

LuftSport



luftsportmagazin.de

APRIL/MAI 2021

# LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



**Wie Gott in Frankreich**

Lehrgang für Lehrer

**Hoch im Westen**

Die perfekte Welle

**Luft(t)räume**

Wo wirds besser, wo enger?

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

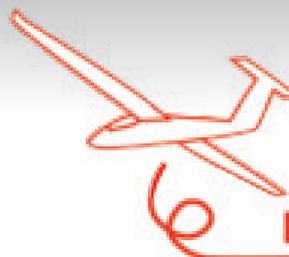
ISSN 2511-8250



# Neues Lieferprogramm 2020!

## Dynatec Hoistline®

### Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit  
mehr Höhe!

[HOISTLINE.DE](http://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](mailto:Info@lippmann.de)

## Wer wird denn gleich in die Luft gehen



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

können Flieger eigentlich neben dem Reifenabdruck auf der Runway einen Fußabdruck hinterlassen? In dieser Ausgabe (ab Seite 45) macht sich unser Leser Dietmar Hepper ernsthaft und sehr gut recherchiert darüber Gedanken. Er rechnet vor, wie viel CO<sub>2</sub> Motorflugzeuge produzieren, wie viel CO<sub>2</sub> es verursacht, wenn er die minimalen Stunden zum Scheinerhalt fliegt oder wenn ein gut ausgelastetes Flugzeug im Verein die durchschnittliche Jahres-Stundenzahl fliegt. Gehört das in ein Magazin wie unseres?

Noch vor nicht allzu langer Zeit sind Flieger wütend „in die Luft gegangen“, wenn jemand es wagte, unter Umweltaspekten unseren Sport zu hinterfragen. Heute allerdings ist das Thema im Angesicht von Klimawandel und Klimazielen nicht nur bei uns, sondern auch bei Flugzeugherstellern, Airlines und in der Öffentlichkeit angekommen. An alternativen Antrieben oder Kraftstoffen wird langfristig kein Weg vorbegehen.

Statistisch belastet jeder Deutsche die Umwelt mit 12 Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich. Per Online-Rechner, zum Beispiel beim Umweltbundesamt oder beim WWF, kann jeder seine persönliche Bilanz errechnen. Es gibt Faktoren, die können wir nur eingeschränkt und nicht sofort beeinflussen. Das sind zum Beispiel die Wohnsituation oder die Art der Beheizung, der Weg zur Arbeit oder das, was die Infrastruktur verursacht. Andere Faktoren lassen sich dagegen gut beeinflussen. Die Wahl der Urlaubsziele, das Konsumverhalten, die Art und Auswahl der Ernährung können den persönlichen Abdruck kleiner machen. Und unser Sport? Flieger Dietmar Hepper stellt sich und uns da Fragen, die man nicht einfach wegwischen kann.

Am Ende zählt die Gesamtbilanz. Wenn wir insgesamt klimabewusst agieren, sollten wir uns doch auch das bisschen Fliegen gönnen können, oder? Immerhin gibt es – außer Mäßigung und Verzicht – Möglichkeiten zur Kompensation. Zwar vergleichen Kritiker dieses Verfahren mit den Ablässen des Mittelalters, mit denen man sich von Sündenstrafen freikaufen konnte. Dennoch ist eine freiwillige CO<sub>2</sub>-Kompensation durch Klimaschutzprojekte durchaus ein Weg, etwas für die Umwelt zu tun. Bei geprüften Anbietern wie Atmosfair, Klima-Kollekte, Primaklima oder Myclimate können wir einzelne Reisen, aber auch unsere gesamte CO<sub>2</sub>-Produktion wenigstens teilweise ausgleichen.

Einverstanden? Wenn nicht oder nicht so oder ganz anders, gerne per Mail an [meinung@luftsportmagazin.de](mailto:meinung@luftsportmagazin.de)

Für den bevorstehenden Sommer wünschen Redaktion, Herausgeber sowie alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter viele schöne und sichere Flüge, Sprünge und Fahrten!

