer Politik betont, wie stolz man darauf sei, was mit dem exzellenten Wissen und Können der Beschäftigten dieser Unternehmen in die Luft und in den Weltraum gebracht wird oder schon gebracht wurde.

Aber wir wollen nicht zu einseitig sein: Genau so stolz sind die Stadtväter darauf, was von Sebaldsbrück aus für Straße und Gelände vom Band rollt, auf den Stern oder den Rhombus am Kühlergrill, und was von den Werften am Weserufer aus auf den Weltmeeren fährt oder fuhr.

Auch außerhalb Bremens ist bekannt, was die Fähigkeiten der Ingenieure, Techniker und Facharbeiter zur Mobilität zu Wasser, zu Lande oder in der Luft beitragen oder was sie in der Vergangenheit – gegen manche Schwierigkeiten und Widerstände – geleistet haben.

Wer aber als auswärtiger, technisch interessierter Besucher nach Bremen kommt, findet nichts von alldem. Gut, er kann Werksführungen im Mercedes-Werk oder bei Airbus mitmachen. Dort erlebt er aber nur die Gegenwart und nicht das, was Bremen an technischen Beiträgen für unser aller Mobilität in der Vergangenheit eingebracht hat. Und das waren, wie es im Leben nun einmal ist, manchmal Meisterwerke, wahre Innovationen und Wegbereiter und manchmal eben auch einzugestehende Fehlentwicklungen oder wirtschaftliche Flops.

Um die für ihre jeweilige Zeit bemerkenswerten, teils völlig neuartigen Konzepte, Ideen und Konstruktionen aus den Bremer Ingenieursstuben einem technisch interessierten Publikum aufzuzeigen, haben sich Initiativen und Gruppen gebildet, die in ehrenamtlicher Tätigkeit einzelne Objekte erhalten, sorgsam pflegen oder von Grund auf wieder aufbauen. Hier ist z. B. die Focke-Wulf FW 200 oder VFW 614 zu nennen. Eine andere Gruppe hatte vor vielen Jahren die Junkers W 33 nach Bremen geholt, mit der 1928 die erste Ost-West-Atlantiküberquerung gelang. Nun gut, sie wurde in Dessau gebaut, nicht in Bremen, hat aber eine solche Bedeutung für die Stadt, dass sie im Bremer Flughafen ausgestellt ist.

Prof. Dr. Ing. Bernd Hirsch hat vor einigen Jahren all' diese einzelnen Gruppen in der Initiative BremerAIRbe zusammengeführt. Das Wortspiel AIRbe ist nicht umsonst dem Wort Erbe lautgleich. Der klug gewählte Begriff soll das luftfahrttechnische Vermächtnis Bremens an die Nachwelt hervorheben. Ein Erbe, das nur aus Dokumentationen besteht oder aus Archiven zu recherchieren wäre, ist aber nichts, was bei Interessierten einen nachhaltigen Eindruck hinterlässt. Deswegen hat Bernd Hirsch den Zusammenschluss BremerAIRbe in eine weitere Initiative eingebracht. Unter dem bereits vielsagenden Begriff breMOBILeum soll ein Museum entstehen, das alle Verkehrsmittel ausstellt, die in Bremen erdacht, entwickelt, erprobt und gebaut wurden – und oft genug Maßstäbe setzten. Das breMOBILeum soll daher nicht nur der Luft-und Raumfahrt, sondern auch dem Fahrzeugbau, Schiffbau und anderer Technik Raum für eine würdigende Darstellungen ihrer Beiträge zur technischen Entwicklung geben. Und nicht nur das. Die Initiatoren des breMOBILeum denken über die Stadtgrenzen hinaus und wollen die Leistungsfähigkeit des ganzen Nordwestens vor Augen führen. Das wäre ein lebendiger Beitrag zur Initiaitve „Metropolregion Nordwest", die Bremen und den nordwestlichen Teil Niedersachsens umfasst. Der Vorteil ist, dass für den Bereich Luftfahrt z. B. auch dargestellt werden könnte, was in Lemwerder, Einswarden, Varel und Hoykenkamp geleistet wurde und von dort aus zu einem jahrzehntelangen Erfolg wurde, z. B. die für die Luftwaffe noch heute schwer zu ersetzende Transall C-160, die Serienfertigung der VFW 614 oder der von der damaligen Weserflug mitentwickelte, in Europa aber leider kaum bekannte Schwerlasthubschrauber Sikorsky S 64. Die Entscheidung, technische Entwicklungen aus dem gesamten Nordwesten zu präsentieren, wird die Vielfalt an Exponaten und Möglichkeiten des breMOBILEeum deutlich erhöhen und seine Attraktivität bei Besuchern steigern.

Die Idee hinter dem breMOBILeum ist aber nicht nur eine Retrospektive. „Der Besucher soll erkennen, dass der Mensch früher oder später immer eine technische Problemlösung gefunden hat, die ihm das Leben sicherer, einfacher, bequemer oder kurzum lebenswerter gemacht hat", sagt Bernd Hirsch. „Dabei bleibt nicht aus, dass auch falsche Wege beschritten wurden. Technische Fehlentwicklungen eliminieren sich in der Regel selbst. Sie bringen nicht die erhoffte Leistung oder nicht die versprochene Verbesserung und werden vom anvisierten Nutzer nicht akzeptiert. Da kennt der erhoffte Abnehmer kein Pardon." Das breMOBILeum soll aber auch ersichtlich machen, dass gesellschaftliche oder politische Veränderungen eine Neuorientierung erforderlich machen. Im Flugzeugbau ist das z. B. ein Ausweichen

auf zivile Muster nach dem Ende des II. Weltkrieges und eine erneute Verstärkung militärischer Entwicklungen mit Beginn des Kalten Krieges. „Aktuell stellt uns die Klimaveränderung vor die größten technischen Herausforderungen“, sagt Bernd Hirsch, „und dieser Herausforderung sind wir alle gezwungen, schnellstmöglich mit Lösungen zu begegnen. Es geht nicht nur darum, unsere gewohnte Mobilität und unsere vertraute Lebensführung zu erhalten. Sondern schlicht und ergreifend darum, zukünftige Naturkatastrophen zu verhindern, die weite Teile des Planeten unbewohnbar machen würden. Das erfordert ein völliges Umdenken in der Energieversorgung technischer Objekte.“ Das breMOBILeum wird daher auch die verschiedenen Lösungsansätze zukünftiger Energiegewinnung und klimaneutraler Antriebe aufzeigen. „Eine Retrospektive verurteilt das Vergangene nicht“, so Hirsch, „aber sie kann Anstöße zur kritischen Neubewertung geben, ob ein eingeschlagener Weg in der gewohnten Weise fortgesetzt werden soll.“

Wir wollen an dieser Stelle nicht zu viel sagen und sind um Zurückhaltung gebeten worden. So viel sei aber verraten, dass das breMOBILeum mit etwas Glück sehr große Räumlichkeiten mit guter Verkehrsanbindung zur Verfügung gestellt bekommen könnte, die eine umfassende Darstellung technischer Entwicklungen aus Bremen und dem nordwestlichen Niedersachsen ermöglichen würde. Aus Vergangenheit, Gegenwart – und einem Ausblick in die Zukunft.

Ralf-Michael Hubert

PIPER LIEFERT 5000STE ARCHER AUS

„Treue Seele“ aus Vero Beach fliegt auch in Bremer Vereinen

1: Archer II, D-EIAG des Aero Club Bremerhaven
2: Archer III, D-EBVX des Bremer Verein für Luftfahrt
3: Archer III, D-ELPX der Flugsportgruppe Airbus Bremen,
Foto: Thomas Schmidt-Blindenhöfer

Piper Aircraft hat die 5.000ste Archer ausgeliefert. Die Jubiläumsmaschine geht an das Spartan College of Aeronautics and Technologies in Tulsa/Oklahoma.

Auch jeder der drei Motorflugvereine im DAeC Landesverband Bremen betreibt eine Piper Archer. „Der Aero Club Bremerhaven möchte auf dieses Muster nicht verzichten“, schreibt dessen 1. Vorsitzender, Markus Brandes. Auch Torsten Heitmann vom Bremer Verein für Luftfahrt bescheinigt der Archer eine große Beliebtheit in seinem Verein. „Die Archer wird aufgrund ihrer IFR-Ausstattung und ihrer Performance gern gebucht und genutzt. Sie wird gerne für Langstrecken- und Auslandsflüge über mehrere Tage genommen, ist aber auch im Schulbetrieb für den BVL unverzichtbar.“ Die Archer des BVL hat vor noch nicht allzu langer Zeit eine neue Lackierung bekommen – hanseatisch dunkelblau, wie die des Aero Club Bremerhaven. „Sie ist jetzt ein echtes Schmuckstück im BVL-Hangar“, sagt der Präsident des größten und ältesten Bremer Vereins.

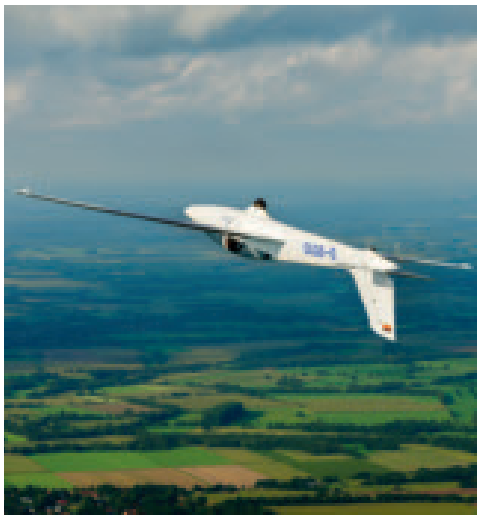
Auch die Flugsportgruppe Airbus Bremen hat eine Archer, die am Heimatplatz des Vereins in Weser-Wümme stationiert ist. „Unsere Archer III, D-ELPX, ist seit dem Jahr 2011 unser Flaggschiff“, sagt CRI (A) Joachim Kruth. „Von Anfang an wurde sie im Verein gut angenommen. Nach der Lieferung als Vorführflugzeug von der Piper Deutschland AG konnten wir die PX auf Mogas-Betrieb umrüsten und haben sie auf den Namen ‚Weser-Wümme‘ getauft. Neu für unsere Mitglieder war die erstmalige Cockpitanordnung mit einem Overhead-Panel. Als moderne, IFR-ausgestattete Reisemaschine ist das Flugzeug in den zehn Jahren bei uns viel herumgekommen – z. B. viermal zur Messe AERO-Friedrichshafen, mehrmals zum Fly-In „Tannkosh“ Tannheim und fünfmal nahm sie mit Besatzungen unseres Vereins an Deutschlandflügen teil. Wir waren mit ihr auch viel auf Auslandsflügen unterwegs – unter anderem in die Tschechische Republik, auf die Kanalinseln und auch nach Texel. Wir hoffen, sie noch viele Jahre bei uns in Weser-Wümme zu fliegen.“

Neben den Bremer Vereinsmaschinen sind weitere Archer an den Plätzen im Umland im Einzelbesitz oder werden von Haltergemeinschaften, Flugschulen und Vereinen betrieben. Alle Varianten der verschiedenen PA 28-Modelle zusammengenommen hat Piper in den 59 Jahren seit Beginn der Serienfertigung bisher über 37.000 Stück gebaut.

Ralf-Michael Hubert

LOOPINGS, ROLLEN UND KUBANISCHE ACHTEN

Segelkunstflug-Lehrgang in Tarmstedt



Ungestüme Toberei ist den Bremern eher wesensfremd – außer bei den Kleinen in der KITA, natürlich. Dem erwachsenen, gemeinhin etwas spröden Norddeutschen wird nur zu Zeiten des Freimarktes ein Hauch von gemäßigter Wildheit zugestanden.

Auch auf dem Segelkunstflug-Lehrgang, den die Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen ausgerichtet hatte, war von wilder Ausgelassenheit und ungezügeltem Bewegungsdrang keine Spur. Zwar wurde in Tarmstedt gelehrt, wie man sich um alle Achsen bewegt, wer aber seine eigene Kreativität ausleben wollte, war hier verkehrt. „Beim richtigen Kunstflug geht es um Präzision und Disziplin", sagt Fluglehrer Thomas von Larcher, „nur einmal mit wilden Knüppelbewegungen die Erde in einen ungewohnten Winkel des Cockpits zu steuern, ist noch lange kein Kunstflug. Und wenn man dann nicht weiß, wie man sich heil wieder aus dem Manöver herausbringt, kann aus dem vermeintlichen Kunstflug schnell eine gefährliche Situation entstehen." So ging es auch nicht darum, sich nur irgendwie in irgendeine spektakuläre Lage zu bringen, sondern einen Figurenkatalog methodisch und systematisch abzufliegen. „Wir lehren die Figuren hier so zu fliegen, dass man das Programm später ruhigen Gewissens einem Punktrichter vorfliegen kann, ohne Angst vor einer Blamage haben zu müssen. Wir denken, das ist auch dann ein guter Ansatz, wenn man keine Wettbewerbsambitionen hat", erklärt der wettbewerbserfahrene Fluglehrer Sebastian Scholz, der extra aus Baden-Württemberg zum Lehrgang nach Tarmstedt gekommen war.

Achtzehn Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Bremen, Niedersachsen, Berlin und Nordrhein-Westfalen durchliefen Anfang September eine Woche lang die Anfänger-Ausbildung im Segelkunstflug. Fortgeschrittene nutzten die Gelegenheit zum Training oder zur Weiterqualifikation. Dazu standen insgesamt drei ASK 21 und eine MDM-1 FOX sowie eine einsitzige SZD-59 zur Verfügung. Sechs TeilnehmerInnen durchliefen ihre Kunstflug-Grundschulung, drei erwarben das Leistungsabzeichen Silber. Bevor es mit der Kunstflug-Grundschulung richtig losging, gab es für alle Anfänger und drei Vereinsmitglieder ein Trudeltraining auf der FOX. Julian Reinke, der den Lehrgang organisiert hatte, konnte nach einer Einweisung auf die FOX auch die ersten Soloflüge darauf machen und die Programme für die Deutsche Meisterschaft im Segelkunstflug trainieren.

Die umliegenden Gemeinden wurden vorher über den nach langen Jahren wieder einmal stattfindenden Lehrgang informiert und um Nachsicht für kurzzeitige Lärmbelästigungen durch die Schleppmaschinen gebeten. „Wichtig ist, dass niemand denkt, er habe einen Absturz beobachtet und dann unnötigerweise eine Alarmierungskette in Gang setzt", ergänzt Lars Hagemann, 1. Vorsitzender des Tarmstedter Vereins.

Wenn auch gelegentlich durch Schauer unterbrochen, konnten am Ende trotzdem 157 Flüge durchgeführt werden und fast allen Teilnehmern die Kunstflugberechtigung bescheinigt werden. Wer es aus terminlichen Gründen während des Lehrgangs nicht schaffte, holte das in Tarmstedt an den darauf folgenden Wochenenden nach. Wird es denn im nächsten Jahr wieder einen Segelkunstflug-Lehrgang in Tarmstedt geben? „Wenn unser Verein nichts dagegen hat, werden wir das wahrscheinlich wiederholen", sagt Julian Reinke. „Ich denke schon, dass es im nächsten Jahr wieder einen Lehrgang bei uns geben wird."

Die Ausrichter bedanken sich im Namen aller TeilnehmerInnen

- für die Bereitstellung der MDM-1 Fox bei der interessengemeinschaft segelkunstflug nord (isn) e. V.
- Dem DAeC Landesverband Niedersachsen danken wir für die zeitweilige Überlassung der ASK 21 „Hermine".
- Vielen Dank auch den beiden Schleppp-piloten Jürgen und Marvin und ihrer Husky,
- den unermüdlichen Trainern und Fluglehrern
- und der Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen für die Nutzung ihrer beiden ASK 21, der Schleppmaschine FG, ihrer Anlagen, Hallen und des Geländes und nicht zuletzt
- deren Mitgliedern für die zeitweiligen Einschränkungen des Vereinsflugbetriebes.

Ralf-Michael Hubert

Oben: Das wird hoffentlich nur in diesem Jahr notwendig gewesen sein: Gruppenfoto mit Corona-Abstand Foto: David Priestley

Ein ruhig im Vorflug dahingleitendes Offene-Klasse-Flugzeug zu fotografieren ist eine Sache, das kann aber auch nicht jeder. Ein anderes Flugzeug beim Kurbeln in guter Perspektive festzuhalten, ist schon eine andere Nummer. Das Fotomotiv dann auch noch zu einem geeigneten Hintergrund, einer passenden Geländeform und unter optimalen Lichtverhältnissen in Szene zu setzen, macht den Profi aus. Aber ein Flugzeug in den kurzen Phasen eines Kunstfluges zu fotografieren, ist schon die Königsklasse unter den Flugzeug-Fotografen – allemal im Segelkunstflug, in dem die Figuren im Gegensatz zum Motorkunstflug auf einem und demselben Flug nicht beliebig oft neu vor die Linse gebracht werden können. Herzlichen Dank an Tobias Barth für die tollen Aufnahmen, die wir hier zeigen dürfen. Tobias fotografiert den „Fotokalender Segelfliegen".
Entstanden sind die Aufnahmen – mit einigen Verrenkungen des Fotografen – aus dem Schleppflugzeug Husky.

WIR GRATULIEREN

Patrick Behrens
Die Vereinsfreunde und -freundinnen der Ultraleichtgruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt beglückwünschen Patrick Behrens, unseren zweiten Rollifahrer, zur bestandenen Prüfung zum Luftsportgeräteführer SPL. Im Bild mit seinem Fluglehrer Willem Kellers. Die Ausbildung wurde auf einer C42 mit Handsteuerung absolviert. Wir wünschen ihm viel Spaß im Luftsport und many happy landings.

Ultraleichtfluggruppe des BVL

Anm.: Die Fliegerinnen und Flieger der übrigen Vereine im Bremer Landesverband schließen sich den guten Wünschen des BVL selbstverständlich an! (Red.)