**Klaus Fey**

Titelbild: Janik Egger

## Inhalt

<b>News</b>	<b>4</b>
<b>Luftraum</b>	
Neue Karten, neue Lufträume und Regelungen	<b>10</b>
<b>Elektroflug</b>	
Elektroflugnews	<b>13</b>
<b>Luftsportgerätebüro</b>	
UL-Ausbildung im DAeC	<b>15</b>
<b>Motorflug</b>	
Stay tuned: Mit Lady Bushpilot um die Welt	<b>16</b>
Kurztrip nach Münster	<b>17</b>
<b>Fallschirm</b>	
Mehr als nur Adrenalin 8	<b>18</b>
<b>Gleitschirm</b>	
Redbull X-Alps auf geänderter Route	<b>20</b>
<b>Segelflug</b>	
Mit Herzblut dabei: Harald Jörges	<b>21</b>
DAeC-Multiplikatorenlehrgang 2020 in Saint-Auban	<b>22</b>
Neues Verfahren zum Ausziehen von Windenseilen erprobt	<b>25</b>
100 Jahre Segelflug in Hannover Erster Teil: Arthur Pröll	<b>26</b>
Die perfekte Welle, der perfekte Tag	<b>28</b>
<b>Modellflug</b>	
Damit die Großen abheben können	<b>31</b>
Informationen für Scale-Modellflieger	<b>33</b>
Registrierung der Modellflieger beim LBA	<b>33</b>
<b>Landesverbände</b>	
Bremen	<b>LV 34</b>
Hamburg	<b>LV 40</b>
Niedersachsen	<b>LV 43</b>
Rheinland-Pfalz	<b>LV 56</b>
<b>Positionspapier</b>	<b>64</b>
<b>Kleinanzeigen</b>	<b>66</b>
<b>Impressum</b>	<b>66</b>

## Hans-Werner Grosse

1922 - 2021

### Ein ganz Großer unter den Segelfliegern

Am 18. Februar 2021 verließ uns mit Hans-Werner Grosse ein Segelflieger, der wie kein anderer den Segelflug und den Streckenflug geprägt, beeinflusst und gefördert hat. Wer, wie der Verfasser dieser Zeilen, in den späten 1960er-Jahren mit dem Fliegen anfing, für den schlug die Meldung von Hans-Werners Biarritz-Flug 1972 wie eine Bombe ein. Wie konnte jemand von der Ostsee bis an die Biscaya fliegen, während wir uns mühsam 50 km nach Thionville kämpften und von 300 km mit der Ka 6 träumten!

In späteren Jahren und nach vielen weiteren großartigen Erfolgen und Rekorden von Hans-Werner hatten wir mehrmals die Ehre, ihn persönlich zu treffen. Der "Große" (so steht sein Name im Geburtenregister von Swinemünde) war immer außergewöhnlich zugänglich, freundlich, humorvoll und beantwortete geduldig alle Fragen von uns "Kleinen". Das war in jener Zeit nicht selbstverständlich. Andere "Cracks" ließen uns einfach stehen. Diese ganz besondere Charaktereigenschaft, den Nachwuchs zu fördern und für den Segelflug zu begeistern, hat sich Hans-Werner bis zum Schluss bewahrt.

Der Aerokurier hat Hans-Werner in seiner aktuellen Ausgabe 05/2021 acht Seiten gewidmet, Freunde und Zeitgenossen kom-



Hans-Werner Grosse in seiner ASW 12 und mit Martin Heide während der AERO 2011

Fotos: Alexander Schleicher Flugzeugbau

men hier ausführlich zu Wort und viele Fotos zeigen ihn in allen Lebensphasen. Der Aerokurier wird uns die Seiten – aus Gründen des Copyrights mit Verzögerung – freundlicherweise zur Veröffentlichung auf unserer Website zur Verfügung stellen.

KF

# JUNKERS

Für mehr

## Sicherheit in der Luft!

Mit unseren Personenrettungsfallschirmen



### Das Rundum-sorglos-Paket für Ihren Personenrettungsfallschirm



Mit einem  
Wartungsvertrag  
von Junkers Profly



Im Wartungsvertrag inbegriffen:

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



ATL 90 jährlich ab 145 EURO



ATL 15 jährlich ab 189 EURO



Andere Modelle  
auf Anfrage

[www.junkers24.de](http://www.junkers24.de)

Phone: +49 (0) 9221 / 5444



## EASA Sicherheitsempfehlung: Wartezeit nach Covid-19-Impfung

Die EASA empfiehlt Piloten eine 48-stündige Wartezeit nach einer Covid-19-Impfung. Das gilt für alle Besatzungsmitglieder, unabhängig von ihrer Lizenz.