Andreas Kopecny zum ersten Alleinflug am 26.09.2020 in Wilhelmshaven-Mariensiel
Motorfluggruppe des Bremer Verein f. Luftfahrt

Tjark Mahlau zur bestandenen SPL-Prüfung am 26.09.2020 in Osterholz-Scharmbeck
Hier mit Prüfer Gerd König
Segelfluggruppe des Bremer Verein f. Luftfahrt

Jan-Philipp Delius zur bestandenen LAPL (A)-Prüfung am 21.09.2020 in Osterholz-Scharmbeck
Hier mit Prüfer Claus Gose
Segelfluggruppe des Bremer Verein f. Luftfahrt

Manuel Vollbrecht zur bestandenen SPL-Prüfung am 12.09.2020 in Osterholz-Scharmbeck
Hier mit Prüferin Ulla Voss
Segelfluggruppe des Bremer Verein f. Luftfahrt

Klaus Baude zur bestandenen PPL (A)-Prüfung am 16.08.2020 in Weser-Wümme
Hier mit Prüfer Wilfried Müller (li.)
Flugsportgruppe Airbus Bremen

Adrian Lühr zum ersten Alleinflug am 03.10.2020 in Hüttenbusch
Neben ihm die Fluglehrer Helmut Felderhoff (li.) und Claus Gose
Luftsportclub Niederweser

Jürgen Bremer zur bestandenen Prüfung zum LAPL (A)/SEP am 13.10.2020 in Weser-Wümme
Neben ihm Fluglehrer Claus Gose (li.) und Prüfer Wilfried Müller
Flugsportgruppe Airbus Bremen

Jan Wennemann zum bestandenen CR SEP am 16.10. 2020 in Hüttenbusch
Hier mit Prüfer Rolf de Vüst (re.)
Luftsportclub Niederweser

Eike Weißflog zur bestandenen Prüfung PPL (A) am 24.10.2020 in Weser-Wümme
Hier mit Fluglehrer Claus Gose (re.) und Prüfer Ray Brown (Mitte)
Flugsportgruppe Airbus Bremen

Daniel Richau zum ersten Alleinflug am 18.09.2020 in Rotenburg/Wümme
Ultraleichtflug-Gruppe des Bremer Vereins f. Luftfahrt

Günter Voutta, Peter Huchthausen und Frank-Peter Chnelewski zu ihren bestandenen Prüfungen LAPL (A) am 24.10.2020 in Blexen
Hier mit Prüfer Gerd König (kniend) und Fluglehrer Christoph Stahr (ganz re.)
Motorsegler-u. Segelflugclub Bremerhaven

BOBERGER SCHLEPPERBANDE ÜBER UELZEN

1 Tag, 15 Mann und 60 Starts: Wenn der HAC Boberg in Uelzen F-Schlepp trainiert, ist die Taktung hoch und die Stimmung noch viel höher

1

2

3

4

1: Nass, kalt, sieben Uhr: Die Segelflugzeuge werden aus dem Hangar an die Startposition des Flugplatzes Uelzen geschoben

2: Fluglehrer Olaf Rehme gibt Instruktionen vor dem ersten Start. Ein Teil der Gruppe flog noch nie hinter einer Schleppmaschine, entsprechend gespitzt sind die Ohren

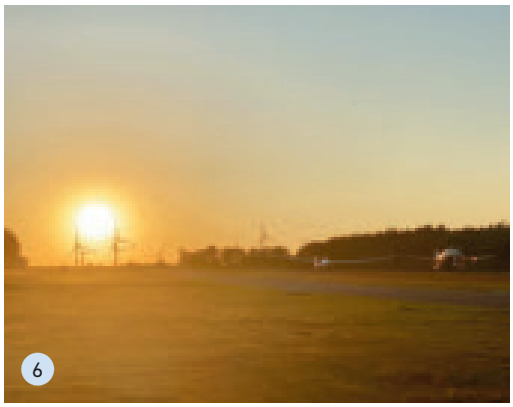
3: Rollierender Einsatz: Während ein Segler landet, rollt das nächste Schleppgespann schon auf der Asphaltbahn an und der Pilot des folgenden Flugzeugs macht sich schon startklar. Am Ende des Tages kamen die Boberger auf 60 Schleppstarts

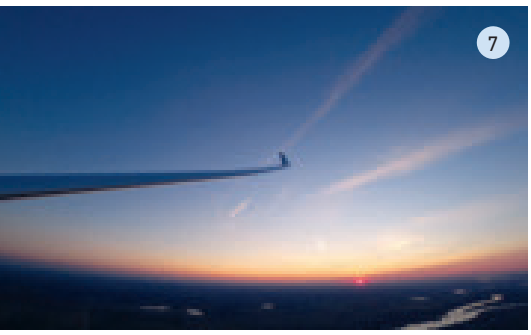
4: Die DR400 nimmt die ASK-21 für den ersten Schlepp des Trainingstages an den Haken. Kein Wind, keine Thermik und blauer Himmel. Vor allem die Flugschüler sind dankbar

„Ist hier ein Raucher?“ Irritiert blicken die Umherstehenden auf den Schleppiloten hinunter, der sich auf dem Rücken liegend unter der DR400 mit dem Windenseil abmüht. „Will der sich jetzt auch noch eine Kippe anzünden?“, raunzt einer. Doch in der Eile ist „Raucher“ für Christian schlicht ein anderes Wort für „Feuerzeug am Mann“. Mit Hitze will er das Ende des gerade geflickten Schleppseils veröden. Er macht Druck bei der Reparatur. Der Seilriss wirft den ambitionierten Zeitplan empfindlich zurück: Mindestens 55 Starts bei 15 Piloten, drei Segelflugzeugen und nur einer Schleppmaschine. Schließlich ist man nicht zuhause auf dem eigenen Platz.

Seit nun mehr sechs Jahren üben die Mitglieder des Hamburger Aero Clubs HAC aus Boberg den F-Schlepp auf dem Flugplatz Uelzen. Einen besseren Ort kann man sich nicht wünschen. Uelzen ist lediglich 90 Kilometer von Hamburg entfernt, die Schleppgespanne starten auf einer komfortablen Asphaltbahn, die Segler landen auf der gepflegten Grasspiste gleich daneben und das alles ohne die kniffligen Luftraumbeschränkungen wie in Hamburg. Doch das Sahnehäubchen sind die Uelzner selbst. Herzlich, gastfreundlich und kompetent. Was als kleine Grillrunde für das Vorauskommando der Hamburger geplant war, wuchs schnell zu einer fünf Meter langen Grilltafel aus Bobergern und Uelznern.

„Geht weiter!“ Christian wirft den Motor an, der Rest der Truppe schwärmt aus und schiebt die Flieger samt Piloten in die festgelegte Startreihenfolge. „Oberkapellmeister“ Marcel ist in seinem Element. Er liebt Technik, Organisieren und wahrscheinlich noch mehr die statistische Auswertung. Sechs Schlepps pro Stunde müssen bei drei Seglern möglich sein, hatte er mit Blick auf die Erfahrungen der vergangenen Jahre er-





5: Am Nachmittag packte eine Super Dimona beim Schleppen mit an
6: Nun aber schnell – die DR400 gibt Gas, damit der letzte Flug des Tages noch rechtzeitig vor Sonnenuntergang in Hamburg ankommt. Im Hintergrund schwebt schon die nächste Maschine zur Landung ein.
7: Ein Traum vom Fliegen! Entspannt fliegt der Duo Discus ohne Thermiksorgen am Haken der Schleppmaschine im Sonnenuntergang zurück nach Hamburg
8: Noch eine Ehrenrunde im Sonnenuntergang über Hamburg. Kurz darauf setzte der Duo Discus bei bürgerlicher Dämmerung nach langer Landung in Hamburg-Boberg auf

rechnet. Wenn später am Tag tatsächlich noch zwei weitere Schlepper zur Hilfe kommen, dann müssen hier neun Gespanne pro Stunde die Bahn Richtung 09 verlassen, gibt er vor. Also nicht rumlungern, gelandete Flieger zackig zurückholen, startbereite Flieger samt fertiger Besatzung sofort an den Start schieben! So klare Ansagen wirken wie eine Sauerstoffdusche für die Mannschaft. Es klappt wie am Schnürchen.
Das Wetter ist den F-Schlepp-Novizen an diesem Sonntag im späten September mehr als gnädig. Milde Temperaturen, der Himmel knallblau, keine Thermik, kaum Wind. Ein Teil der Piloten möchte die Berechtigung auffrischen, der andere Teil überhaupt die Berechtigung zum F-Schlepp erhalten. Daher die enge Taktung. Jeder will seine persönlichen Ziele erreichen, entsprechend hoch ist die Motivation.

„Jetzt schön langsam und mit viel Gefühl!“ Fluglehrer Olaf Rehme stimmt den F-Schlepp-Anwärter auf den Kastenflug ein. Dabei denkt er vor allem an den Piloten der Schleppmaschine. Hochkonzentriert mit beiden Händen am Steuer muss er notfalls das ausgleichen, was die 700 Kilo Schleppmasse zwanzig Meter hinter ihm zu ruppig anstellen: die Ecken eines gedachten Rechtecks hinter der Maschine abfliegen. Zentrieren, durch den Propwash sinken, mit Seitenruder links rüber bis das Seil leicht durchhängt, dann ziehen bis die Schleppmaschine unter einem ist, auf die rechte Seite wechseln, bis der Schlepper unter der Nase verschwindet, anschließend nach unten fallen lassen und wieder nach links rüber direkt hinter die DR400. Sinn der Übung: Den Spielraum kennenlernen, in der man den Segler wieder sicher hinter die Schleppmaschine bekommt. Schließlich ist das Wetter nicht jeden Tag so butterweich wie heute.
„QNH ist 1019 und HX ist nicht aktiv“, funkt Christian und taucht mit seiner DR400 nach dem Ausklinken des Seglers nach Westen weg in Richtung einer spektakulär untergehenden Sonne. Der letzte Flug des Tages zurück nach Hamburg war der optische Höhepunkt des Tages. Eine halbe Stunde Sunset-Sightseeing aus 1500 Meter Höhe.
Zwölf Stunden wurde geflogen, geschoben, gelobt und auch mal gemeckert. Alle sind platt – und beseelt. Und wie so oft bei solchen Events wuchs die Gruppe der Piloten zusammen. Genau das, was Segelfliegen ausmacht und so dringend braucht.

Text: Henry Lübberstedt
Fotos: Henry Lübberstedt und Marcel Rast

DIE ETWAS ANDERE SCHULUNG: DAS HERBSTFLIEGEN DES HAC

In der Zeit vom 5. bis zum 16. Oktober 2020 fand auf dem Segelflugplatz Hamburg-Boberg während der Hamburger Schulferien das Herbstfliegen des HAC Boberg statt. Die alljährlich stattfindende Kompaktschulung musste sich in diesem Jahr nicht nur den schwierigen Auflagen der Corona-Verordnung beugen, sondern wurde auch durch die extremen Wetterbedingungen beeinflusst. Trotz nicht optimaler Voraussetzungen wurde das Herbstfliegen durch den tatkräftigen Einsatz aller ein Erfolg und wird auch 2021 stattfinden.

Wie in den Vorjahren hatte der HAC bereits zu Beginn der Flugsaison 2020 wieder einen Segelfluglehrgang für den Zeitraum der Herbstferien eingeplant, hatte sich diese Kompaktschulung zum Ende der Saison doch immer bewährt. So mancher Flugschüler oder Scheinpilot konnte vor dem nahenden Winter noch erste Alleinflüge machen, die Luftfahrerscheinprüfung absolvieren oder nur die Zweijahresübungsflüge abhaken. Meist spielte das herbstliche Wetter eini-

1: Neben viel Wind bescherte uns das Herbstfliegen häufig dichtesten Nebel ... Foto: Reinhard Pankow
2: ... und dann zeigte der Oktober auch seine goldenen Tage Foto: Hartwig Grothkopp
3: So sieht ein Sieger aus. Die letzten Flüge des Herbstfliegens waren die ersten drei Alleinflüge von Lennart Penack. Foto: Henry Lübberstedt

germaßen mit. In diesem Jahr war alles anders.

Zunächst bereitete uns Corona erhebliche Kopfschmerzen. Sollten wir Gruppenschulung in den Herbstferien durchführen oder nicht? Letztendlich, unter Beachtung vieler, vieler Auflagen gelang uns die Umschiffung dieser Klippe. Zum anderen ärgerte uns die Großwetterlage. Hörte sich Mitte September noch alles gut an, so änderte sich dies rapide. In der Wetterküche des Atlantiks entstand ein Tief nach dem anderen, und das für den gesamten Zeitraum unseres Herbstfliegens. Diese Tiefs sollten uns mit Regen, Nebel und viel Wind noch große Sorgen bereiten. Auch für Segelflieger, oder gerade für diese, gilt, dass „es kein schlechtes Wetter gibt. Man muss sich nur entsprechend anziehen." Und so kam dann, nachdem alles vorbereitet und organisiert war, der erste Tag.

Am 5. Oktober, zwölf Vereinsmitglieder hatten sich in die Corona-Anwesenheitsliste eingetragen, standen die Flugschüler, Fluglehrer und der Windenfahrer pünktlich um 10 Uhr auf dem Platz und das Anfangsbriefing konnte abgehalten werden. Zeit hatten wir genug, denn das erste uns störende Tief hatte Nieselregen geschickt. Was das Tief aber wohl nicht wusste, war, dass das lokale Hamburger Wetter sich nicht an alle Regeln hält und die Hamburger Meteorologen für die Zeit ab 11 Uhr eine längere Trockenphase mit brauchbaren Flugbedingungen vorausgesagt hatten. Nach schnellem Ausräumen und gründlichem Checken der Flugzeuge ging es dann los und wir machten ab Mittag noch 38 Starts. Das ließ sich das Tief nicht gefallen und schickte uns Wind, viel Wind. Am Folgetag mussten wir zeitweise pausieren, nutzen die Zeit aber, um das Flugmaterial zu überprüfen und neue Windenseile aufzulegen, was uns in den nächsten Tagen noch zugutekommen sollte. Der Wind wurde kaum weniger, kam aber nicht mehr genau quer und jeder konnte das Starten, Fliegen und Landen bei grenzwertigem Seitenwind ausgiebigst üben. Das hat das Tief mit Namen „Doris" wohl noch mehr geärgert und es strafte uns mit einem total verregneten Folgetag. Der Flugbetrieb draußen musste gecancelt werden, nicht aber drinnen. Trotz des schlechten Wetters erschienen mehrere Schüler und wir betrieben Schulung im Segelflugsimulator. Es wurde nicht „gespielt", sondern mehrere Stunden konsequent und intensiv geschult. Windenstart, F-Schlepp, Thermikfliegen unter Beachtung von Fahrt, Horizont und Faden und Trudelübungen standen auf dem Plan und zum Schluss der Übungen hatte ein jeder das Gefühl, wirklich etwas gelernt zu haben – Schüler wie Lehrer gleichermaßen. Die erste Woche näherte sich dann dem Ende und die Wettervorhersage sprach von weniger Wind, keinem Regen, blauem Himmel und einigen Cumulanten. Es wurde ein toller Tag und neben den Schülern waren plötzlich auch viele weitere Piloten anwesend und reihten sich in den fliegerischen Ablauf des Tages ein. Über zwanzig Personen nahmen aktiv teil. Insgesamt wurden an diesem Tag 95 Starts gemacht, bei einer Flugzeit von ca. 20 Stunden. Ein für diese Jahreszeit tolles Ergebnis.

Und dann kam die zweite Woche. Die Wetterlage spitzte sich zu und die Tage fingen morgens mit tief über dem Platz hängenden Wolken an. Als wir an einem dieser Tage den Flugbetrieb bei der Flugsicherung anmeldeten, fragte der Towerlotse, ob wir eine IFR-Ausbildung machen wollten. Als ich ihm von der Nutzung des Luftraumes Golf und der später herannahenden Wetterlücke berichtete, lachte er und gab und uns sein JA. Und immer wieder diese Nebeltage! Morgens konnte man die Hand vor den Augen nicht sehen und schlimmer noch, der Nebel löste sich mal früher, mal später auf. Wie sollte man den Beginn des

Fliegens organisieren? Wann sollte man sich auf dem Platz treffen? Keiner wollte gerne zwei oder drei Stunden im Nebel stehen und warten. Es galt die Motivation aller nicht in den Keller abrutschen zu lassen und überschwänglich, wenn auch etwas leichtsinnig, ermunterte ich: „Nicht den Mut verlieren! Auch wenn der Nebel im Moment stark ist – er geht weg. In Hamburg gibt es zwar zzt. die offizielle Wetterwarnung ‚Nebel mit Sichtweite bis 150m'. Die Warnung gilt bis 9.00 Uhr. Dann dauert es noch eine kurze Weile und wir gehen in Boberg in die Luft. Also um 10.00Uhr." So kam es dann auch. Was ich kannte, nicht aber die anderen, war der Bericht des Meteorologen. Das Studium der sehr guten Hamburger Wetterseiten, die wirklich sehr exakt die lokale Wettersituation beschrieben, hatte sich auch diesmal gelohnt und ich glaube, es gelang uns regelmäßig, die in dieser Jahreszeit für den Segelflug guten Hamburger Wetterlöcher optimal herauszufinden.

In der zweiten Woche, die Tiefs waren immer noch vor unserer Haustür, wollten sie aber wohl auch mal einiges gutmachen. Nach morgendlichem Nebel, die Flugzeuge verschwanden schemenhaft in der Suppe, riss der Himmel auf und bescherte uns einen sehr schönen Tag – mit Sonne und Thermik bis in die Abendstunden. Der letzte Tag war dann auch noch ein weiterer Erfolgstag und rundete das Herbstfliegen mit ersten Alleinflügen und Luftfahrerscheinprüfungen ab. Leider konnte der obligatorische Abschluss-Grillabend wegen Corona nicht stattfinden. Wir begnügten uns mit einem netten Abschlussbriefing und werden das Grillen später nachholen.

So verging die etwas andere Herbstschulung wahrlich wie im Fluge. Sie war extrem durch die Wetterlage und leider auch durch die Corona-Auflagen geprägt. Sie war aber dennoch ein großer Erfolg und das konnte sie nur sein, weil alle Flugschüler, Windenfahrer, Flug- und Startleiter engagiert und tatkräftig mitgewirkt und dafür gesorgt haben, dass trotz der z. T. sehr schwierigen Witterungsbedingungen alles heil geblieben ist und das Herbstfliegen sicher abgeschlossen werden konnte. Das Ergebnis der Herbstschulung kann sich sehen lassen. Im Schnitt nahmen täglich 15,4 Personen am Herbstfliegen teil; drei erste Alleinbzw. Freiflüge, mehrere B-Prüfungen, zwei Luftfahrerscheinprüfungen, eine erfolgreiche Fluglehrervorabschulung, Umschulungen auf Junior und DUO, eine Erlangung der Windenfahrerberechtigung und fast 450 Starts (davon 361 reine Schulstarts) mit einer Flugzeit von etwas über 100 Stunden. Diese Leistungen betreffen z. T. auch unseren Nachbarverein, den HVL, der sich an mehreren Tagen am Flugbetrieb beteiligt hat und uns zeitweise mit seiner Schleppwinde in dankenswerter Weise unterstützt hat. Besonders möchte ich die Hamburger Meteorologen hervorheben, die für die Zeit unseres Herbstfliegens die Großwetterlage und das für Hamburg etwas andere lokale Wettergeschehen sehr gut vorausgesagt haben. Vergessen zu erwähnen will ich auch nicht die Hamburger Flugsicherung, die uns während der ganzen Zeit außerordentlich freundlich bedient hat.

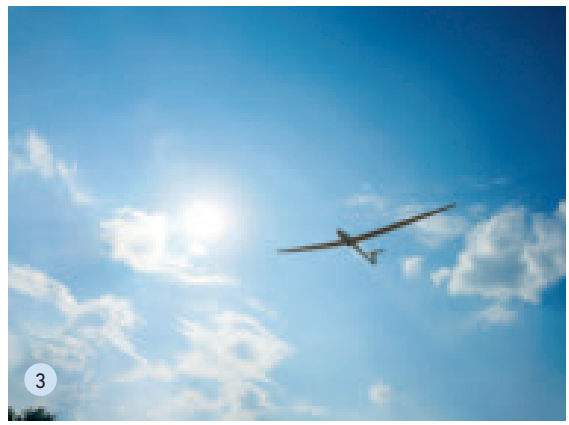
Ich glaube, dass dieses etwas andere Herbstfliegen allen noch lange in positiver Erinnerung bleiben wird, was denn auch für eine Neuauflage im Oktober 2021 spricht. Uns Fluglehrern Benni Bahmann, Herbert Löhner, Reinhard Pankow, Günter Zink, Matthias Schmidt und (für den HVL) Stefan Reimers hat das Herbstfliegen 2020 viel Spaß gemacht und wir sagen allen DANKE für die schönen zwei Wochen und freuen uns auf das Herbstfliegen im nächsten Jahr.

Matthias Schmidt

CORONA FLUGSAISON

Etwas unwirklich war das Gefühl, wenn man im März zum Flugplatz fuhr. Da alle Hamburger Sportstätten, somit auch Segelfluggelände, gesperrt waren und sich allenfalls zu einem netten Spaziergang anboten, war noch nicht abzusehen, dass wir doch noch eine recht ordentliche, wenn auch kurze Saison erwarten würden. Man begann über Hygienekonzepte nachzudenken. Die Doppelsitzer bekamen Trennscheiben, wie in einem guten Londoner Taxi. Die Hamburger Innenbehörde musste von unserem Konzept überzeugt werden. Und dann wurde es doch möglich, einen Flugbetrieb unter Pandemiebedingungen zu etablieren. Zunächst nur Scheinpiloten, die sich möglichst selbst überprüfen mussten. Später dann auch eine Schulung mit Doppelsitzer, wobei die Kommunikation jetzt per Bluetooth-Gegensprechanlage realisiert wurde.

Dank beständiger Hochdruckwetterlagen konnten doch noch etliche Überlandflüge absolviert werden. Der HAC Boberg konnte in der DMST-Vereinswertung einen hervorragenden zweiten Platz erfliegen. Und auch bei der Schulung können sich die Resultate sehen lassen. Nur ca. 10 % weniger Flugstunden, verglichen mit dem Vorjahr, standen am Saisonende im Vereinsflieger. Und das ohne zentrale Wettbewerbe,



1: Erwartungsvolle Startaufstellung
2: Südostlich von Hamburg auf zügigem Westkurs
3: Erfolgreicher Heimflug

die leider alle abgesagt werden mussten. Unter diesen Aspekten war es dann umso besser, dass wir unser Landesverbandsfliegerlager in Laucha stattfinden lassen konnten!
Jetzt erleben wir den zweiten Lockdown und können unseren gewohnten feierlichen Rahmen für Ehrungen auf unserem Hamburger Segelfliegertag leider nicht stattfinden lassen. Ich hoffe, dass ich trotzdem die Urkunden persönlich überreichen kann.
Schwierig zu sagen, was die kommende Saison bringen wird.
Bleibt gesund!

Dirk Husmann
Segelflugreferent im
Landesverband Hamburg

DMST WERTUNG HAMBURGER MEISTER*INNEN IM SEGELFLUG 2020:

Offene:			
1.	Torben Jacob	SFC Fischbek	2513 Punkte
2.	Thomas Schröder	HAC Boberg	1901 Punkte
3.	Johannes Chodura	SFC Fischbek	1864 Punkte
18 m:			
1.	Kalle Jünemann	HAC Boberg	2171 Punkte
2.	Jörg Bonsack	HAC Boberg	2107 Punkte
3.	Arnold Tolle	HAC Boberg	2070 Punkte
15 m:			
1.	Peer Konitzer	HVL Boberg	1176 Punkte
2.	Martin Büttner	HVL Boberg	835 Punkte
3.	Philip Goralski	HVL Boberg	571 Punkte
Standard:			
1.	René Wille	HAC Boberg	2123 Punkte
2.	Julian Wiggers	HAC Boberg	2061 Punkte
3.	Olaf Brückner	HVL Boberg	1651 Punkte
Club:			
1.	Jana Konitzer (Lehmann)	HVL Boberg	1725 Punkte
2.	Johannes Dechow	SFC Fischbek	1247 Punkte
3.	Lars Husmann	HAC Boberg	1127 Punkte
Doppelsitzer:			
1.	Albin Walther	HAC Boberg	1820 Punkte
2.	Marcel D. Przygoda	HAC Boberg	1586 Punkte
3.	Roger Tiburg	HAC Boberg	1541 Punkte
Junioren Standard:			
1.	Julian Wiggers	HAC Boberg	2061 Punkte
2.	Marcel D. Przygoda	HAC Boberg	971 Punkte
3.	Lars Husmann	HAC Boberg	223 Punkte
Junioren Club:			
1.	Johannes Dechow	SFC Fischbek	1247 Punkte
2.	Lars Husmann	HAC Boberg	1127 Punkte
3.	Cedric Foth	HVL Boberg	1062 Punkte
Frauen:			
1.	Jana Konitzer (Lehmann)	HVL Boberg	1725 Punkte

WIR GRATULIEREN ... zum ersten Alleinflug

Marco Tröller
HAC Boberg am 13.09.2020
bei Fluglehrer Thomas Fricke in Boberg

Christina Jany
HAC Boberg am 16.09.2020
bei den Fluglehrern Dirk Husmann und Reinhard Pankow in Boberg

Christian Rademacher
HAC Boberg am 19.09.2020
bei den Fluglehrern Olaf Rehme und Patrick Kharadi in Boberg

Mats Rademacher
HAC Boberg am 26.09.2020
bei den Fluglehrern Olaf Rehme und Patrick Kharadi in Boberg

Henri Haug
HAC Boberg am 26.09.2020
bei den Fluglehrern René Wille und Patrick Kharadi in Boberg

Sharon Köhler
HAC Boberg am 15.10.2020
bei den Fluglehrern Reinhard Pankow und Herbert Löhner in Boberg

... zur SPL Lizenz

Baris Can Akar
HAC Boberg am 16.10.2020
bei Prüfer Hendrik Geilsdorf in Boberg

Charlotte Österheld und Jannik Heitmann
HAC Boberg am 17.10.2020
bei Prüfer Carsten Brandt in Boberg

Henrike Oelkers
SFC Fischbek am 24.10.2020
bei Prüfer Ralf-Thomas Müller in Fischbek

... und zur TMG-Berechtigung

Carsten Baasch
HAC Boberg am 15.10.2020
bei Prüfer Tim Wührmann in Boberg

Carsten Eggers und Olaf Sollböhmer
SFC Fischbek am 17.10.2020
und 18.10.2020 in Fischbek
Fluglehrer war Johannes Chodura (li)

Marcel Damian Przygoda
HAC Boberg am 19.10.2020
bei Prüfer Ralf-Thomas Müller in Boberg

Liebe Mitglieder des LSVNI und liebe Angehörige,

die ehrenamtlichen und hauptamtlichen Mitarbeiter des LSVNI wünschen euch

Frohe Weihnachten und ein gutes Neues Jahr

Die meisten von uns mussten in den zurückliegenden Monaten Erfahrungen sammeln, auf die man sicherlich auch hätte verzichten können. Wir bedanken uns deshalb ausdrücklich für die gezeigte Rücksichtnahme und Solidarität mit den anderen Sportlern und wünschen den Vereinen und Mitgliedern auch weiterhin die notwendige Kraft, bis wir wieder in den „normalen" Luftsportbetrieb eintreten können.

Wir wünschen euch allen Gesundheit, eine besinnliche Advents- und Weihnachtszeit und ein gutes Jahr 2021

LSV RINTELN E. V. DEUTSCHER MEISTER 2020

Neue Hoodies statt großer Meisterfeier

1: Begradigtes Landefeld
2: Urkundenübergabe an den „Coach" Reinhard Schramme mit der obligatorischen Sektdusche – v.l.n.r. Norbert Siebert, Willi Wielage, Rolf Bödeker, Reinhard Schramme, Ulrich Kaiser, John Berroa und davor knieend Stephan Beck (1. Vorsitzender)

Dass das Coronavirus auch die Segelflugvereine in Deutschland erreicht und das Vereinsleben massiv einschränkt, haben wir schon zu Beginn der Saison gemerkt. Nicht nur, dass die Bundesligasaison 2020 nicht planmäßig starten konnte, der gesamte Flugbetrieb ruhte bis in den Mai. Es sollte dann noch bis zum 30. Mai dauern, bevor der Titelverteidiger in die lang herbeigesehnte Bundesligasaison starten konnte. Die Pilotinnen und Piloten waren motiviert bis in die Haarspitzen, sollte der Titel doch verteidigt werden. Und schon nach der 2. Runde hatten die Niedersachsen die Tabellenspitze übernommen und sollten diese Position bis zum Ende auch nicht mehr abgeben und das, ohne auch nur eine Runde selbst gewonnen zu haben. Und so war die Ligasaison schneller vorbei als gedacht. Nur das Coronavirus war noch da.

Nach Durchsicht der gültigen Verordnung war dem Vorstand des Vereins schnell klar, dass es eine Meisterfeier wie im letzten Jahr auf keinen Fall geben konnte. Daher versammelten sich die Rintelner Pilotinnen und Piloten am Abend des 5. September nach dem jährlichen Oldtimer-Fly-in auf der Terrasse vor dem Vereinsheim zu einem Umtrunk mit Gegrilltem. In einer kleinen Ansprache dankte der 1. Vorsitzende Stephan Beck allen Pilotinnen und Piloten, den Helfern am Boden und der Presseabteilung in Person von Ulrich Kaiser und Dieter Vogt, die jede Woche Berichte in der örtlichen Presse und bei den Sport-Onlineportalen unterbringen konnten und damit das Interesse am LSV und unserem Sport in die breite Bevölkerung trugen. Ein besonderer Dank ging an Reinhard Schramme, der die Mannschaft immer wieder motivierte, stets ein gutes Händchen für Flugweg und Taktik hatte und immer mit gutem Beispiel voranflog.

Rückblickend fasste „der Käpt'n" die Saison und den Grund für den Erfolg so zusammen: „Von Beginn an war das Wohlfühlklima im Verein außergewöhnlich und spürbar. Jeder hatte Interesse und zeigte Herz für die Sache – Bundesligafliegen! Wir haben es gemeinsam gelebt. Das Wir-Gefühl und Motivation pur über die komplette Saison!"

Im Anschluss ließen die Pilotinnen und Piloten in kleinen Runden die Saison Revue passieren und die spannendsten Situationen wurden erneut durchlebt, die stärksten Bärte noch einmal ausgekurbelt und die längsten Wolkenstraßen noch einmal abgeflogen …

Zwei Tage später rückte der Bautrupp zur Begradigung des östlichen Landefeldes an, was den Flugbetrieb etwas einschränkte, aber die Flugsaison war ja fast vorbei – nur das Coronavirus ist noch da.

Text: Dieter Vogt

SELBST GEBAUTE FLUGZEUGE LANDEN IN RINTELN

Hundertjähriger Konstrukteur der „Stark Turbulent“ beim Fly-in

1: Aero AE 145
2: Hundertjähriger Konstrukteur Wilhelm Stark vor einer seiner Turbulent
3: Piaggio, ehemaliger Trainer der Deutschen Luftwaffe
4: Yak52, ehemaliges sowjetisches Militärschulflugzeug

Viele Besitzer von Oldtimern und selbst gebauten Motorflugzeugen waren der Einladung des Luftsportvereins Rinteln e. V. (LSV) zu einem Fly-in am Samstag, dem 05.09., gefolgt. Die Selbstbauer von Flugzeugen sind in der Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV/Selbstbauvereinigung) organisiert und treffen sich in unregelmäßigen Abständen an wechselnden Flugplätzen zum Erfahrungsaustausch und stellen ihre Flugzeuge am Boden und in der Luft vor.

Trotz des unbeständigen Wetters hatten wider Erwarten viele Piloten den Weg nach Rinteln gewagt. Eine Crew aus München musste leider bei Höxter aufgrund der Wetterlage umdrehen und wieder den Heimflug antreten. Die Crew einer Yak 52, ein ehemaliges sowjetisches Militärschulflugzeug, beheimatet in Blomberg, konnte z. B. erst am späten Nachmittag den Flug nach Rinteln antreten. Gerade gelandet, mussten sie schon wieder den Heimflug antreten, da die nächste Schlechtwetterfront nahte. Den weitesten Anflug hatte der Pilot einer Stark Turbulent aus Biberach mit einer Flugzeit von 4:30 Stunden. Insgesamt hatten drei Stark Turbulent den Weg nach Rinteln auf sich genommen. Darüber hinaus steht eine weitere Turbulent in Rinteln beim Initiator dieses Fly-ins, Ralf Twellmann, kurz vor der Vollendung des Neuaufbaus. Der Konstrukteur dieser Maschinen, Wilhelm Stark, ließ es sich nicht nehmen, trotz seiner 100 Jahre persönlich vor Ort zu sein, um seine „Zöglinge“ im Fluge und am Boden zu bewundern.

Besonders erfreut war man von dem Besuch der zweimotorigen Aero AE 145, die ihren Erstflug im Jahr 1947 hatte. Fünf Maschinen dieses viersitzigen Passagierflugzeuges (siehe Foto) wurden an die Deutsche Lufthansa der DDR ausgeliefert, die am 01.09.1963 in Interflug umfirmierte. Ein schöner und seltener Oldtimer.

Zu den ältesten Flugzeugen gehörten eine Aeronca und eine Piper PA18 aus den 1940er-Jahren. Bei Kaffee und Kuchen wurden viele Fachgespräche geführt und über die Problematik der Beschaffung von Original-Ersatzteilen gesprochen. Der Abend klang mit der Abschlussfeier der Segelflug-Bundesligasaison, unter Beachtung der Corona-Auflagen, aus. Die auswärtigen Piloten waren von der lockeren Atmosphäre und dem freundlichen Empfang begeistert. Bevor es dann am Sonntag wieder zurück zu den Heimatflugplätzen ging, wurde vereinbart, dass dieses Fly-in im nächsten Jahr bei dann hoffentlich besserem Wetter wiederholt werden soll.

Text und Fotos: Dieter Vogt

BESUCH DER ZEVENER ZEITUNG BEIM SEGELKUNSTFLUGLEHRGANG

Lokalteil der Zevener Zeitung vom 16. September 2020

Looping mit Überfliegern

Einmal Fliegen – für viele ein Traum, einmal abheben, die Welt von oben sehen, alles sieht winzig aus. Beim Kunstfluglehrgang geht das Programm jedoch noch über das eigentliche Segelfliegen hinaus. Ein Tag, der auch meine Welt auf den Kopf gestellt hat. VON LISA LETZEL

Ziemlich unbedarft komme ich an diesem Donnerstag mit meinem Fahrrad am Westertimker Flugplatz an. Hier findet der Segelkunstfluglehrgang von Montag bis Sonnabend statt. Von morgens nach dem gemeinsamen Frühstück der Lehrgangsteilnehmer mit ihren Lehrern bis zum Sonnenuntergang starten die Flugzeuge. Für die etwa 18 Teilnehmer, darunter Anfänger, Fortgeschrittene und Fluglehrer, geht es nicht nur hoch hinaus, sondern auch kreuz und quer und über Kopf.

Doch bevor es in den Himmel geht, steht Theorie auf dem Stundenplan. Die Stimmung ist angelassen, die Lehrgangsgruppe lacht viel. Die Flugschüler necken sich freundschaftlich. Die Atmosphäre ist herrlich normal. Im Gespräch mit Segel- und Kunstfluglehrer Thomas von Larcher, der bereits an den Deutschen Segelkunst-

„Fliegen fasziniert. Nicht so viele machen Kunstflug, aber es macht Spaß und ist absolut packend.“

Thomas von Larcher

flugmeisterschaften teilnahm, erfahre ich, dass so ein Lehrgang nur durch eben diese Gemeinschaft möglich ist. Schließlich betreiben die Lehrgangsteilnehmer das Segelfliegen als Hobby. Auf dem Flugplatz hilft einer dem anderen. Das wissen alle hier. Schnell erfahre ich, dass es nicht nur um den Spaß an den außergewöhnlichen Manövern geht, sondern auch um ein zusätzliches Maß an Sicherheit beim Fliegen.

Das hört sich für mich zunächst merkwürdig an, bis Thomas von Larcher es mir erklärt hat: Beim Kunstflug lernt der Pilot das Flugzeug an seinen Betriebsgrenzen kennen und kann mehr Kontrolle ausüben.

Es gehe beim Kunstflug anders als beispielsweise beim Streckenflug weniger um Taktik, sondern um Präzision und Sauberkeit der Ausführung der Figuren, erzählt Lars Hagemann. Er ist Segelfluglehrer, nimmt aber als Schüler am Lehrgang teil. Auch er versichert, er lerne das Fliegen noch einmal richtig kennen.

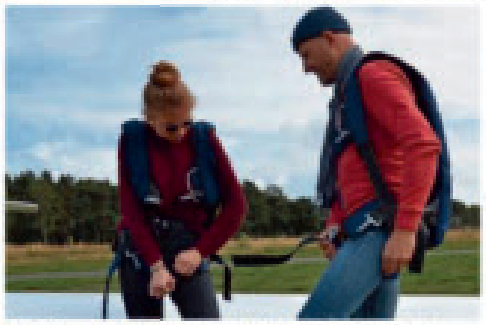
Soweit die Theorie. Ich werde zu einem Kunstflug eingeladen. Ich bin neugierig. Geflogen bin ich noch nie, erst recht keine Loopings. Und die letzte Achterbahnfahrt ist auch eine gefühlte Ewigkeit her. Ob Kunstflug gefährlich ist? Teil des Lehrgangs ist auch Unterricht im Luftrecht. Behandelt werden einzelne Manöver des Kunstflugs und ihre Ausführung, aber auch die Grenzen des Flugzeuges wie die Höchstgeschwindigkeit. Unfälle passieren, aber dieser Lehrgang soll das Risiko senken. Dies ist auch schon fast die Antwort auf die Frage nach der Gefahr. Die Flugzeuge sind stabil, die Piloten kennen die Belastungsgrenzen und beachten diese auch.

Angst habe ich nicht, als ich in den Segelflieger steige, aber bin ich neugierig und voller Vorfreude. Pilot Frank Skorupa versichert mir, kein Wettkampfprogramm mit mir zu fliegen. Er will mir lediglich eine Vorstellung davon vermitteln, wie ein Kunstflug abläuft und welche Kräfte auf Piloten und Flugzeug wirken. Wir schnallen uns an und ich bekomme erklärt, was ich im Falle eines Falles zu tun habe. Die Haube des Segelfliegers geht zu, wir sind startbereit.

Hochgezogen werden wir mit einem Flugzeugschlepp. Dieser bringt uns auf die richtige Höhe von mehr als 1000 Metern und in die richtige Position, um den Kunstflug ausführen zu können. Schon der Start fühlt sich ein wenig kribbelig an, wir heben langsam ab und schon sind wir über den Wolken. Der Anblick ist atemberaubend schön, wie eine Miniaturwelt sieht das aus, was wir unter uns zurückgelassen haben. Die Häuser sehen aus wie aus einem Monopoly-Spiel. Mehr als ein „Wow“ bringe ich nicht hervor.

Der Pilot des Motorfliegers zieht uns durch Wolkentürme, dann klinkt uns Frank Skorupa aus. Der Kunstflug kann losgehen. Er findet in einer „Box“ statt. Damit ist ein kontrollierter Luftraum, in Form eines Würfels, gemeint. So viel habe ich von Thomas von Larcher bereits erfahren.

Viel Zeit bleibt mir nicht, diesen fantastischen Anblick über das Land zu bewundern, denn wir setzen schon zur ersten Figur aus dem Standardprogramm des Kunstfliegens an – einem Looping. Wie ich gelernt habe, muss das Flugzeug für dieses Manöver eine bestimmte Geschwindigkeit erreichen. Dabei sprechen wir von gut 200 Stundenkilometern. Im Flug abwärts merke ich schon, dass mich keine Achterbahn der Welt darauf hätte vorbereiten können. Vor mir sehe ich die Tachonadel auf die 200 hochschnellen.



Frank Skorupa (rechts) zeigt mir, wie die Sicherheitsgurte angelegt werden.

Die Kunstfliegerin schieben einen Lehrsegelflieger, eine ASK-21, von der Start- und Landebahn, um weitere Starts schnell möglich zu machen.

Die Start- und Landebahn – ein Segelflieger wird von einem Motorflugzeug hochgezogen.

Was für ein Spaß, aber auch jetzt bleibt mir nicht viel Zeit, diesen Temporausch zu genießen. Das soll ja schließlich ein Looping werden. Wird es auch. Druck in den Gurten und im Kopf. Für einen kurzen Moment steht meine Welt auf dem Kopf. Ich bin fasziniert. Ob es mir gut geht, fragt mein Pilot. Ja absolut, ich habe den Spaß meines Lebens. Zusätzlich und ebenfalls Teil des Standardprogramms stehen noch ein Turn, eine Rolle und der Rückenflug auf dem Plan.

Der Turn begeistert mich – erst rasende Geschwindigkeit und Lautstärke – und dann ist plötzlich alles still. Es ist, als würde die ganze Welt stillstehen, nichts bewegt sich, kein Ton ist zu hören. Und dann geht es abwärts, laut und schnell, bis wir uns wieder in der gewohnten Fluglage befinden.