Mit einem Safety Information Bulletin hat die EASA ihre Empfehlungen für Flightcrews zum Verhalten nach einer Covid-19-Impfung veröffentlicht.

Quelle: DAeC



## AOPA Safety-Letter zur Elektronischen Kollisionsvermeidung

Die AOPA-Germany und der Deutsche Aero Club (DAeC) engagieren sich beim Thema ADS-B und sehen hierin eine Möglichkeit zur elektronischen Kollisionsvermeidung im Luftsport und in der Luftfahrt insgesamt. Der AOPA Safety-Letter Nr. 51 befasst sich ausführlich mit den Voraussetzungen, der Technik und den möglichen Verfahren mit diesem Thema.

Dieser und alle bisher erschienenen AOPA Safety Letter – in der Ausbildung und als Refresher gleichermaßen wertvoll – können hier angesehen oder heruntergeladen werden:

<https://aopa.de/aopa-safety-letter/>



Quelle: AOPA



## CIAM Flyer – Ein Angebot für Modellflieger

Für Modellflieger lohnt sich ein Blick auf die Seiten der FAI und hier speziell auf den Bereich der Modellflugkommission, CIAM genannt. Dort findet sich auch der CIAM-Flyer, ein digitaler Modellflug-Newsletter, der sechsmal jährlich erscheint und sich mit verschiedenen Bereichen des Sports befasst. Die soeben erschienene Ausgabe hat das Training im Modellflugsport zum Thema. Im Internet lassen sich alle seit 1997 erschienenen Ausgaben ansehen oder herunterladen.

Wer der englischen Sprache nicht so mächtig ist, dem sei die Online-Übersetzung „DeepL“ empfohlen. Nicht nur aus dem Englischen, auch aus vielen anderen Sprachen bietet der Online-Übersetzungsdienst erstaunlich gute Ergebnisse.

Quelle: FAI



[www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero)

# #ICAO-Karten

Effective Date: 25 MAR 2021

Jetzt gleich mit den neuen Karten\* ausstatten und losfliegen!

Du kennst keine Grenzen? Fliege mit unseren V500-Karten im einheitlichen Kartendesign auch nach Österreich, in die Schweiz, nach Frankreich und viele weitere Länder innerhalb Europas!

\* ab 20 Karten 10% Rabatt, ab 50 Karten 20% Rabatt

R. Eisenschmidt GmbH · Flugplatz 1 · 63329 Egelsbach  
Info@eisenschmidt.aero · +49 6103/20 596-0

## Kraftstoff – Die neue MoGasKarte ist da

Für alle Piloten, die ihr Triebwerk mit MoGas beziehungsweise Autobenzen betreiben dürfen: Die neue Ausgabe der MoGas-Karte von René Mühlmeier ist soeben erschienen. Gegenüber dem Vorjahr sind mehr als ein Dutzend neuer Flugplätze hinzugekommen, nur wenige haben den Verkauf von MoGas eingestellt. Diese Karte

sowie die gleichen Informationen für Österreich und eine weitere Karte mit Flugplätzen, die JetA1 oder Diesel anbieten, ist auf [www.daec.de/sportarten/motorflug/service](http://www.daec.de/sportarten/motorflug/service) veröffentlicht.



Quelle: DAeC



## Fluglotse werden – Online-Angebote der DFS

Auch in Zeiten geringeren Luftverkehrs bildet die DFS Fluglotsen aus und sucht geeignete Bewerber. Da Präsenzveranstaltungen derzeit nicht möglich sind, organisiert die DFS Online-Veranstaltungen für Eltern sowie Schülerinnen und Schüler.

Am Donnerstag, den 20. Mai 2021 um 18:00 Uhr findet der nächste Online-Elternabend statt. Eltern erfahren, wie sie ihr Kind in der Phase der Berufsorientierung unterstützen können. Wann ist der ideale Bewerbungszeitpunkt und wie läuft das Bewerbungsverfahren ab? Was sind die Chancen und wo liegen die Herausforderungen bei den einzelnen Ausbildungsangeboten? In ca. zwei Stunden erhalten Eltern alle relevanten Informationen rund um die Ausbildung zur Fluglotsin oder zum Fluglotsen. Diese Veranstaltung richtet sich exklusiv an Eltern.

Für interessierte Schülerinnen und Schüler bietet die DFS den Online-Schnuppertag an. Ihr möchtet den Fluglotsen gerne mal über die Schulter schauen? In knapp zweieinhalb Stunden erfahrt ihr kompakt alles Wichtige rund um das Auswahlverfahren, die Ausbildung und darüber, wie der Arbeitsalltag der Lotsen aussieht. Ihr könnt alle Fragen rund um das Berufsbild loswerden.

Anmeldung erforderlich, begrenzte Teilnehmerzahl. Wenn ausgebucht, gibt es weitere Termine.



DFS Schnuppertag



DFS Elternabend

Quelle: DFS



### Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. sucht für seine Geschäftsstelle in Hannover den Geschäftsführer (d/m/w) in Vollzeit.

Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. (LSVNI) vertritt die Interessen der niedersächsischen Luftsportvereine in Interaktion mit Sportverbänden, Behörden und Politik, betreibt die größte niedersächsische Luftfahrerschule und ist Prüforganisationen für EASA- und ANNEX 1-Luftfahrzeuge.

#### Aufgaben:

- Führung der Geschäftsstelle und Vertretung des Verbandes nach innen und außen
- Kurz-, mittel- und langfristige Budget- und Jahresplanung
- Koordination sowie Unterstützung der aktiven Gremienarbeit des Verbandes und seiner Sportfachgruppen in enger Zusammenarbeit mit Haupt- und Ehrenamtlichen
- Kommunikation mit sowie Information und Beratung von Mitgliedern; Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Leitung der verbandseigenen Luftfahrerschule

Der LSVNI ist der Zusammenschluss von 86 Vereinen, in denen Luftsportenthusiasten ihr Hobby mit Gleichgesinnten ausüben. Die Verbandsgeschäftsstelle mit ihren fünf Mitarbeitern ist Dienstleister für die Verbandsmitglieder. Die Geschäftsstelle befindet sich im Generationenwechsel und bietet dem neuen Geschäftsführer vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten.

#### Profil:

- Sie haben die Berechtigung zur Luftfahrerschulung und sind aktiver Luftsportler im Bereich Segelflug oder Motorflug
- Berufserfahrung in der Funktion eines Geschäftsführers, inklusive Personalführung
- Kenntnisse des gemeinnützigen Verbands- und Vereinsbetriebes
- Kenntnisse im Luftfahrtrecht
- Buchführungskennnisse
- Englischkenntnisse mind. ICAO Lvl 5

Bewerbungen bitte mit Angabe des möglichen Eintrittsdatums bis zum 31. Mai 2021 an Luftsport-Verband Niedersachsen e. V., z. H. Günter Bertram, Hainhölzer Straße 5, 30159 Hannover. Für Rückfragen steht Ihnen gerne zur Verfügung: Präsidentin Frau Dr. Meike Müller 0172 8057116 und der GF Günter Bertram.

## Eisenschmidt Verkaufsstand auf dem Flugplatz Mainz-Finthen EDFZ

An Ostern eröffnete Eisenschmidt einen Verkaufsstand auf dem Verkehrslandeplatz Mainz-Finthen EDFZ. Dort wird es bis zum 31. Mai 2021 Produkte für Motor- und UL-Piloten sowie Segelflieger geben. Öffnungszeiten sind Donnerstag bis Samstag von 10 bis 18 Uhr. Geplant ist der Store für acht Wochen bis Ende Mai.

Eisenschmidt bringt einen Teil aus seinem umfangreichen Sortiment für die Allgemeine Luftfahrt mit nach Mainz: ICAO-Karten, Flugbücher, Taschen, Flugzeug-Zubehör und vieles mehr. Ebenso wird es speziellen Bedarf für Segelflugzeuge geben. Es gelten die derzeit gültigen Hygieneregeln.

Das Ladengeschäft in Egelsbach bleibt auch in dieser Zeit weiterhin wie gewohnt geöffnet. Als Verlagsbuchhandlung darf Eisenschmidt sowohl in Hessen als auch in Rheinland-Pfalz nach derzeitigem Stand seine Stores öffnen.