Nach der Rolle kommt der nächste Nervenkitzel. Ich weiß nicht, wie wir in diese Position gestern sind, aber wir befinden uns jetzt offenbar im Rückenflug. Es ist unglaublich, ich hänge in den Gurten und kann, obwohl alles auf dem Kopf steht, viel mehr sehen und mich sogar besser orientieren. Ich verstehe, was Thomas von Larcher mir zuvor am Boden erklärt hat: Im Rückenflug verliert man nicht die Orientierung, sie fällt vielmehr leichter.

Nachdem der Pilot das Flugzeug von der Rückenposition zurück auf den Bauch gedreht hat, gleiten wir weiter durch den blauen Himmel und einzelne Wolken. Ich habe, wie zuvor von Thomas von Larcher festgestellt, einen Tag mit idealem Wetter für das Segelfliegen erwischt. Weder Regen noch Sturm, eine hohe Bewölkung und keine pralle Sonne. Neben günstigem Wetter, das Piloten zum Kunstfliegen brauchen, müssen sie als Voraussetzung für den Kunstflugschein einen Segelflugschein vorweisen können. Rund 100 Stunden muss der Pilot im Cockpit gesessen haben, um die notwendige Sicherheit und Erfahrung zu besitzen, erklärt Thomas von Larcher.

Nach unserem letzten Manöver setzen wir zur Landung an. Die Zeit des eigentlichen Kunstflugs beträgt nicht länger als drei bis vier Minuten, der gesamte Flug etwa 20. Sanft setzen wir wieder auf dem Rasen der Landebahn des Westertimker Flugplatzes auf. Der Segelflieger rumpelt mehr über die Landebahn, als dass er rollt. Es ist eben doch eine Wiese und nicht, wie es aus der Luft aussah, ein glatter, grüner Teppich.

Das Grinsen bekomme ich beim Aussteigen jedenfalls nicht mehr aus dem Gesicht. Ein gutes Zeichen, wie ich nach meiner Ankunft erfahre, als ich Zeugin einer Landung geworden war. „Wenn die Leute mit einem Grinsen aussteigen, war der Flug gut“, höre ich jemanden aus der Gruppe der Lehrgangsteilnehmer sagen. An der Aussage muss etwas dran sein. Lars Hagemann und Lukas Gresele, beide Teilnehmer des Lehrgangs und ausnahmsweise in Schülerposition, bezeichnen die Veranstaltung in jeder Hinsicht als „Horizonterweiterung“. Kunstflug ist anspruchsvoll und herausfordernd, es geht um Präzision und Ästhetik, antwortet Lukas Gresele auf meine Frage nach der Motivation, am Lehrgang teilzunehmen. Es sei eine ganz andere Welt als der Streckenflug. Es gehe bei dem Kurs viel detailliertem Input und trotz dieser Menge an Informationen gehe es, alles umsetzen, ergänzt Lars Hagemann. Er wisse jetzt ganz genau, wie sich seine Schüler in den Flugstunden fühlen.

ZWEI WOCHEN FLYZEIT – FLIEGERLAGER IN PERLEBERG

1: Überlandeinweisung mit erster Außenlandung der NIE
2: Platz ohne Ende
3: Erster Alleinflug von Felix

Endlich! Für die Fluggruppe JG 71 „R" e. V. war es wieder soweit. Dieses Jahr ging es bereits zum 14. Mal ins Fliegerlager nach Perleberg. Für zwei Wochen Strom aus einem Generator, Wasser aus einem Tiefbrunnen und Übernachten im Zelt; der Platz hat seinen ganz eigenen Charme. Mit allen drei vereinseigenen Fliegern, sowie der brandneuen ASK 21 des LSVNI (danke dafür) und einigen Privatflugzeugen im Gepäck, machten sich ungefähr 20 Mitglieder auf den Weg gen Osten, sodass unser Flugbetrieb vom 18.07. bis zum 01.08. nun in Perleberg stattfand. Eine kleine Vorhut reiste bereits am 17.07. an und traf alle nötigen Vorbereitungen (Verpflegung einkaufen, Aufrüsten der Flieger etc.). Am 18.07. trudelten schließlich auch die letzten Teilnehmer und ihre Flieger ein, sodass schon bald der erste Start bei sehr guter Thermik stattfinden konnte. Am Abend waren dann auch die letzten Zelte aufgeschlagen und wir wurden erneut herzlich vom AC Perleberg begrüßt und in Empfang genommen. Der Grill wurde angeschmissen und man ließ den Abend an einem gemütlichen Lagerfeuer ausklingen. Die nächsten beiden Wochen hatten tolles Wetter und meist hervorragende Thermik zu bieten – alle kamen auf ihre Kosten. Es wurden reichlich Schulstarts durchgeführt, Platzflüge, aber auch einige Streckenflüge mit bis zu 650 km waren dabei. Auch die ASK 21 wurde ausgiebig genutzt. Neben mehreren Überlandeinweisungen nutzen einige Piloten die eigens bei der DFS reservierte Kunstlfugbox für ihre Flüge. Darüber hinaus sind unserer Flugschüler ein ganzes Stück weitergekommen und es gab innerhalb der zwei Wochen reichlich Grund zu feiern: Zwei Kameraden flogen ihre A-Prüfung, vier ihre B-Prüfung, drei ihre C-Prüfung und auch ein erster Überlandflug im Alleingang fand gegen Ende des Lagers noch statt. Dafür nochmal einen Dank an die Sparkasse Leer/Wittmund, die mit ihrer Spende an den Verein eine große Unterstützung vor allem für die Flugschüler darstellte.

Doch auch bei schlechtem Wetter kam keine Langeweile auf. Da an einem Tag der Flugbetrieb aufgrund von Regen und Gewitter gecancelt wurde, erkundeten wir das Storchendorf in Rühstädt mit einem anschließenden Besuch im Eiscafé, während einige andere die Innenstadt von Perleberg auskundschafteten. Auch der abendliche Besuch beim Italiener wird wohl allen lebhaft in Erinnerung bleiben.

Letztendlich konnte der Flugbetrieb sicher und ohne Zwischenfälle durchgeführt werden. Auch die Perleberger hatten sich in den Flugbetrieb mit eingeklinkt, sodass auch einige in den Genuss kamen, den Oldtimer „Rhönlerche" (Ka4) der Perleberger zu fliegen – ein weiteres Highlight.

Zum Schluss gilt unser Dank allen Beteiligten für deren unermüdlichen Einsatz. Die Gastfreundschaft des AC Perlebergs ist herzerwärmend, der Flugplatz selber sowie der Verein ist jedem Interessierten weiterzuempfehlen. Von Verpflegung bis zu den sanitären Einrichtungen war für alles gesorgt, ein tolles Fliegerlager mit super Stimmung!

Schweren Herzens ging es dann am 01.08. wieder zurück nach Wittmund, die zwei Wochen vergingen buchstäblich wie im Fluge. Das gemütliche Lagerfeuer an fast jedem Abend wird wohl jeder vermissen. Aber die Vorfreude steigt, denn nach dem Fliegerlager ist vor dem Fliegerlager.

Malte Deyerling

LAND FLIEGERISCHER FREIHEIT

Cumulus-Piloten unternahmen Rudelausflug nach Polen

1: Izabella Kania (2.v.r.) hatte die 17 Gäste aus Uelzen in ihr Haus eingeladen

2: Alfred Suska nach seinem ersten Alleinflug am Abend nach der Rückkehr aus Polen, in die Mitte genommen von seinen Fluglehrern Christian Born (r.) und Karsten Krause

Uelzen/Pila. Die polnische Gastfreundschaft haben im September Mitglieder des Uelzener Flugsportvereins Cumulus genossen. Der dreitägige Rudelausflug in das östliche Nachbarland bildete den Abschluss der zweiten Motorflug-Ausbildungswoche in diesem Jahr. Das Besondere: Außer vier Flugschülern folgten diesmal weitere Vereinsmitglieder der Initiative von Cumulus-Fluglehrer Christian Born (Uelzen), der die Tour organisiert hatte. Insgesamt waren es 17 Flugbegeisterte, verteilt auf drei Vereinsflugzeuge und fünf Privatmaschinen. „Flüge ins Ausland sind gerade für Schüler besonders aufregend", weiß Karsten Krause (Gifhorn), der die Schüler als zweiter Fluglehrer begleitete. Unter anderem gehe es um die Herausforderung, sich mit den luftrechtlichen Bestimmungen des Gastlandes vertraut zu machen, den Flugfunk in englischer Sprache zu absolvieren und sich an fremden Plätzen zurechtzufinden. Zudem lernten die angehenden Luftfahrer das Erstellen von Flugplänen und die Navigation anhand von Sichtflugkarten und Funkfeuern, ergänzt Christian Born. „Wir wollen den Piloten die Angst vor Flügen ins Ausland nehmen", beschreiben die Ausbilder ihr Ziel.

Die insgesamt 233 nautische Meilen lange Strecke führte von Uelzen aus zunächst nach Neubrandenburg, dann weiter über Stettin nach Pila. Von dort aus unternahmen die Uelzener Piloten weitere Ausflüge und trainierten Landungen auf dem 1913 eröffneten und unter deutscher Besatzung ausgebauten Militär-Flugplatz der damaligen Stadt Schneidemühl.

Die westpreußische Stadt war während des Zweiten Weltkrieges schwer zerstört worden, ihre deutschen Einwohner wurden in den Folgejahren größtenteils vertrieben. Trotz der deutschen Schuld spürt Christian Born keinerlei Ressentiments, im Gegenteil: „Ich bin als Deutscher immer vorzüglich behandelt worden." Die Polen würden für ihre deutschen Freunde „ihr letztes Hemd geben", hatte Born erfahren. Die Begegnung der Kulturen und die Völkerverständigung waren für den Ehemann der aus Pila stammenden Karolina deshalb besondere Anliegen.

Auch Andreas Scheerer (Sprakensehl-Behren), der mit seiner „Columbia 400" an dem Ausflug teilnahm, empfindet eine besondere Verpflichtung, freundschaftliche Beziehungen nach Polen zu pflegen. Zudem würdigte der Cumulus-Vorsitzende Polen im Vergleich zu Deutschland als „Land großer fliegerischer Freiheit". Nicht zuletzt diente der Ausflug dem Teambuilding der Vereinsmitglieder, freute sich Scheerer über das gewachsene Gemeinschaftsgefühl.

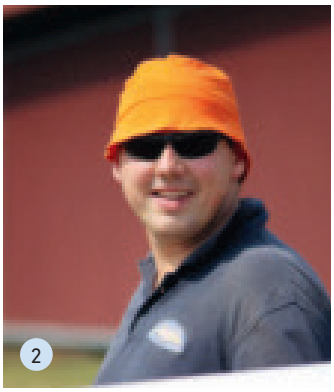
„Mega!" Geradezu überwältigt zeigten sich auch die Flugschüler von den Erlebnissen – denen in der Luft ebenso wie im Haus der polnischen Familie Kania, wo die Uelzener an zwei Abenden zu Gast waren und die einheimische Küche genossen. Einer von ihnen erlebte noch am Abend der Rückkehr auf dem heimischen Flugplatz Uelzen den krönenden Abschluss: Alfred Suska (Uelzen) wurde von seinen beiden Fluglehrern auf den ersten Alleinflug geschickt und ist nach drei Solo-Platzrunden nunmehr bereit für den nächsten Ausbildungsabschnitt.

Hartmut Merten

FSV Cumulus Uelzen e. V.

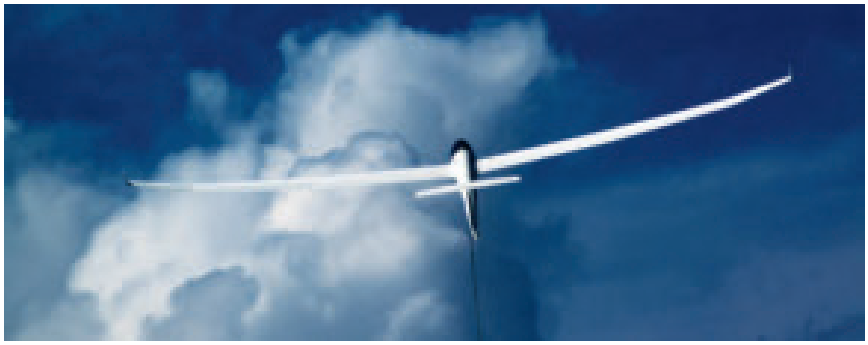
HAIFISCH ÜBER TEXAS-AIRPORT VARRELBUSCH GESICHTET

1


2

3

1: Hedwig Schrader
2: Andre Thoben
3: Marvin Roder



Der Texas-Airport Varrelbusch war diesjähriger Austragungsort eines Streckenfluglehrgangs mit 16 Trainees in 13 Flugzeugen. 370 Flugstunden und 18.186 Überlandflugkilometer wurden erflogen, es herrschte beste Stimmung und ein beachtlicher Lernzuwachs für Teilnehmer aus ganz Niedersachsen war festzustellen. Die Ausschreibung des LSVNI und des LSV Cloppenburg richtete sich auch dieses Mal an „Junggebliebene“ (Überlandflug-Interessenten). Mit dieser bewusst offen gewählten Formulierung konnte sich jedermann anmelden. Die Gelegenheit nutzte der LSV Cloppenburg gleich doppelt und organisierte ein paralleles Fliegerlager. Beide Gruppen ergänzten sich sehr gut und halfen sich gegenseitig. Walter Meinders vom LSV Delmenhorst auf LS4 flog mit Trainer Andre Thoben und sagte: „Da ich allein zum Lehrgang kam, hat mich die Hilfsbereitschaft untereinander und der Mitglieder des LSV Cloppenburg positiv überrascht. Danke an alle! Fliegerisch hat mich das Kurbeln in der Thermik mit mehreren Fliegern und die Theorie dazu weitergebracht.“

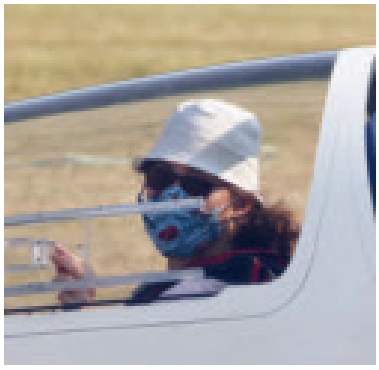
Die zahlreichen Helfer namentlich aufzulisten würde den Umfang des Artikels sprengen, besonders hervorzuheben ist aber das Engagement des Technischen Leiters Segelflug, Andre Thoben, der sich als Organisator seitens des LSV Cloppenburg, als Trainer auf DG600 und als Mensch permanent um alle Fragen der Angereisten und der Vereinskameraden ganztägig kümmerte. Danke!

Ganz ohne technische Störungen verläuft so ein Lehrgang dann aber doch nicht, wusste Niklas Rassel zu berichten: „Die Ladespannungs-Platine der Winde brannte uns während des Präzisionslandewettbewerbs durch. Mit Christian Harms-Zumbrägel, Tom Reiners, Benjamin Sander und André Harms-Zumbrägel holten wir für unsere Fliegerkameraden spontan Ersatz aus Frankfurt, immerhin 750 km über die Straße! Nachts um 3 Uhr war die Platine eingebaut, die Winde wieder funktionstüchtig. Vorsorglich bot uns der LSV Quakenbrück eine Ersatzwinde an, was für ein Miteinander unter Segelfliegern nicht nur unter den Wolken, sondern auch zwischen den Vereinsheimen spricht.“

Der Streckenfluglehrgang blockierte bei Thermikbeginn für knappe zwei Stunden die Winde, bis alle Flugzeuge auf Strecke waren. Aber egal ob Lehrgangs- oder Fliegerlagerteilnehmer – jeder half mit. Ein Überlandflug ist schon eine besondere Herausforderung, besonders für Neulinge in diesem Bereich des Segelfliegens. Segelfliegen macht immer Spaß, aber hier sollte zusätzlich Wissen vermittelt werden, um motorlose Strecken zukünftig noch professioneller zu bewerkstelligen, und das erzeugte schon vorab ein gesundes Maß an Grundnervosität bei den Trainees. Um optimale Betreuung während des Fluges zu gewährleisten, wurde in Kleinteams von ein bis zwei Flugzeugen überwiegend an der umweltfreundlichen Elektrowinde mit Kunststoffseilen gestartet. Felix Marquard vom LSV Kreis Lüchow-Dannenberg auf Astir CS, mit seinen Trainern Jörg Dörfel und Geert Eichhorn, beurteilte den Lehrgang so: „Mein persönliches Highlight war, zu lernen wie man Strecken planen und diese dann auch abfliegen kann, ohne immer nur frei nach Wolken zu fliegen.“

Schon am ersten Flugtag wurden von einigen Teams bei schwacher Thermik infolge Warmlufteinfluss Strecken von 200 km geflogen. Michael Köster, Udo Neumann und Hans-Joachim Schulz erflogen bei schwierigen Wetterbedingungen auf Duo und LS4 erste Dreihunderter im Lehrgang. Am 19.08.2020 wurden dann 315 km bis in den Jadebusen bei Wilhelmshaven erflogen, als Sightseeing-Tour zur Nordsee, berichtete die Duo-Mannschaft. Udo hat im Lehrgang insgesamt 1.390 km und Achim 1.588 Streckenkilometer im Team erflogen. Glückwunsch!

Die Zwillingsbrüder Ole auf ASW15 und Malte Bachmann auf Std-Cirrus vom LSV Rinteln schafften geplante Strecken von jeweils 245 km. Ole gewann zusätzlich den „Wettbewerb nach der Formel LVN“ mit 93 Minuten, 137 km und 6.360 Höhenmetern auf ASW15 (Index 97).



Schnell hoch und gut weit – so konnte man diese Tagesaufgabe auch beschreiben. In den Abendstunden fand anhand der Loggerdaten zur Strecken- und Geschwindigkeitsoptimierung in Abhängigkeit der Wetterentwicklung regelmäßig ein Debriefing in den jeweiligen Teams statt. Da die Zwillingsbrüder zugleich auch noch ihren 19. Geburtstag im Kreis des Fliegerlagers verbrachten, wurde Eis ausgegeben. Landestrainer Jörg Eichhorn, verantwortlich u. a. für die Rekrutierung von Leistungsfliegern im Kader, betonte die Bedeutung der Entscheidungsfindung während eines Überlandfluges: „Genau diese Entscheidungen über Kurse und Geschwindigkeiten sind die Grundlage für eine umfangreiche und intensive Nachbesprechung jedes Überlandfluges, Biss und Eigeninitiative sind immer gefragt."

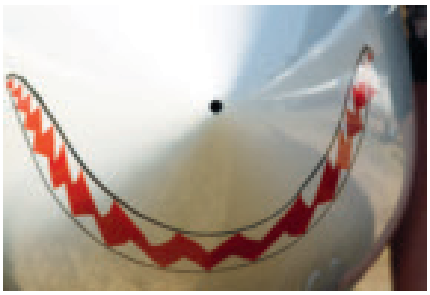
Segelfliegen heißt, die Umwelt wahrzunehmen und Informationen wie Wolkenstraßen und Wetterentwicklungen flexibel in die Team-Flugplanung zu integrieren. So kommt es nicht selten vor, dass Segelflieger mit Bussarden und anderen Vögeln gemeinsam Thermik fliegen. Einige Teams machten die Erfahrung, dass manche Vögel sich am vorbildlichen Thermikkreisen der Segelflieger orientierten und nicht umgekehrt. Es waren Jungvögel, wie sich später herausstellte, die noch nicht so thermikerfahren waren wie unsere Piloten.

Manfred Scheuer von der SFG Salzdetfurth, ältester Teilnehmer des Lehrgangs auf Ka6 E mit den Trainern Marvin und Hedwig, erklärte: „Nach über 50 unfallfreien Jahren im Motor- und Segelflug habe ich als alter Ka6-Hase mit Marvin und seiner Ka6 CR zusammen als Ka6-Team fliegen dürfen. Das Fliegen mit der Streckenflug-Software XC-Soar ist für mich der Schlüssel zum Erfolg geworden. Das Teamfliegen werde ich auch im Verein fortsetzen. Jung und Alt können immer wieder gut voneinander lernen."

Dank und Anerkennung der tollen Jugendgruppe vom LSV Cloppenburg, welche sich vorbildlich verhalten und den Überlandfliegern überdurchschnittlich stark geholfen hatte. „Nach ausgetauschten Verbesserungsvorschlägen zum Zentrieren von Thermik fängt die Vorfreude auf den kommenden Tag schon gleich wieder an", ergänzten die Fliegerlageristen Jana Meyborg, Katja Großmann, Emma Sander, Fenja Steinkamp, Franz Huntemann, Maik Ehbrecht, Philipp Jürgens, Fynn Herbers, Werner Kalkhoff, Jan Steinkamp, Moritz Werner und Hanna von Breitenbuch vom LSV Cloppenburg. Alle Flieger gratulierten Jana Meyborg, Jannis Rassel und Moritz Werner zu ihren ersten erfolgreichen 50-km-Streckenflügen, die Voraussetzung zum Scheinerwerb und zugleich Start in das Überlandfliegen sind. Herzlichen Glückwunsch!

Das Fazit? Mit den motivierten und zugleich motivierenden Trainern funktionierte die Überlandfliegerei bei allen Beteiligten, was für ein Erfolg! Hochzufriedene Segelflieger, die viel dazu gelernt haben und ihre Empfehlung zur Teilnahme an diesen Lehrgängen unbedingt mit diesen Fotos an Interessierte weitergeben möchten. Am Abreisetag überreichte Katja Bachmann aus der DAeC-Geschäftsstelle in Braunschweig folgenden Segelflugzeugführern das „Silberne Segelflieger Leistungsabzeichen C" direkt vor Ort: Asvath Ravichandran, Lennart Heims, Merlin Wimmer und Ole Bachmann. Herzlichen Glückwunsch!

Und was hatte das alles nun mit dem Haifisch zu tun? Seht selbst: Die ASW-19 der LSG Schäferstuhl, geflogen von Maximilian Sander und Merlin Wimmer:



„Der Haifisch"

Aus Platzgründen mussten wir diesen interessanten Bericht deutlich kürzen. Der gesamte Betrag kann hier nachgelesen werden:
www.luftsportmagazin.de/varrelbusch/

Text: Jörg Bachmann

IM NACHGANG ZUM STRECKENFLUGLEHRGANG

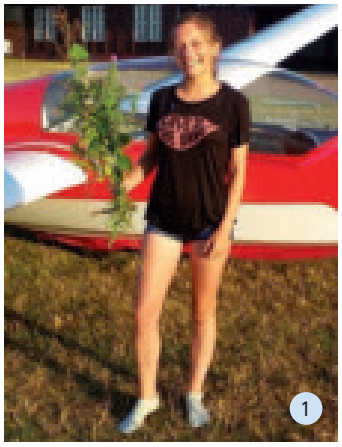
Der Streckenfluglehrgang in Varrelbusch liegt bereits einige Zeit zurück – inzwischen haben nun Jana Meyborg, Jannis Rassel, Katja Großmann, Moritz Werner und Julian Wollek ihren Segelflugschein von der Behörde erhalten.

Zusätzlich zu den bereits im Bericht Erwähnten haben ihre Silber–C nun auch folgende Piloten erhalten: Malte Bachmann (LSV Rinteln) und Maximilian Sander (LSG Schäferstuhl)

WIR GRATULIEREN

A-PRÜFUNGEN BÜCKEBURG

Der Luftsportverein Bückeburg-Weinberg e. V. freut sich, dass einige seiner Mitglieder die A-Prüfung bestanden haben und gratuliert ganz herzlich:

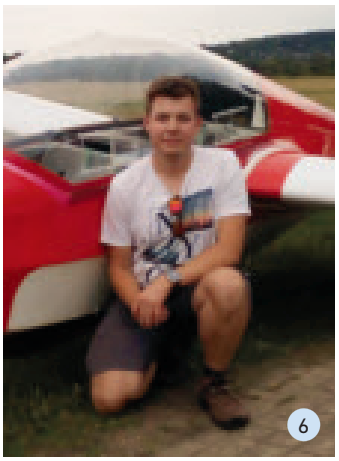

1

2

3

4

5


6

1: Maya Willhardt am 23.07.2020
2: Tobias Focke am 24.07.2020
3: Robin Gottschalk am 25.07.2020
4: Leon Sackhoff am 26.07.2020
5: Leon Krause am 27.07.2020
6: Tobias Hansen am 02.09.2020

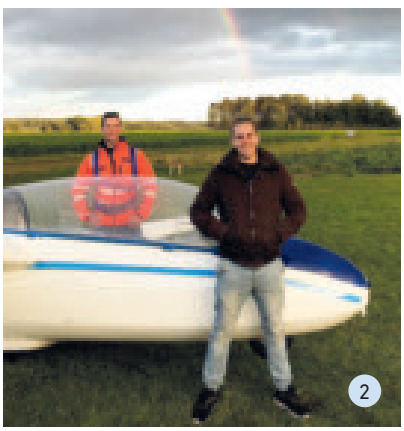
Maximilian Putzier

AM ENDE DES REGENBOGENS LIEGT EIN FLUGSCHEIN ...

Bei herbstlicher Naturkulisse absolvierte Jan Lasse Petersen am 13. Oktober seine praktische TMG-Prüfung auf der vereinseigenen Super Dimona HK36. Mit nahezu unbändiger Freude und Erleichterung – „Das ist mein Junge!" – war Fluglehrer Thoralf Gröper nach Prüfer Tim Würmann der erste Gratulant.
Noch ein Happy End zum Saisonabschluss, denn nach längerem Auslandsaufenthalt konnte Alexander Bargsten seine Segelflugausbildung erfolgreich abschließen, am 10. Oktober freute sich mit ihm unser Ausbildungsleiter Simon Bacher.

Always Happy Landings,
Airbus HFB Fluggemeinschaft e. V.

1


2

1: Jan Lasse Petersen, Tim Würmann, Thoralf Gröper
2: Alexander Bargsen, Simon Bacher

DER NACHWUCHS KOMMT!

Trotz verzögertem und erschwertem Start in die Flugsaison 2020 konnte sich Jonas Matura zum Saisonabschluss über seinen ersten Alleinflug freuen.
Die Airbus HFB Fluggemeinschaft e. V. gratuliert ganz herzlich!

Oliver Weiss

Kubilay Cavusoglu, Simon Bacher, Jonas Matura

HIMMELSSTÜRMERIN!

Nach nur zweimonatiger Ausbildung hat Josina Sophie Gerdes mit dem ersten Alleinflug am 29.08.2020 den Himmel für sich erobert.
Die Airbus HFB Fluggemeinschaft e. V. gratuliert ganz herzlich zur bestandenen A-Prüfung.

Always Happy Landings!
Der Vorstand

Josina mit Fluglehrer Harald Schliedermann

ALLEINFLUG VERDEN!

Der Verdener Luftfahrt-Verein e. V. gratuliert Jan-Niclas Stadtlander zum ersten Alleinflug.

Jan-Niclas mit Fluglehrer Carl Christian Grigo

ROTENBURG

Wir gratulieren Johannes Helle-Feldmann zur bestandenen SPL-Prüfung am 30.08.2020 in Rotenburg (Wümme)

VfL Rotenburg (Wümme) e. V.

Johannes Helle-Feldmann mit Prüfer Wilfried Müller (re.)

ROTENBURG PRTZWALK

Wir gratulieren zum ersten Alleinflug im Sommerlager in Pritzwalk
Kai Myrdal am 17.08.2020 und Carl Schmauks am 19.08.2020

VfL Rotenburg (Wümme) e. V.

Kai Myrdal

Carl Schmauks

NACHRUF WALTER WIEGEL

Mit großer Trauer haben wir die Nachricht vom Tod unseres Fliegerkameraden Walter Wiegel zur Kenntnis nehmen müssen. Walter verstarb am 8. September im Alter von 76 Jahren.
Als 15-Jähriger hat Walter mit dem Segelfliegen angefangen. Viele Jahrzehnte haben wir zusammen das Hobby der Fliegerei ausgeübt. Walter war immer für uns da, wenn wir seine Hilfe benötigten. Mit seinem exzellenten handwerklichen Geschick als gelernter Metaller, aber auch als „Holzwurm“ und durch seine vielseitigen Beziehungen hat er uns Goslarer Fliegern einiges ermöglicht, was ohne ihn nicht gegangen wäre. Unvergessen bleibt der Einsatz beim Aufbau unserer neuen Heimat „Bollrich“ in der zweiten Hälfte der 1970er, als es doch wider Erwarten gelang, in der ADIZ, so gut wie an der Sperrzone, ein Segelfluggelände genehmigt zu bekommen. Und nicht nur für unseren Verein hat er sich eingebracht. Fast 40 Jahre hat er als Werkstattleiter und Flugzeugschweißer so manches gerichtet, was andere verbogen hatten und etliche Bug- und Spornräder in die Gitterrümpfe von K 7 oder K 8 eingebaut. Wer ihm dabei zuschauen durfte, wird das nie vergessen.
Als das Ende des Bergbaus in Goslar das Aus für seinen geliebten Beruf als Maschinensteiger und Ausbilder bedeutete, hatte er das Glück, sein Hobby zum neuen Beruf zu machen. Er wechselte zum Luftfahrtbundesamt nach Braunschweig und hatte hier bis zum Eintritt in den wohlverdienten Ruhestand gut zwei Jahrzehnte gewirkt. Die Lizensierung von Prüfern von Luftfahrtgerät war der Schwerpunkt seiner Tätigkeit. Sehr viele neue Prüfer der verschiedensten Klassen haben unter seiner Regie ihre Lizenzen erworben. Als Ruheständler durfte er dann auch selbst als Prüfer tätig werden und hat dies mit großer Freude getan, bis die Krankheit ihn aufhielt.
Doch nicht nur handwerklich war Walter tätig. Über drei Jahrzehnte war er im Vorstand der Segelflugabteilung des MTV Goslar e. V. auf verschiedenen Positionen tätig. Er wurde dafür vom MTV zum Ehrenmitglied ernannt. Weitere Anerkennungen für seinen nimmermüden Einsatz sind die Ehrennadel des LVN für besondere Verdienste

und die Daidalos-Medaille des DAeC.
Wir werden Walter stets in bester Erinnerung behalten. Bei jedem Öffnen der Halle betätigen wir seine großartige Konstruktion des in Größe und Art wohl einmaligen Schwingtores.
Seiner Frau und den Kindern sprechen wir unsere Anteilnahme aus und hoffen, dass sie die Kraft dazu finden, diesen schmerzlichen Verlust bald überwinden zu können.
Im Namen des Vorstands und der Mitglieder der LSG Goslar e. V.

Johann E. Alberts

NACHRUF WERNER BRUCHERSEIFER

Tiefbewegt nehmen wir Abschied von unserm langjährigen Vereinsmitglied Werner Brucherseifer.
Werner war mehr als 50 Jahre Mitglied im Aero-Club Hodenhagen und hat davon zehn Jahre den Verein als erster Vorsitzender geführt und entwickelt. Werner war dem Flugsport tief verbunden. Er hat privat seine fliegerische Karriere bei der Bundeswehr begonnen, aus der er als Oberstleutnant und Kommandeur der Hubschrauber-Staffel in Celle Wietzenbruch ausgeschieden ist.
Sein fundiertes fliegerisches Wissen, seine humorvolle Art und sein Engagement für den Aero-Club werden wir schmerzlich vermissen.
Werner hat den Aero-Club von seinen Anfängen an mit seiner zupackenden Art geprägt.
Wenn es was zu bauen oder zu mauern gab, Werner war immer in vorderster Front dabei.
Ich persönlich habe seinen Rat und sein Wissen immer sehr geschätzt und ihn oft um Rat gefragt.
Das Fliegen und der Rallyesport waren sein Leben, Werner und seine „Rennziege“ waren weit über Hodenhagen hinaus bekannt.
Fast liebevoll haben ihn einige Mitglieder als „Häuptling Silberlocke“ bezeichnet, er hatte es sich verdient.

Wir werden oft und gerne an Werner denken und ihm ein ehrendes Angedenken bewahren.

Im Namen des Vorstandes
Wilhelm Herder 1. Vorsitzender
Aero-Club Hodenhagen e. V.

DER JAHRESABSCHLUSS WAR NASS

– wie dieser Bericht und die Fotos zeigen

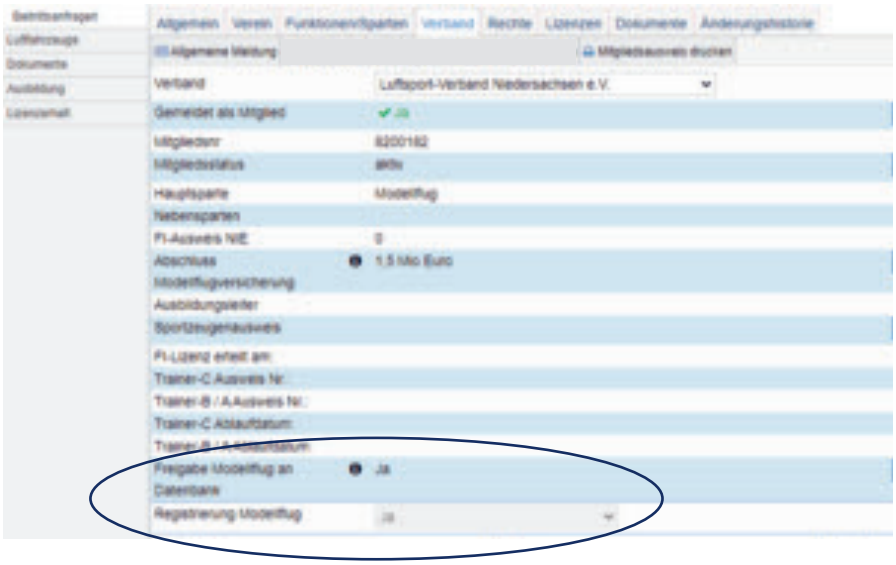
Ein Segelflugjahr beginnt mit dem Anfliegen im Frühjahr und mit dem Abfliegen im Herbst. Im Winter, der keine Thermik zum Segelfliegen bietet, werden die Flugzeuge gewartet und für das nächste Jahr sicher und schön gemacht.

Aber der Winter bietet auch Zeit für Theorieschulungen und Auffrischungen im Vereinsheim. Und am Samstag, dem 25. Oktober 2020 war es wieder soweit. Abfliegen war angesagt. Und während am Vormittag noch zehn Segelflugschlepps durchgeführt werden konnten, zog sich ab Mittag der Himmel zu und ab 13:30 Uhr nieselte es ununterbrochen bei einer geschlossenen Wolkendecke bei 1.000 ft. Und daher zeigen wir auch keine typischen Segelflugbilder, sondern Trocknungsmaßnahmen vor dem Einstellen.

Jürgen R. Grobbin

REGISTRIERUNG DER MODELLFLIEGER

Gemäß EU-Verordnung müssen sich alle Modellflieger bis zum 1. Januar 2021 beim Luftfahrtbundesamt registrieren. Hierzu auch unser Beitrag auf Seite 5 dieser Ausgabe. Ohne Registrierung ist in Zukunft kein Modellflug mehr möglich. In den Landesverbänden, die den „Vereinsflieger“ nutzen, kann dies recht einfach erfolgen. Nach Anklicken des Buttons (siehe Bild) müssen Name, Anschrift, Telefonnummer und eine gültige E-Mail-Adresse bestätigt oder eingegeben werden. Mit dem Absenden bestätigt das Mitglied, dass es mit der Weitergabe dieser Daten an den DAeC und das Luftfahrtbundesamt einverstanden ist. Die ebenfalls obligatorische Versicherungsnummer der über den Landesverband abgeschlossenen Haftpflichtversicherung wird vom System automatisch zugesteuert. Nach erfolgreicher Registrierung erhält der Modellflieger die Registrierungsnummer per E-Mail. Wichtige Information vom Versicherer des Verbandes: Voraussetzung für den bedingungsgemäßen Versicherungsschutz ist die Einhaltung aller gesetzlichen und behördlichen Regelungen, insbesondere die ab dem 01.01.2021 vorgeschriebene Registrierung beim Luftfahrtbundesamt.



TERMINE

Alle Veranstaltungen stehen unter dem Vorbehalt, dass die Allgemeinverfügungen in Zusammenhang mit der Covid 19 Pandemie diese zulassen.

VERBAND

13.03.2021 – Beginn: 10:00 Uhr	**Mitgliederversammlung 2021**	Ort wird noch bekannt gegeben

AUFFRISCHUNGSSEMINARE

16.01. – 17.01.2021	**Fluglehrer-Auffrischungsseminar FI(S) und FI(A)**	**Sportschule Lastrup**

MOTORFLUG

17.04.2021	**Rallyefliegerseminar**	Flugplatz Hodenhagen
28.07. – 01.08.2021	**20. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung**	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangsleiter: Theodor Dornemann

SEGELFLUG

07.08. – 14.08.2021	**Qualifikationsmeisterschaft**	Flugplatz Rotenburg (Wümme)

FLUGLEHRERAUSBILDUNG SEGELFLUG

04.02. – 14.02.2021	**FI(S) Fluglehrer-Ausbildungslehrgang Theorie**	Jugendgästehaus Gailhof, Wedemark (noch Plätze frei)
11.03. – 26.03.2021	**FI(S) Fluglehrer-Ausbildungslehrgang – praktischer Teil**	Segelfluggelände Celle-Scheuen (noch Plätze frei)

STRECKENFLUGLEHRGÄNGE SEGELFLUG

09.05. – 15.05.2021	**Ausrichter: Luftsportverein Bückeburg-Weinberg e. V.** **Ort: Flugplatz Bückeburg-Weinberg** **Meldeschluss: 28.02.2021**
26.07. – 06.08.2021	**Ausrichter: Luftsportverein Aue Hattorf e. V.** **Ort: Flugplatz Aue bei Hattorf** **Meldeschluss: 30.04.2021**

ULTRALEICHTFLUG FLUGLEHRER

März/April 2021	Kurzlehrgang für FI Segelflug, Motorflug

NACH ABSPRACHE

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

REDAKTIONSSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE FEBRUAR/MÄRZ 2021 IST AM 04.01.2021 !!!!

FLIEGEN. LERNEN. FEIERN.

Rheinland-pfälzisches Streckenflugtraining für Einsteiger in Utscheid

1

2

3

4

5

Vom 04.–11. Juli 2020 fand am Segelflugplatz Utscheid im dritten Jahr in Folge das NEST (#NeuEinsteigerStreckenflugTraining) statt. Das richtete sich an unerfahrene, motivierte Scheininhaber, die zwar gerne auf Strecke gehen würden, aber nie so richtig den Einstieg in diese Art der Fliegerei gefunden haben.

Innerhalb einer Woche halfen uns die Trainer intensiv dabei, an der Scheu vor dem Wegfliegen vom Heimatplatz zu arbeiten. In Kombination mit dem vorangegangenen Wochenendtheoriekurs im Winter war dies die ideale Möglichkeit das Streckenfliegen umfangreich und von Grund auf kennenzulernen, und zwar eine Woche lang mit Gleichgesinnten auf einem der schönstgelegenen Segelflugplätze der südlichen Eifel. In der elfköpfigen Truppe fanden sich zwei Schüler und ansonsten Scheininhaber von 17 bis 59 Jahren wieder. Die längsten bisherigen Flüge der Teilnehmer beliefen sich im Durchschnitt auf circa 300–400 km und ihr Flugbuch gab meist etwas um die 200 Stunden preis.