Mobiler Verkaufsstand von Eisenschmidt

## „Rübermachen“ auf dem Luftweg

Buch über Fluchten aus der DDR



Wer in der DDR beruflich oder privat fliegen wollte, benötigte die Zustimmung der Stasi. Um Fluchten mit Sport- oder Agrarflugzeugen zu verhindern, wurden die wenigen handverlesenen Piloten regelmäßig auf ihre politische Zuverlässigkeit überprüft. Alle Flugplätze und Luftfahrzeuge waren streng bewacht. Dennoch: Zwischen 1962 und 1989 gelang es 48 Personen bei 25 abenteuerli-

chen Flucht-Aktionen, die DDR auf dem Luftweg zu verlassen – per Eigenbau, Agrarflugzeug, Ballon oder UL.

Dr. Claus Gerhard, Mediziner, Drachen- und Segelflieger aus Berlin, wollte ursprünglich über die Fluchten auf dem Luftweg berichten. Herausgekommen ist deutlich mehr: Auf 729 Seiten hat Gerhard den Luftsport sowie die Agrar- und Berufsfliegerei in der DDR dokumentiert. Er berichtet über die Beweggründe und Schicksale der Flüchtlinge, wie der Staat auf die Fluchten mit immer neuen Maßnahmen zu reagieren versuchte und welche Auswirkungen und Konflikte hieraus resultierten.

Das Buch ist im Metropol-Verlag erschienen und kostet 29,00 €. Den Lesern von LuftSport bietet Claus Gerhard das Buch zum Sonderpreis von 21,17 inkl. Porto an. Interessenten wenden sich bitte an: [redaktion@luftsportmagazin.de](mailto:redaktion@luftsportmagazin.de) zur Weiterleitung an den Autor

KF

**JETZT BUCHEN!**

## ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

ERLERNEN SIE UNTER ANLEITUNG DAS BESPANNEN IHRES FLUGZEUGES MIT ORATEX® GEWEBE

### INHALTE DES WORKSHOPS:

- Gewebe aufbringen und entfernen auf Metall-, Holz- & GfK/ Cfk-Struktur
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- Besspannen mit Heißluftgebläse und Filzraket
- Bearbeiten von Rundungen sowie Schrumpfen / Stretchen
- Schrumpfstabilisierung und Straffung mit dem ORATEX®-Bügeleisen
- Richtiges Reinigen von Untergründen
- Wachsen und Polieren von Oberflächen
- Besspannen über Nietten
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsheissiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) nach EASA Approved Procedure



### TERMINE:

03. - 07.05.2021  
17. - 21.05.2021  
07. - 11.06.2021  
05. - 09.07.2021



INFORMATIONEN UND BUCHUNG: [www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html](http://www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html)

## B4Takeoff – Die App zur Flugerfassung

Bereits seit Januar 2020 ist im App Store und bei Google Play eine neue Luftsport-App verfügbar und hat im ersten Jahr schon eine gute Akzeptanz erreicht. B4Takeoff bietet sowohl Berufs- als auch Privatpiloten sämtlicher Sparten eine Vielzahl an Funktionen, wobei besonders die Flugaufzeichnung mittels GPS heraussticht. Nachdem das gewünschte Luftfahrzeug angelegt und ausgewählt wurde, kann es schon losgehen. Die App erkennt automatisch Block- und Flugzeiten, Start- und Landeplatz sowie Zwischenlandungen und Touch-and-Go's. Die so erfassten Flüge kann der Nutzer in sein digitales Flugbuch übertragen. Der Flugweg wird gespeichert und ist jederzeit mit Höhenprofil und Geschwindigkeit über Grund einsehbar. Für jedes Luftfahrzeug wird ein QR-Code bereitgestellt, der ausgedruckt und an Bord platziert werden kann. Durch das Einlesen des Codes wird die Flugaufzeichnung gestartet, ohne dass es weiterer Eingaben bedarf. Durch eine Partnerschaft mit Vereinsflieger können dessen Nutzer ihre Flüge komfortabel in die jeweils andere Anwendung übertragen.

Zusätzlich bietet B4Takeoff dem Piloten die Möglichkeit, seine Lizenzen und Medicals einzupflegen sowie deren Gültigkeit zu überwachen. Unter anderem werden die Angaben zur Besatzung, die Flugzeit und die Anzahl der Starts und Landungen ausgewertet, um anzuzeigen, ob alle Bedingungen zur Ausübung der Lizenzrechte erfüllt sind.

Vorbereitend auf die Anerkennung elektronischer Flugbücher wurden bereits die folgenden Funktionen implementiert: Ausschnitte von Flugbüchern können für Behörden zur Einsichtnahme



und Prüfung freigegeben werden, Korrekturen an Flügen werden nachweislich in einer Historie protokolliert und Schulungsflüge können durch den Lehrer direkt auf einem Smartphone oder Tablet signiert werden.