Betreut wurden wir von sieben Trainern, die jeweils spezielles Wissen aus vielen verschiedenen Bereichen der Segelfliegerei mitbrachten. Ob es das Alpenfliegen, intensives Wettbewerbsfliegen oder die Ortskenntnis war, so hatten sie alle eins gemeinsam, was sie uns in dieser Woche vermittelten: langjährige Streckenflugerfahrung.

Der Ablauf war meist der gleiche und startete mit einem gemeinsamen Frühstück bzw. mit gemeinsamem Frühsport – sofern man das denn wollte. Jeden Tag gab es je drei Dienste, die jeder Teilnehmer über die Woche verteilt in Teams ableistete: Wetter, Küche und Sicherheit. So konnte sich jeder in den gemeinschaftlichen Ablauf einbringen. Gerade der Wetterdienst verhalf uns allen zu mehr Selbstständigkeit und Selbstsicherheit in Bezug auf das tägliche Wetterbriefing, welches vor einem jeden Streckenflug notwendig und entscheidend ist. Leider war uns Petrus in dieser Woche nicht so wohlgesinnt, weswegen es nur auf insgesamt zweieinhalb Flugtage hinauslief. Diese sahen wie folgt aus:

Samstag: Der halbe Tag war unser erster Lehrgangstag. Hier wurden die mitgebrachten Flieger aufgerüstet und Probe geflogen, um den Flugplatz und seine Eigenheiten fliegerisch kennenzulernen. Trotz eindringlichen Wetterbriefings verlangte das Wetter Höchstleistung von allen Ortsfremden. Durch den starken und böigen Nordwind kam es zu starken Leewirkungen in Platzrundennähe, was dazu führte, dass es einer unserer Teilnehmer direkt am ersten Flugtag nicht mehr rechtzeitig zum Platz schaffte und in das Kornfeld neben dem Flugplatz außenlanden musste. Pilot und DG 100 haben fleißig Korn geerntet, waren aber beide unversehrt #KornfeldbrotherNo1.

6

7

8

9

1: Teilnehmer/-innen mit coronakonformem Abstand
2: Flugplatz Utscheid
3: Briefing in der Halle
4: Das Wetter ließ auch Zeit für Volleyball
5: Gute Laune am Abend
6: Die Landung im Getreidefeld überstanden DG 100 und ihr Pilot unbschadet.
7: Theoretische Vorbereitung im Clubheim
8: Startaufbau vor schöner Wolkenkulisse
9: Zwei erfolgreiche SPL-Prüfungen wurden während des Streckenfluglagers abgenommen: Segelflugreferent Frank Steege (links), Maximilian Goormann (Mitte), David Görgen (rechts), Prüfer Volker von Garrel (kniend)

Dienstag: Unser erster ganzer Flugtag! Nach dem gewohnten Wetterbriefing wurden wir in Zwei- bis Dreierteams eingeteilt und bekamen unsere Startaufstellung. Innerhalb des Teams besprachen wir unsere Strecke. Diese ergab sich aufgrund der eigenen Einschätzung und den persönlichen Wünschen. Je nach Leistungsfähigkeit, worauf sich unsere Trainer jeweils einstellten, sammelten alle Teams ordentlich Streckenkilometer und hatten einen super Flugtag.

Donnerstag: Heute war anspruchsvolles Bastelwetter. Viele Teams blieben in Platznähe und machten überwiegend Endanflugtrainings. Ein Teilnehmer verschätzte sich etwas und wählte gezwungenermaßen ebenfalls ein Kornfeld als Landeplatz. Er und die gelandete LS 8 wurden dann später völlig unversehrt von seinem Trainer zurückgeholt #KornfeldbrotherNo2.

Samstag: Eigentlich war unser Lehrgang nun offiziell vorbei, viele Teilnehmer und Trainer sind jedoch noch geblieben und haben das gute Wetter genutzt, um noch einmal gemeinsam im Team oder alleine auf Strecke zu gehen. Am Abend landeten lauter strahlende Gesichter, die so viele Kilometer gesammelt haben wie zuvor noch nicht und weit über ihr persönlich gestecktes Wochenziel hinausgeschossen sind #589,60.

Die restlichen Tage waren leider sehr verhangen und voller Regen. Jeder Teilnehmer hatte im Vorfeld einen Vortrag vorbereitet, in welchem er jeweils ein relevantes Thema in Bezug auf das Streckenfliegen aufbereitete.

Mein persönlicher Eindruck? Der perfekte Einstieg in das Streckenfliegen! Eine Woche, in der ein Anfänger einfach mal Anfänger sein durfte, ohne sich durch erfahrene Vereinskameraden abgehängt zu fühlen. Gerade als frischer Scheininhaber haben viele die Erfahrung gemacht, mit der neu gewonnenen Freiheit überfordert zu sein. Wie mache ich das Wetter? Wie plane ich eine Strecke? Wie viel kann ich mir zumuten und wie ist es im Team zu fliegen? Anders als in der Schulung wird man in dieser Phase gerade nicht mehr an die Hand genommen und findet sich trotz großer Flugmotivation schnell nur noch in Platznähe wieder. Und wenn die Hemmung wegzufliegen erst einmal entstanden ist, wird es für viele immer schwieriger, diese alleine und ohne Support zu überwinden.
Im Theorieblock gepaart mit dieser Praxiswoche haben uns die Trainer dabei geholfen selbstständiger zu werden. Jeder von uns hatte hier und da noch einmal die Fragezeichen im Gesicht stehen. Durch die Gemeinschaft und den nötigen Input von den Trainern wurde dem aber schnell abgeholfen, sodass nun jeder das „Eiserne Gepäck" für seine private Streckenfliegerei geschnürt hat. Abschließend lässt sich sagen, dass alle Tage lehrreich waren – die am Boden und die in der Luft. Spaß gemacht hat es allemal. Und nachdem man dann erst einmal etwas Erfahrung gesammelt hat, gibt es auch noch ein darauf aufbauendes Fortgeschrittenenlager. Mit dem großen Ziel, all das zu erreichen, was man sich für seine persönliche Fliegerei vorgenommen hat.
Persönlich wollen wir uns als Gruppe noch einmal ganz herzlich bei den Trainern aus ganz Deutschland und der Segelfluggemeinde Utscheid bedanken, die uns das ganze Trainingslager überhaupt ermöglicht haben und sich so geduldig mit jedem unserer Wünsche und Vorstellungen beschäftigt haben.

Elisabeth „Elli" Krell (LSC Leverkusen)

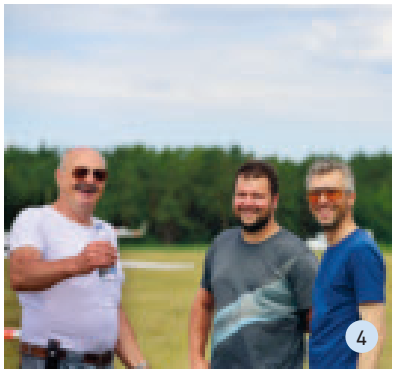
7 TAGE LEHRGANG – 7 TAGE STRECKENFLIEGEN!

Streckenfluglehrgang für Fortgeschrittene vom 18.07.–25.07.2020

1

2

3


4

5

Wie bereits im letzten Jahr trafen sich die Teilnehmer des diesjährigen „Streckenfluglehrgangs für Fortgeschrittene“ wieder in Ebermannstadt am Flugplatz Burg Feuerstein in der Fränkischen Schweiz, einem Thermikparadies für Segelflieger.

Unter den 20 Teilnehmern aus zwölf Vereinen und den sieben Trainern war dieses Jahr auch unser Präsident des Landesverbandes Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann, die 1. und 2. Vorsitzenden des Fördervereins Streckensegelflug in Rheinland-Pfalz (www.fvs-rp.de) Burghard Köhler und Heribert Pütz, sowie der Landessegelflugreferent Frank Steege; somit ein prominentes Feld. Auch die diesjährigen Nutzer der beiden Förderflugzeuge Simon Windt (LS8 „JO“) und Julian Kön (LS1f „RP“) ließen es sich nicht nehmen, den Lehrgang zu bereichern.

Hat im letzten Jahr noch die Theorie zeitlich die Flugzeit überwogen, wurden die Teilnehmer diesmal derart vom Wetter verwöhnt, dass an allen sieben offiziellen Lehrgangstagen und selbst bereits am Anreisetag geflogen werden konnte. Somit verwundert es nicht, dass fast 50.000 Streckenkilometer und 677 Flugstunden zusammengeflogen wurden (durchschnittlich fünf Stunden und über 360 Kilometer pro Flugtag und Pilot); ein absolutes Rekordjahr also.

Geflogen wurde in Teams von zwei bis vier Flugzeugen, vier Doppelsitzer und einundzwanzig Einsitzer. Dabei reichte die Bandbreite von Flugzeugen wie einer LS4 bis DG800 und auch Arcus M. Eine breite Vielfalt, was sowohl die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge als der Trainees angeht. So hatten die Trainer unter Federführung von Peter Fabian vor dem Gesamtbriefing täglich die Aufgabe, nicht nur den Vortag aufzuarbeiten, sondern auch immer Trainer und Trainees so in Gruppen einzuteilen, dass homogene Gruppen entstanden und jeder Teilnehmer nicht nur optimal gefördert, sondern auch gefordert wurde.

Neben einem ausführlichen Wetterbriefing durch unseren Wettermann Alfred Perlich, der immer zwei Teilnehmer in seine Präsentation integrierte, wurde auch jeden Morgen das Thema „Sicherheit“ großgeschrieben und entweder Geschehnisse des Vortages oder auch andere persönliche Erfahrungen der Teilnehmer geteilt, sodass jeder für seine eigene Fliegerei auch hier etwas mitnehmen konnte.

Nach der Streckenplanung in der eigenen Gruppe hieß es dann, den Flieger fertigmachen und die Gruppen so vorbereitend aufzureihen, dass immer zwei Gruppen als „kleines“ Grid in die Startaufstellung geschoben werden konnten. Nach den Erfahrungen des letzten Jahres lief dies derart reibungslos ab, dass alle binnen kürzester Zeit in der Luft waren. In der Luft galt es dann, als Team möglichst schnell zusammenzufinden und gemäß der vorher erfolgten Absprachen auch als Team gemeinsam die geplante Strecke anzugehen.

Die geflogenen Strecken, die zwischen 150 und auch deutlich über 600 Kilo-

1: Gemeinsames Kreisen über dem Thüringer Wald
2: Startaufstellung auf Burg Feuerstein
3: Letzte Eingaben in den Streckenflugrechner (Peter Fabian mit Trainee)
4: Beste Stimmung nach einem erfolgreichen Streckenflugtag (Ernst Eymann, Jonas Schur, Frank Steege)
5: Ein Eindruck vom allmorgendlichen Teilnehmer-Briefing
6: Gemeinsames Abbauen nach der ersten Außenlandung von Nils Weidmann mit seiner LS3
7: Letzte Vorbereitungen vor dem Start
8: Einer der vielen schönen Sonnenuntergänge auf dem Feuerstein
9: Trainer und Teilnehmer beim Debriefing vor dem Clubheim

metern lagen, führten dieses Jahr in alle Himmelrichtungen um Ebermannstadt. So waren wir an der Wasserkuppe (Rhön), auf der Schwäbischen Alb, im gesamten Frankenwald, dem Fichtelgebirge, im Thüringer Wald (Wolkenstraßen ohne Ende und Steigwerten bis 10 m/s), ja, sogar im Erzgebirge (mit einem kleinen Absitzer in Tschechien), dem Oberpfälzer und dem Bayrischen Wald (großer Arber) unterwegs. Die Region hat einfach so viel zu bieten, dass man es fast gar nicht aufzählen (einfach mal die Flüge im OLC anschauen) und in einer Woche gar nicht abfliegen kann.

Für die leibliche Woche sorgte der neue Pächter der Gaststätte am Feuerstein, der uns gemeinsam mit seiner Frau nicht nur mit einem hervorragenden Frühstück, sondern jeden Abend mit abwechslungsreicher deutsch-italienischer Küche versorgt hat. So war es ein Genuss, den Flugtag nach gutem Essen bei sensationell schönen Sonnenuntergängen und viel „Fliegerlatein" ausklingen zu lassen.

Eine Neuerung in diesem Jahr, die sehr gut angenommen wurde, war eine Rennaufgabe am vorletzten Tag. Diese kleine, aber fein ausgesuchte Strecke offenbarte nicht nur die Fortschritte und Lernerfolge der Teilnehmer, sondern auch ganz klassische Fehler, die man in diesem Zusammenhang machen kann. Nach einhelliger Meinung der Teilnehmer soll dies künftig fester Bestandteil des Lehrgangs werden.

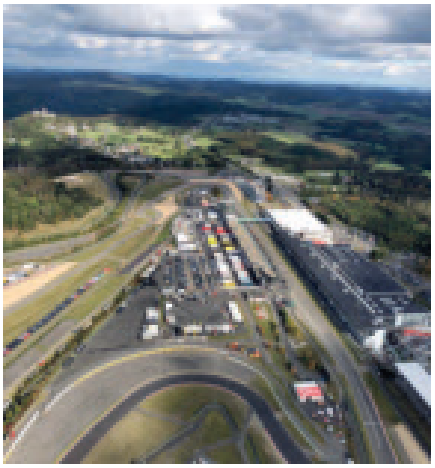
In der finalen Feedbackrunde wurde die hervorragende Vorbereitung durch Heribert Pütz sehr gelobt und allen Trainern ausdrücklich gedankt: dass sie sich immer wieder zur Verfügung stellen, die eigenen Ambitionen hintanstellen und somit den Teilnehmern ermöglichen, sich im Streckensegelflug mit solchen Maßnahmen weiterzuentwickeln. Einhellig war auch das Meinungsbild, nächstes Jahr nochmals am Feuerstein das Streckenfluglager durchzuführen.

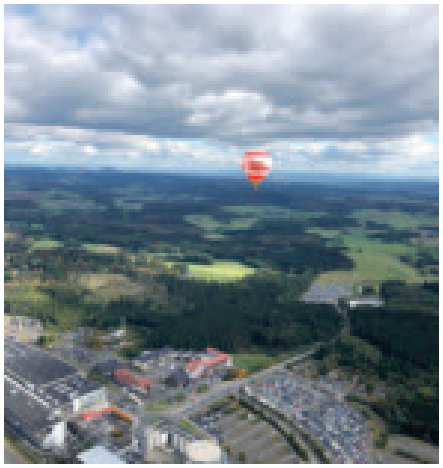
Alle Segelflugpiloten, die an einem solchen Lager, in dem mit dem nötigen Respekt vor der Sache und einer außerordentlichen Kameradschaft miteinander umgegangen wird, teilnehmen möchten, verweisen wir gerne an den Förderverein Streckensegelflug (www.fvs-rp.de), der es jedes Jahr möglich macht, dass zum rheinland-pfälzischen Ferienbeginn ein „Streckenflugtraining für Einsteiger" und im Anschluss für Fortgeschrittene stattfinden kann. Diesen ehrenamtlich tätigen Fliegerkameraden, den Trainern und den Teilnehmern ein herzliches Dankeschön. Wir haben alle wunderschöne und teils unvergessliche Flüge erlebt.

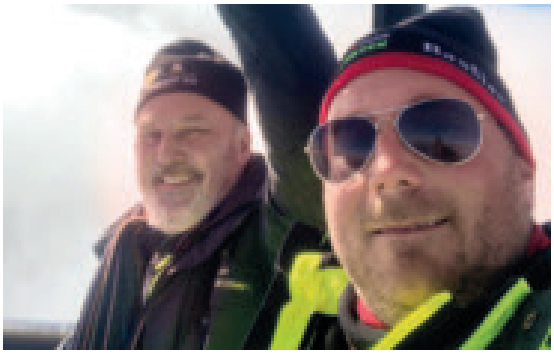
Auf ein Neues im nächsten Jahr.

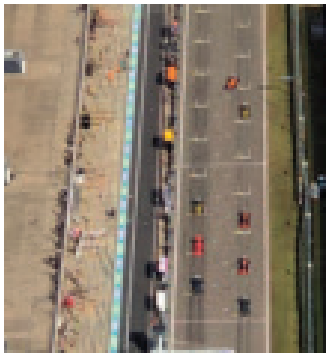
Jürgen Sottung

FORMEL-1 UND BALLONFAHRT, SCHNELL UND LANGSAM, WIE PASST DAS ZUSAMMEN?









Das Formel-1-Wochenende in der Eifel am 11.10.2020 hat uns inspiriert mal mit dem Ballon über den Nürburgring zu fahren. Ein Anruf bei AIS in Frankfurt hat bei mir Erstaunen hervorgerufen, es gibt kein NOTAM, welches eine VFR Sperrung nach sich ziehen würde.

Also war eine Überfahrt in Sicherheitsmindesthöhe möglich. Mit einem zweiten Ballonteam Von der Burg/Bettinger und wir Hölz/Wilbert wurde dann mehrmals telefoniert und dann den Entschluss gefasst: Treffpunkt am Sonntagmorgen um 11:00 Uhr am Fahrsicherheitszentrum am Ring.

Pünktlich eingetroffen aus Trier und Stromberg haben wir bei einem Becher Kaffee ein Briefing abgehalten. Das Wetter am Nürburgring, 6/8 bewölkt, Wind schwach, keine spürbare Thermik und 5 Grad plus.

Wichtig war, dass wir die Sicherheitsmindesthöhe exakt einhalten mussten, um zum einen die Hubschrauber von RTL, ADAC und Polizei nicht zu behindern und zum anderen die Rennstrecke nicht zu tief zu überfahren. Es gibt zu viele schlaue Besserwisser mit Handys, diesen Diskussionen wollten wir grundsätzlich aus dem Wege gehen.

Startplatzhöhe 550 m MSL, QNH 1019, also musste eine Fahrthöhe von → 700 m MSL bis zur Rennstrecke und dann → 850 m MSL um auf der sicheren Seite zu sein, gefahren werden.

Das Rennen wurde um 14:10 Uhr zur Einführungsrunde gestartet. Ich hatte mit drei Minuten Einführungsrunde geplant und rechnerisch waren ca. 5–7 Minuten Fahrzeit bis zum Ring einkalkuliert.

Unser Start war exakt um 14:05 Uhr local, und es hat genau gepasst. Wir fuhren um 14:14 Uhr in 850 m MSL steigend über der Rennstrecke.

Selbst in dieser Höhe, 300 m über Grund, ein Höllenlärm, wenn 20 Formel-1-Fahrzeuge auf die erste Kurve zu rasen. Bastian hat fleißig fotografiert und mit Langen Info gefunkt. Transponder 4402 und dann jede Menge VFR Verkehr mit den Freigabewünschen, ob man über den Ring fliegen dürfe.

Die weitere Fahrt ist schnell erzählt, war aber für uns der schönere Abschnitt dieser Herbstfahrt. Wir haben uns durch ein blaues Loch gezwängt und in FL 80 die weiteren drei Stunden treiben lassen.

Kurz vor Frankfurt-Hahn noch eine 747 in ca. 2 NM entfernt zur Landung auf dem Hahn gesehen. Über den Luftraum von Frankfurt-Hahn hinweg bis zum Pflichtmeldepunkt Sierra, danach Abstieg und Weiterfahrt bis kurz vor die Kontrollzone Ramstein zur Landung.

Ergebnis, 105 km Strecke, 4:15 Std. Fahrtzeit, beide Ballone sind in Wiesweiler gelandet mit einem Abstand von 80 m.

Klaus Wilbert
Ballonpilot aus Leidenschaft
Fotos von den Teams
von der Burg/Bettinger und Hölz/Wilbert

DIE LETZTE CHANCE

Fallschirmpacker-Lehrgang beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz in Bad Sobernheim

Ausbilder und Teilnehmer des Fallschirmpacker-Lehrgangs

„Wenn Plan A nicht mehr funktioniert, seid ihr gefragt!“ Mit diesen Worten begrüßten die beiden Ausbilder Helmut Bruders und Manfred Petry am 22. Oktober die sechs Teilnehmer zum Fallschirmpacker-Lehrgang in Bad Sobernheim.

Vier intensive Ausbildungstage, vollgepackt mit Theorie und einem großen Praxisteil, warteten auf die Teilnehmer aus Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Bayern.

Bevor es richtig losgehen konnte, hieß es erst einmal Theorie pauken. Dabei ging es neben den rechtlichen Vorschriften und Regularien vor allem um den Aufbau, die Materialien und den richtigen Umgang mit den Rettungsschirmen. Im Anschluss folgte der Praxisteil. Jeder Teilnehmer konnte auf Wunsch den Packvorgang für zwei verschieden Schirmmuster erlernen. Die Ausbilder erklärten jeden Schritt vorab im Detail.

Danach hieß es dann endlich „Ran an die Schirme“. Von morgens bis spät abends wurde Schirm um Schirm gepackt, bis nicht nur die Köpfe, sondern auch die Finger vom Einschlaufen der Fangleinen glühten. Die Ausbilder beobachteten dabei jeden Handgriff genau und verrieten unzählige Tipps und Tricks aus ihrer jahrelangen Erfahrung als Rettungsschirmprüfer und -packer.

„Mir ist es wichtig, dass sich die Teilnehmer beim Packen des Rettungsschirms sicher fühlen. Es ist keine Schande den Schirm nochmal zu öffnen und von vorne zu beginnen, um sicherzustellen, dass auch wirklich alles passt“, so Helmut Bruders. Der Fallschirmpacker trägt eine große Verantwortung. Beim Packvorgang dürfen keine Fehler passieren. Im Ernstfall bietet der Rettungsschirm die letzte Chance für den Piloten.

Die notwendige Sicherheit beim Packvorgang kommt aber nur mit ausreichender Übung. Deshalb wurde großer Wert auf einen hohen Praxisanteil während des Lehrgangs gelegt. So mancher Teilnehmer kämpfte bis spät in die Nacht mit den Fangleinen und dem Einpacken der Fallschirmkappe. Vor allem die Fixierung des Hilfsschirms brachte die Packer-Neulinge an ihre Grenzen. Wenn die Kraft in den Armen nach unzähligen Packvorgängen schwand, musste auch schon mal das Knie herhalten, um der störrischen Feder des Hilfsschirms Herr zu werden.

Während des Praxisteils durfte ein Packtisch von höchstens zwei Personen benutzt werden. Zudem wurden die Teilnehmer auf mehrere Räume aufgeteilt. Auch das permanente Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes und die Einhaltung der Hygienevorschriften waren unerlässlich. Dies tat der Freude und dem Spaß am Lehrgang aber keinen Abbruch.

„Dass wir unsere Kurse auch dieses Jahr anbieten können, ist uns ein großes Anliegen“, so der Geschäftsführer des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz. Leider wurden 2020 coronabedingt viele Kurse deutschlandweit abgesagt, was die Aus- und Weiterbildung deutlich schwieriger gestaltete. Die drei bayerischen Teilnehmer nahmen eine über 400 km weite Anreise auf sich, um die Ausbildung zum Rettungsschirm-Packer absolvieren zu können.

Zum Schluss hieß es nochmal ordentlich schwitzen und ein bisschen Herzklopfen ertragen. Das in den letzten Tagen erlernte Knowhow durfte in einer Theorieprüfung und einer praktischen Prüfung je Schirmmuster unter Beweis gestellt werden. Am Ende des Packvorgangs wurde jeder Rettungsschirm vor den Augen der Prüfer nochmal ausgelöst und dabei der korrekte Öffnungsvorgang kontrolliert. Schließlich durften sich aber alle Teilnehmer über die bestandenen Prüfungen und hervorragenden Ergebnisse freuen. Mit einem hinter den Masken versteckten Lächeln wurden die Bescheinigungen von den zufriedenen Ausbildern überreicht.

LSV Essweiler

ERFOLGREICHER SAISONABSCHLUSS!

Sonntag, 18.10.2020, 11:35 Uhr UTC (13:35 Lokalzeit), Niclas und sein Prüfer steigen nach dem dritten Start aus der Ka7 aus, die Prüfung ist bestanden! Herzlichen Glückwunsch!

Vor dem Schulungsflugzeug Ka7 – Niclas (links), Peter (rechts)

Doch schauen wir mal zurück, 2 Jahre, 139 Tage, 20 Stunden und 28 Minuten um genau zu sein. In einer anderen Zeitrechnung – bei Piloten öfter angewendet – genau 200 Starts und 64:31 Flugstunden früher: Niclas steigt während unseres Schnupperkurses über das verlängerte Pfingstwochenende mit unserem Cheffluglehrer Thomas in

den TWIN und hebt das erste Mal ab. Sechs Minuten später setzen die beiden wieder auf. Der erste Flug war schnell vorbei, die neu entdeckte Leidenschaft beginnt. Schnell ist klar, Niclas hat das Ziel genau vor Augen: schnellstmöglich den Flugschein in den Händen halten!
Stetig entwickelt er sich weiter, baut seine Fertigkeiten im Umgang mit der Ka7 aus. Start und Landung sind die kniffligsten Abschnitte, doch auch diese stellen bald keine Herausforderung mehr für den damals 16-Jährigen dar. Nach 95 Starts mit Fluglehrer geht es am 10.06.2019 zum ersten Alleinflug. Dieser Abschnitt in der Ausbildung wird A-Prüfung genannt. Die Flugschüler haben bis dahin das Wissen und die Fertigkeit, unter Aufsicht eines Fluglehrers alleine zu fliegen. Die Prüfung besteht aus einem theoretischen Teil und drei Flügen hintereinander. Diese Flüge absolviert Niclas routiniert mit insgesamt 17 Minuten Flugzeit.
Ab jetzt nimmt das Ganze richtig Fahrt auf. Über Winter wird nicht geflogen, Niclas verbringt dennoch (fast) jede freie Minute am Platz, hilft in der Werkstatt und kümmert sich um die Flugzeuge, die er selbst fliegt. Sie müssen schließlich für die kommende Saison in perfektem Zustand sein. Es warten viele Starts auf sie! Parallel dazu lernt Niclas schon fleißig für die Theorie. Sie ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zum Piloten. Fokussiert geht er dem Ganzen nach, immer mehr überraschende Fragen von Fluglehrern werden ohne Schwierigkeiten beantwortet. Am 21.09.2020 geht es dann zum Flughafen Hahn. Dort sitzt der Landesbetrieb Mobilität. Die Theorieprüfung steht an, außerdem wird geprüft, ob Niclas in der Lage ist den Funk korrekt zu bedienen. Nicht wie die meisten, die das sogenannte Sprechfunkzeugnis nur in deutscher Sprache machen, macht er es auch noch in englischer Sprache. Nach einem anstrengenden Tag das Ergebnis: alle Fächer inklusive der Sprechfunkzeugnisse sind bestanden.
Nun drängt die Zeit! Die Tage werden kürzer, das Wetter schlechter. Ein Prüfer muss her. Dies war dann auch, wie ihr schon wisst, am vergangenen Sonntag, dem 18.10.2020, so weit. Nach einer erneuten intensiven mündlichen Prüfung der theoretischen Kenntnisse startet Niclas mit Prüfer drei Mal. Das Ergebnis natürlich: bestanden!
Doch damit war der vergangene Sonntag noch nicht vorbei. Einen ebenfalls großen Schritt in Richtung Lizenz hat Peter gemacht. Er begann am 20.06.2019 seine Ausbildung im Luftsportverein Eßweiler und hat nun auch noch kurz vor Ende der Saison 2020 einen Meilenstein in der Ausbildung gemeistert: Nach 107 Starts mit Fluglehrer schickte unser Fluglehrer Markus ihn zu seinem 108. Start alleine in die Luft. Nach insgesamt drei Starts mit sauberen Landungen hatte er die A-Prüfung bestanden und darf nun alleine fliegen. Herzlichen Glückwunsch!
Alle Mitglieder des LSV wünschen euch beiden alles Gute und sind gespannt, was die nächste Saison bringen wird!

Lukas Eichel

Aero-Club Nastätten

BUNTE HISTORISCHE HOLZVÖGEL ÜBER DEM BLAUEN LÄNDCHEN

Entspanntes Oldtimerfliegen im Westtaunus

1

2

1: Die Fotos zeigen das Grunau Baby IIB, die Slingsby T 21 und den Bergheimer Doppelraab VI beim Typenfliegen
2: Jungfluglehrer Felix Rahn bei seinem ersten Baby Start. Nach der Landung war das Strahlen noch viel breiter!

2020 mussten wegen Corona die meisten größeren Flugveranstaltungen ausfallen. Deshalb hat der Aero-Club Nastätten (ACN), der in der Region für seine Streckenflugerfolge bei zentralen und dezentralen Wettbewerben bekannt ist, nach dem Ende der Bundesligasaison ganz kurzentschlossen einige Oldtimer-Segelflugzeuge zu einem kleinen, aber feinen Freundschaftstreffen eingeladen.

Mittlerweile ist im ACN eine beachtliche private Oldtimer-Flotte von sieben Seglern dauerhaft stationiert, darunter drei Vorkriegsmodelle (SG 38, Grunau Baby IIB und Rhönsperber), zwei Doppelsitzer (Slingsby T 21 und Doppelraab IV) sowie zwei Ka 6 CR. Diese stehen bzw. hängen in der großen Segelflugzeughalle einträchtig neben ASH 25, Antares, mehreren DG 800 und vielen anderen Seglern. Und auch in der Vereinsflotte fliegen mit der „kleinen" Ka 6, Ka 8B, ASK 13 und dem Motorsegler SF 25 C noch immer vier Oldtimer, die sich in der Ausbildung und für Genussflüge großer Beliebtheit

erfreuen. Daneben gibt es aber auch sieben moderne Kunststoff-Segler, darunter eine DG 1000 T und eine Super-Dimona als Schlepp-Flugzeug.
Der Segelflugplatz im Blauen Ländchen verfügt durch seine vergleichsweise großen Hallen, die thermisch sehr gute Lage am Nordrand des Taunus und die Länge des Segelfluggeländes über ausgezeichnete Rahmenbedingungen für Fliegen mit historischen Seglern. Und auch das Wetter hat im Spätsommer optimal gepasst, sodass alle Teilnehmenden viele schöne Flüge hatten.
Und so gab es am letzten Augustwochenende am Himmel über Nastätten eine ungewöhnlich große Ansammlung von bunten Oldtimer-Segelflugzeugen zu bewundern. Von der Wasserkuppe war ein OSC-Team mit der Ka 2b und dem frisch grundüberholten Rhönbussard („Rhönvater") gekommen, aus Bergheim (NRW) ein privater Doppelraab VI und aus Altfeld bei Nürnberg eine SF 26.
Aber obwohl so viele Flugzeuge echte Oldies waren, waren einige Piloten (wie der 24-jährige Maurice Thies aus Bergheim) noch richtige Youngster. Der ACN freut sich, dass auch immer mehr Jugendliche die Faszination von historischen Flugzeugen entdecken und die Nachfrage nach Gastflügen in den historischen Doppelsitzern sehr hoch war.

Am Sonntagmorgen ließ der ACN die Segelflughistorie dann noch einmal ganz stilecht aufleben: Es wurden mit dem am Platz stationierten privaten SG 38 drei Segelflug-Starts am Gummiseil durchgeführt. Voraussetzung dafür ist eine große und laufbereite Bodenmannschaft, die sogenannten Gummihunde, die dann mithilfe eines straff gespannten Gummiseils das Gleitflugzeug in die Luft katapultieren. Da die anwesende Bodenmannschaft zahlenmäßig nicht ganz so stark war, wurde das Nastätter Gummihunde-Team durch zufällig vorbeikommende laufstarke Spaziergängerinnen kräftig mit unterstützt. Und die Haltemannschaft konnte durch eine feste Konstruktion an der Autokupplung, die vom Fluglehrer an der Fläche ausgelöst wurde, ersetzt werden. So kam der Senior der Truppe, Karl-Heinz Kellermann vom OSC Wasserkuppe, und eine der ACN-Pilotinnen in den Genuss, mit Menschenkraft abzuheben und erzielten dabei sogar zweistellige Flugzeiten (in Sekunden).
Von Freitagnachmittag bis Sonntagabend wurden aber auch viele Thermikflüge mit den Oldtimern durchgeführt und es gab für die Flugschüler und alle Interessierten die Gelegenheit, in einem der vier doppelsitzigen Oldtimer selber mitzufliegen, was auch eifrig genutzt wurde. Am Samstagabend zog ein Schauer mit eingelagertem Gewitter heran. Gerade noch rechtzeitig kamen alle Holzvögel in der großen Vereinshalle unter, wo sie auch über Nacht aufgebaut untergebracht werden konnten. Und es bildete sich zum Abschluss des Tages ein farbenprächtiger doppelter Regenbogen, der die letzten Landungen der Oldtimer wunderschön einrahmte.
Das entspannte Oldtimerfliegen hat allen beim Fliegen, Mithelfen und Zuschauen so viel Freude gemacht, dass am zweiten Septemberwochenende bei erneut hochsommerlichen Temperaturen mit zwei historischen Doppelsitzern und dem einsitzigen Cabrioflieger Grunau Baby IIB noch ein Nachschlag stattfand. Dabei kamen dann auch alle interessierten Anwesende in den Genuss, in einem historischen Doppelsitzer oder dem offenen Baby an der Winde zu starten.
2021 soll es erneut so ein entspanntes Freundschaftstreffen mit einer bunten Flotte von historischen Segelflugzeugen in Nastätten geben. Der ACN würde sich sehr freuen, wenn dann auch wieder Gäste aus der einheimischen Bevölkerung die Gelegenheit bekommen können, die seltenen Oldtimer am Boden und in der Luft ausgiebig zu bewundern.

Claudia Galikowski

Aero-Club Pirmasens

AERO-CLUB PIRMASENS STELLT DIE JÜNGSTEN MOTORFLUGFLUGLEHRER IN RHEINLAND-PFALZ

Robin Agne ist der jüngste Motorfluglehrer des Aero-Club Pirmasens in Rheinland-Pfalz, gefolgt von dem vier Monate älteren Marvin Keller (Dellfeld). Beide sind 23 Jahre alt.

Angefangen haben die beiden mit 14 Jahren mit dem Segelflug und dabei reichlich Erfahrung gesammelt. Die Motorflugausbildung erfolgte im Anschluss, mit dem Ziel auch Motorfluglehrer zu werden. Inspiriert hat die beiden der Umgang mit Menschen aller Berufsgruppen und jeden Alters, sowie die eigene Horizonterweiterung Neues zu erlernen und das fliegerische Wissen bereits in jungen Jahren weitergeben zu können.

Bis zum Motorfluglehrer war es jedoch ein weiter Weg. 200 Flugstunden Erfahrung auf motorgetriebenen Luftfahrzeugen sind notwendig um die Ausbildung beginnen zu können. Weitere 30 Flugstunden in der Fluglehrerausbildung und 120 Stunden Theorie waren notwendig. Die gewaltige Anzahl an Flugstunden ist ein großer Kostenaufwand, der jedoch durch das Absetzen von Fallschirmspringern und das Schleppen von Segelflugzeugen das Taschengeld nicht belastete und anders nicht machbar gewesen wäre.
Beide verfügen bereits über 500 Flugstunden Erfahrung sowie eine Nachtflugberechtigung. Stolz ist der

Robin Agne (Kaiserslautern) (links), Marvin Keller (Dellfeld) (rechts), beide 23

Aero-Club auf die beiden jüngsten Motorfluglehrer in der Vereinsgeschichte, die auf einmotorigen Flugzeugen bis max. 2 Tonnen Abfluggewicht und vier Sitzplätzen nun ausbilden dürfen.

FELIX KRIES (19) JÜNGSTER SEGELFLUGLEHRER IN RHEINLAND-PFALZ

Bereits mit 19 Jahren hat Felix Kries (Landstuhl) den Schulbetrieb nach Erwerb der Segelfluglehrerlizenz aufgenommen. Eine tolle Leistung in diesem Alter und nun ist er der jüngste Segelfluglehrer in Rheinland-Pfalz.
Felix machte mit 18 Jahren schon von sich reden, nachdem er einen Non-Stopp-Flug im Segelflug von Bordeaux nach Sarre-Union quer durch Frankreich absolvierte. 2020 gelang ihm ein 950 km-Flug vom Heimatflugpatz Pirmasens aus mit einem Wendepunkt in der Nähe von Leipzig und wieder zurück in neun Stunden und dreißig Minuten. Mit seinen bereits 450 Stunden Segelflugerfahrung ist er für den Pilotennachwuchs bereits „ein alter Hase" und für die Sportförderung besonders in der Luft der Langstreckenmeister.
Durch seine Qualifikation für die Deutsche Meisterschaft im Segelflug gelang es ihm, einen der wenigen Plätze in der Sportfördergruppe der Bundeswehr zu bekommen. Er wird seinen Dienst im Januar nächsten Jahres beginnen.

Felix Kries

LSV Bad Neuenahr

MIT DEM HUBSCHRAUBER ÜBER DAS AHRTAL

Mitglieder des LSV Bad Neuenahr hoben mal anders ab

Michael Kügelgen mit seiner Lebensgefährtin Silvia Beutgen vor dem Hubschrauber Cabri G 2 (links). Beindruckend ist die Sicht – hier beim Flug über dem Ahrtal.

Schon seit geraumer Zeit sorgt der kleine Hubschrauber von Michael Kügelgen bei den Luftsportlern des LSV für Aufsehen, wenn er von seiner Heimatbasis in der nahegelegenen Grafschaft zum Tanken an die Zapfsäule auf dem Flugplatz Bengener Heide schwebt. Da Neugier und Interesse der Fliegerkameraden so groß waren, hatte sich Michael entschlossen, am Sonntag, den 20.09.2020, für Vereinsmitglieder kostenlose Rundflüge mit seiner D-HOBO anzubieten.
Im Nu waren die Plätze vergeben, sodass Michael noch einen zweiten Termin einplanen musste, um allen Wünschen gerecht zu werden.

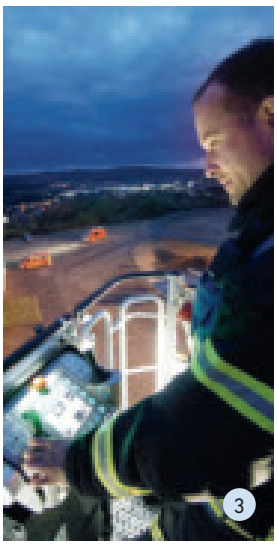
Michael Kügelgen, Gründer und Inhaber der Firma MK-Technologie, ein Unternehmen, das sich in der Herstellung von Feingussanlagen weltweit einen Ruf geschaffen hat, fliegt den Hubschrauber schon seit acht Jahren und ist von seiner Zuverlässigkeit überzeugt. Die D-HOBO ist eine Cabri G 2 und wird in Südfrankreich von der Firma Guimbal gebaut. Der Verbrennungsmotor hat 165 PS, man kann damit eine Reisegeschwindigkeit von 170 km/h erreichen. Mit vollen Tanks kommt man bis zu 700 km weit.
Dieser Hubschraubertyp wird auch zur Ausbildung von angehenden Hubschrauberpiloten eingesetzt, da er in Anschaffung und Unterhalt deutlich günstiger ist als vergleichbare Modelle. Für die Pilotinnen und Piloten des LSV, die gewohnt sind mittels Propellerkraft oder über eine Seilwinde in die Luft zu kommen, war das schon ein besonderes Erlebnis, auch mal auf der Stelle zu schweben, ganz untypische Flugmanöver und die Wendigkeit dieses Fluggerätes zu erleben. Gerade den jungen Nachwuchspiloten konnte man die Freude und die Begeisterung für diese Art zu fliegen in den Gesichtern ablesen.

Andreas Pradel

FSV Bad Sobernheim

FEUERWEHR UND PILOTEN PROBTEN DEN ERNSTFALL AUF DEM DOMBERG

Über 40 Helfer retteten nach simuliertem Flugzeugunfall und löschten Brand



1: Erste Hilfe kann in einem Notfall jeder leisten. Die FSV-Piloten und Flugleiter üben den Ernstfall
2: Nach kurzer Zeit war die Freiwillige Feuerwehr Bad Sobernheim auf dem Domberg. Angenommen wurde ein Flugzeugunfall mit Verletzten
3: Auch die große Drehleiter kam bei der Übung zum Einsatz. Johannes Zauner kann sie bis auf 30 m Höhe ausfahren
4: Auch bei Regen und Wind durften die Schnupperflieger am Samstag in den Cockpits Platz nehmen
5: Pilotin für einen Tag – Klara Luckert scheint es an Bord von Fluglehrer Jonathan Sutor zu gefallen

Mit einer gemeinsamen Rettungsübung haben Piloten des Flugsportvereins Sobernheim (FSV) und Ehrenamtliche der Freiwilligen Feuerwehr aus Bad Sobernheim und aus Steinhardt den Ernstfall auf dem Flugplatz Domberg geprobt. Angenommen war ein nach einem Rollschaden brennendes Flugzeug sowie mehrere Verletzte. Solche gemeinsamen Übungen finden auf den Domberg mindestens alle zwei Jahre statt.

Die Beleuchtung vor dem Tower-Gebäude des Flugplatzes sorgte an diesem letzten Freitag im September gegen 19:30 Uhr für eine unwirkliche Kulisse. Halogenstrahler tauchten alles in gleißendes Licht, das blaue Blinklicht einiger der insgesamt sieben Rettungsfahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehr aus Bad Sobernheim und aus Steinhardt verstärkte dies noch. 28 Feuerwehrfrauen und Feuerwehrmänner bot die Wehr auf, nachdem sie wenige Minuten zuvor telefonisch von den Piloten des FSV zu Hilfe gerufen worden war.

Diese hatten mit ihrer am Platz vorhandenen Rettungsausrüstung bereits versucht, den simulierten Schaden einzudämmen und Erste Hilfe zu leisten. Man hatte angenommen, dass ein Pilot beim Rollen seines Flugzeuges einen Schwächeanfall erlitten und mit seiner Maschine einen Segelflugzeug-Anhänger gerammt hätte. Dabei hätte der Motor Feuer gefangen. Es galt nun, sowohl den Piloten als auch einen eingeklemmten Mechaniker zu retten. Darüber hinaus gab es noch zwei weitere Verletzte im Tower-Gebäude – so das angenommene Szenario.

Dr. Felix Welker, zweiter Vorsitzender des FSV und langjährig in der Feuerwehr engagiert, hatte auf Seiten des Flugsportvereins diese Übung zusammen mit Flugsicherheitschef Wolfgang Mirkes organisiert. „Es ist ganz wichtig, dass wir immer wieder Notfälle wie diese praktisch üben“, sagt Welker. „Ein Unfall kann jederzeit passieren, und dann sollten wir alle wissen, was zu tun ist.“ Vor zwei Jahren habe man das letzte Mal einen Rettungseinsatz zusammen mit der Feuerwehr simuliert.

Auch für die Sobernheimer Feuerwehr war dieser Einsatz auf dem Flugplatz

eine willkommene Gelegenheit, ihr Können praktisch unter Beweis zu stellen. „Alle zwei bis drei Wochen stehen Übungen bei uns auf dem Programm, wenngleich auch nicht in einer solchen Größenordnung“, sagt Zugführer Matthias Giselbrecht. Zusammen mit seinem Zugführer-Kollegen Stefan Müller hatte er diesen Einsatz vorbereitet. Unter anderem kam die große Drehleiter zum Einsatz, mit deren Hilfe Johannes Zauner den verletzten Flugleiter (eine Puppe) vom Kontrollturm auf den Boden befördern konnte. Mit ihren 30 m Länge ist diese Drehleiter eine von fünf, die es im Landkreis gibt. Rund 30-mal komme sie pro Jahr zum Einsatz, erklärt Zauner. Während er dies sagt, piepst sein Meldeempfänger und ruft ihn zu einem Einsatz – diesmal allerdings zu einem echten.

Bei der Nachbesprechung ließen Piloten und Feuerwehrangehörige diese Übung noch einmal kritisch Revue passieren. Das eine oder andere, so fand man heraus, könne man noch verbessern. Aber im Prinzip habe man einen hohen Sicherheitsstandard gezeigt und Rettungstechnik verlässlich eingesetzt. Dass das Zusammenspiel im FSV nicht nur funktioniert, wenn es um eine Übung mit der Feuerwehr geht, zeigten die Piloten am Tag darauf, an dem sie wieder zum Schnupperfliegen eingeladen hatten. Elf Erstlingsflieger nahmen die Gelegenheit wahr und setzten sich in Seglern und Motormaschinen auf den Sitz des Flugzeugführers. Dies allerdings bei untypisch schlechtem Wetter. Kräftiger Wind und Regen prägten diesen Tag. Trotzdem war den elf Schnupperfliegern anzumerken, dass dieses Erlebnis sie begeistert hat.

Joachim Mahrholdt

Fotos: Joachim Mahrholdt

LSV Bad Neuenahr-Ahrweiler

ERFOLGREICHE AUSBILDUNGSSAISON BEIM LSV BAD NEUENAHR-AHRWEILER

1: Fliegerlager 2020
2: Vier neue Alleinflieger – von links Benedict Suberg, Johanna Kemper, Marcus Welp und Johan Prince
3: Nicolas und Dirk Ableiter nach bestandener A-Prüfung

Der Ausbildungsleiter des LSV Bad Neuenahr-Ahrweiler, Peter Metzen, kann zufrieden auf eine erfolgreiche Saison zurückblicken. Insgesamt sechs Flugschülerinnen und Flugschüler im Alter von 14 - 64 Jahren haben sich in den vergangenen Monaten freigeflogen und ihre A-Prüfung abgelegt. Dabei sah es zum Beginn der Saison durch die Coronapandemie eher schlecht aus. Erst Mitte April konnte der Flugbetrieb eingeschränkt aufgenommen werden und es war lange fraglich, ob das diesjährige Fliegerlager überhaupt stattfinden würde.

Ein Team um Markus Werner erarbeitete ein Hygienekonzept und stimmte es mit den zuständigen Behörden ab. So war es dann Ende Juli doch möglich, dass 25 Teilnehmer ihre Zelte aufschlagen konnten. Beim täglichen Briefing durch die Fluglehrer Steffen Leuer und Justus Israel wurden nochmals alle auf das Einhalten der Hygieneregeln hingewiesen. Das Zubereiten und die Ausgabe der Mahlzeiten mussten gut organisiert sein und verlangten von allen Teilnehmern Disziplin. Um das Infektionsrisiko so niedrig wie möglich zu halten, wurden mehrfach täglich die sanitären Einrichtungen gereinigt und desinfiziert. In der zweiten Woche des Fliegerlagers kamen dann noch die Pilotinnen und Piloten der Flugwissenschaftli-

chen Vereinigung Aachen dazu, die ihr Fliegerlager dieses Jahr auf der Bengener Heide abhielten, da am Flugplatz Aachen Merzbrück, bedingt durch Umbauarbeiten, Segelflug nicht uneingeschränkt möglich war.
Aufgrund des guten Wetters und der Unterstützung der anderen Vereinsfluglehrer kamen die Flugschüler während des Fliegerlagers auf vier bis fünf Starts am Tag. Das brachte natürlich viel für die fliegerische Ausbildung. Deshalb war es auch nicht verwunderlich, dass Mitte September gleich fünf Flugschüler ihren ersten Alleinflug absolvierten. Da mussten die älteren Vereinsmitglieder schon lange zurückblicken, um sich an etwas Vergleichbares zu erinnern. Ein großer Dank aller Alleinflieger ging natürlich an die Fluglehrer des Vereins, die bei der traditionellen „Fliegertaufe" den ersten Klaps auf das wichtigste Instrument eines Segelfliegers geben durften.

Andreas Pradel

WIR GRATULIEREN

FSV Sobernheim

EIN NEUER ALLEINFLIEGER AN SOBERNHEIMS HIMMEL

Freiflug nach zweieinhalb Monaten – Als „Pilot für einen Tag" begonnen

So wünscht es sich jeder Flugschüler, jeder Fluglehrer und jeder Vereinsvorsitzende: Nach nur zweieinhalb Monaten intensiver Schulung hat sich jetzt Reiner Weidemann auf dem Twin Astir des Flugsportvereins Sobernheim (FSV) freigeflogen. Anfang Juli hatte er beim ersten Schnupperfliegen dieses Jahres auf dem Domberg mitgemacht und gleich Feuer gefangen „für das richtige Fliegen", wie der 61-jährige Ingenieur aus Mainz sagt. Als langjähriger Modellflieger kennt er sich mit der Flugphysik natürlich aus. Die Faszination aber selber in einem Cockpit zu sitzen und ein Flugzeug zu steuern, lässt sich nicht Lehrbüchern entnehmen – die muss man schon selbst erleben.
Die Teilnahme am Schnupperfliegen Anfang Juli hat jedenfalls für Reiner Weidemann einiges in seinem Leben verändert. So versucht er nach Möglichkeit jedes Wochenende am Platz zu verbringen. Und sein Eifer wurde jetzt ausgesprochen rasch belohnt: Nach knapp 14 Stunden Flugzeit und 60 Starts mit Lehrer hat er drei weitere allein absolviert und sich somit freigeflogen. Und wie es sich dann gehört, warteten am Boden schon die Kameraden, um ihm zu gratulieren und mit einem Klaps auf den Po alles Gute für seine fliegerische Zukunft zu wünschen.

Reiner Weidemann im Kreise seiner Fluglehrer Prof. Dr. Martin Molitor (l.) und Bernd Lehmann (r.) sowie einiger Segelflugkameraden. Mit dem Strauß wünschten sie ihm immer glückliche Landungen. Bild: Mahrholdt

SFG Wershofen

Die SFG Wershofen gratulieren ihren drei neuen Scheininhabern Christoph „Schmiddi" Schmidt – Prüfung am 12.09.2020 – und Christian Müller sowie Sascha Plötzer – Prüfung am 24.10.2020 (leider lagen der Redaktion keine Fotos der beiden vor). Die Prüfungen wurden von Steffen Leuer aus Bad Neuenahr abgenommen. Wir wünschen allen viele schöne Flüge!
Martin van der Mühlen hat im Oktober 2020 die Prüfung als Motorfluglehrer erfolgreich bestanden.

LSV Bad Neuenahr-Ahrweiler

Glückwunsch an Chris Schaub (l.) und Alexander Mühlen. Am 7. November absolvierten und bestanden beide ihre praktische Prüfung zum LAPL-A mit Prüfer Stephan Augustin.

SCHULE DER FLIEGER 2021

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

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

Fluglehrerfortbildung Segelflug, UL + TMG-SPL	09.01.2021
Fluglehrerfortbildung Motorflug, CRI	09.01. – 10.01.2021
Segelfluglehrer-Lehrgang	11.04. – 23.04.2021 + 16.01. – 17.01.2021 (Pädagogik)
Segelfluglehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI-Lizenz	11.04. – 16.04.2021
Fluglehrerfortbildung Segelflug, UL + TMG-SPL	20.02.2021
Fluglehrerfortbildung Motorflug, CRI	20.02. – 21.02.2021
UL-Assistenten-Lehrgang	03.05. – 14.05.2021 + 23.01. – 24.01.2021 (Pädagogik)
Motorfluglehrer-Lehrgang	30.04. – 15.05.2021 + 23.01. – 24.01.2021 (Pädagogik)
CRI-Lehrgang	03.05. – 07.05.2021 + 23.01. – 24.01.2021 (Pädagogik)
CRI-Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	03.05. – 05.05.2021
TMG- Lehrer- Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	03.05. – 05.05.2021
UL-Fluglehrer-Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	03.05. – 05.05.2021

TECHNIK

Grundmodul	13.02. – 14.02.2021
FVK - Zellenwartlehrgang	25.02. – 28.02.2021
Motorenwartlehrgang	11.03. – 14.03.2021

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Streckenflug-Theorielehrgang	30.01. – 31.01.2021
Theorielehrgang Ostern 2021*	20.03. – 21.03.2021 und 27.03. - 01.04.2021 + 06.04.2021 Prüfung
BZF Ostern 2021**	27.03. - 01.04.2021 + 06.04.2021 Prüfung
Flugleiter auf Segelfluggeländen und Landeplätzen	06.02.2021

*Mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim ** Prüfung in Eschborn

Anmeldungen zu unseren Lehrgängen erfolgen idealerweise über den „Vereinsflieger".
Wer einen Zugang hat, kann sich dort bequem anmelden und sieht sofort, ob es noch freie Plätze im entsprechenden Lehrgang gibt.

CORONABEDINGT KANN ES ZU AUSFÄLLEN UND TERMINVERSCHIEBUNGEN EINZELNER LEHRGÄNGE KOMMEN!

REGISTRIERUNG DER MODELLFLIEGER

Gemäß EU-Verordnung müssen sich alle Modellflieger bis zum 1. Januar 2021 beim Luftfahrtbundesamt registrieren. Hierzu auch unser Beitrag auf Seite 5 dieser Ausgabe. Ohne Registrierung ist in Zukunft kein Modellflug mehr möglich. In den Landesverbänden, die den „Vereinsflieger" nutzen, kann dies recht einfach erfolgen. Nach dem Einloggen, kann unter ‚Persönliche Daten' / ‚Verband' das Auswahlfeld ‚Registrierung Modellflug' auf ‚Ja' gesetzt werden. Bitte die Richtigkeit von Name, Anschrift, Telefonnummer und einer gültigen-E-Mail Adresse überprüfen. Mit dem Absenden bestätigt das Mitglied, dass es mit der Weitergabe dieser Daten an den DAeC und das Luftfahrtbundesamt einverstanden ist. Die ebenfalls obligatorische Versicherungsnummer der über den Landesverband abgeschlossenen Haftpflichtversicherung wird vom System automatisch zugesteuert. Nach erfolgreicher Registrierung erhält der Modellflieger die Registrierungsnummer per E-Mail. Wichtige Information vom Versicherer des Verbandes: Voraussetzung für den bedingungsgemäßen Versicherungsschutz ist die Einhaltung aller gesetzlichen und behördlichen Regelungen, insbesondere die ab dem 01.01.2021 vorgeschriebene Registrierung beim Luftfahrtbundesamt.

Eine Abbildung der entsprechenden Seite aus dem „Vereinsflieger" befindet sich im Regionalteil Niedersachsen auf Seite 59.

LESERBRIEF/KLEINANZEIGEN

Vercharterung unseres DuoDiscus -Turbo im Top-Zustand!

Doppelsitzer als Komplettsystem mit Cobra-Hänger von Verein zu verchartern.
Streckenflugtaugliche Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender.
Rückenschonende Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Allwetterbezüge etc.
Weitere Fotos u. Details auf Anfrage. Standort Fpl. Grefrath (Niederrhein).

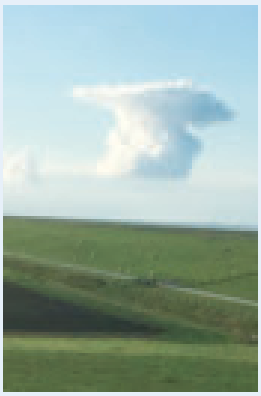
Charterpreis: 1190 € pro Woche zzgl. Kaution

Kontakt: bromei@t-online.de oder Tel.: +49 170 3830497

Moin Klaus,
heute (am 17. Oktober 2020) wieder tolle Wolkenbildung aus Ostfriesland/ Nordseeküste

Gruß

Michael Botzenhard



Vercharterung unseres Ventus2c -Turbo im 1-a-Zustand!

18m-Renner als Komplettsystem mit Comet-Hänger von Verein zu verchartern. Streckenflugtaugliche Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender.
Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Zuggeschirr, Allwetterbezüge etc.
Standort Fpl. Grefrath (Niederrhein); weitere Fotos u. Details auf Anfrage.

Charterpreis: 980 € pro Woche zzgl. Kaution.

Kontakt: bromei@t-online.de oder Tel.: +49 170 3830497

DuoDiscusT u. Ventus2cT suchen Piloten Strecken- und Lustfliegen!

Kleiner Verein am Niederrhein bietet interessierten Segelfliegern ideale Flugbedingungen ohne Absauf- u. Rückholproblematik dank Turboausstattung. Beide Flugzeuge werden nicht ausgelastet, sind streckenflugtauglich instrumentiert u. können auch wochentags geflogen werden. Bei Vereinseintritt keine Aufnahmegebühr!!

Weitere Infos unter:
www.segelfluggruppe-duisburg.de;
Kontakt: info1@sfg-du.de oder
Tel.: +49 170 3830497

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Dezember 2020/Januar 2021

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

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

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

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

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

AEROCLUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 – 52, 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: Gabi Aubele, Dr. Sigfried Baumgartl, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtner (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Hermann-J. Hante, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Christian Mansbarth, Erwin Metz, Jana Nentwig, Tamara Neumann, Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Emil Pluta, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Johann E. Alberts, Jörg Bachmann, Tobias Barth, Dr. Stefan Blumenthal, Malte Deyerling, Lukas Eichel, Claudia Galikowski, Jürgen R. Grobbin, Jörg Henkel-Ernst, Robert Froeschle, Wilhelm Herder, Hellmut Hirth, Dirk Husmann, Elisabeth Krell, Wolfgang Lienbacher, Henry Lübberstedt, Joachim Marhodt, Hartmut Merten, Andreas Pradel, Maximilian Putzier, Marcel Rast, Matthioas Schmidt. Georg Schweiger, Kornelia Schweiger-Raphael, Jürgen Sottung, Klaus Wilbert, Dieter Vogt, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 15.000 Exemplare
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 19 vom September 2020; 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 16. Februar 2021*, Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 4. Januar 2021*.

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

Neues Lieferprogramm 2020!

Dynatec Hoistline©

Das Windenschleppseil aus Kunststoff!

Mit Sicherheit mehr Höhe!

HOISTLINE.DE

NEU! Hoistline „Max"

- neuartiges Hybrid-Seil
- deutlich bessere Abriebeigenschaften als herkömmliche hochfeste Faserseile
- gleiche Start- und Handlingeigenschaften wie alle bisherigen Hoistline-Startseile
- wie gewohnt zu spleißen
- 5 mm Durchmesser
- 2.500 daN Mindestbruchkraft

Hoistline „orange"

- 100% hochfeste Dyneema-Faser
- das wohl bewährteste Startseil am Markt
- leicht zu spleißen
- hohe Abriebfestigkeit
- 5 mm Durchmesser
- 2.700 daN Mindestbruchkraft

Hoistline „yellow"

- 100% hochfeste Dyneema-Faser
- bewährt auf besonders „rauen" Plätzen
- leicht zu spleißen
- höhere Abriebfestigkeit
- 6 mm Durchmesser
- 3.200 daN Mindestbruchkraft

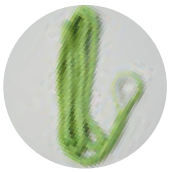
Im Jahr 2001 waren es der Aero Club Landau und die Firma Lippmann, die in Deutschland systematische Versuche zur Verwendung von Kunststoffseilen auf Segelflugstartwinden unternahmen. Eine Erfolgsgeschichte! In der Folgezeit wurden unsere Seile ständig weiterentwickelt und den Bedingungen und Anforderungen der Nutzer angepasst.

Vorseilsystem

Vorseil

- **ca. 9 mm Spezialseil**
- **3 Meter lang**
- **mit 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**

Lippmann
German Ropes

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

SEGELFLUG BILDKALENDER 2021

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