Außerdem bietet die Plattform die Möglichkeit sich mit anderen Piloten zu verknüpfen. So können zum Beispiel Haltergemeinschaften ein gemeinsames Bordbuch pflegen und Instandhaltungsmaßnahmen überwachen.

Ergänzend zu der App stehen auf der Internetseite [www.b4takeoff.net](http://www.b4takeoff.net) weitere Funktionen zur Verfügung, wie beispielsweise statistische Auswertungen und die Anlage von Checklisten. Regelmäßig werden Updates veröffentlicht, die den Funktionsumfang erweitern und optimieren. Hierbei werden Anregungen der Nutzer gerne berücksichtigt.

Der Einstieg in die App ist kostenlos und unverbindlich. 90 Tage lang können alle Funktionen ausgiebig getestet werden. Danach besteht die Möglichkeit ein Jahresabonnement abzuschließen oder die kostenfreie, im Umfang reduzierte Version zu nutzen.

## Flugsicherheit – Von den Großen lernen

Während die Zahl der Segelflunfälle seit Jahrzehnten gleich bleibt, nehmen die Unfallzahlen in der professionellen Luftfahrt seit mehr als 30 Jahren ab, denn hier hat man ein verpflichtendes sogenanntes „Crew Resource Management Training“ (CRM) eingeführt. Im Privatpilotenbereich gibt es derartige Konzepte bisher kaum. Warum eigentlich nicht? Die Unfallberichte der BfU sprechen leider eine deutliche Sprache: Die meisten Unfälle basieren auf sogenannten „Pilotenfehlern“, also dem Versagen im Bereich der menschlichen Faktoren. Hier setzt das „Single Pilot Resource Management Training“ (SRM) an. Mit Hilfe der Konzepte aus der

Großluftfahrt bietet das SRM-Training „Human Factors“ speziell für die Kleinluftfahrt an. Das Training richtet sich dabei an alle Luftsportler: Segelflieger, Motorflieger und UL-Piloten. Am Ende des ca. sechsstündigen Seminars, das in Form von Vorträgen, Diskussionen, Kleingruppenarbeit und Case Studies etc. stattfindet, erhalten die Teilnehmer eine Teilnehmerbestätigung. Einige Versicherungen bieten bei Vorlage dieser Bescheinigung Rabatte an. Angeboten wird das Sicherheitstraining von der Partnerschaftsgesellschaft „HFTraining“ aus Hamburg: <https://www.humanfactorstraining.de/>



## 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.



## IL 103 aus Ungarn für europäischen Markt

Die russische Presseagentur Rostec teilt mit, dass die Iljuschin IL 103 von der ungarischen Aviation Engineering Zrt in Lizenz gebaut werden wird. Mit der Lizenzfertigung der IL 103 durch einen ungarischen Hersteller erhofft sich Russland einen Zutritt auf den europäischen Markt für Flugzeuge dieser Klasse. Die IL 103 ist seit 1997 in der Produktion, im Westen bisher aber nur wenig bekannt.

Der von UAC als sehr robustes Schul- und Reiseflugzeug beschriebene Viersitzer soll in einer weitgehend überarbeiteten Version angeboten werden. Details nennt UAC dazu nicht, auch nicht, ob die IL 103 der neuen Generation weiterhin durch den Continental IO 360ES 6-Zylinder



Die IL 103 gilt als robustes Trainings- und Reiseflugzeug

angetrieben wird, wie die bisher ausgelieferten 66 Maschinen. Die IL 103 ist unverkennbar als militärisches Schul- und Verbindungsflugzeug konzipiert worden. **RMH**

## Flywhale erhält Musterzulassung mit 650 kg MTOW

Seit etwa 2007 entwickelten Helmut und Elke Rind im niedersächsischen Dötlingen das ultraleichte Amphibium Flywhale, im September 2013 hatte es seinen Erstflug, die Musterzulassung durch das DAeC LSG-B erfolgte im Juli 2017. Im Jahr 2020 übernahm eine Investorengruppe unter dem Namen Uniplanes das insolvente Unternehmen mit dem Ziel, das ehrgeizige Projekt weiterzuführen und auszubauen.

Mit der Musterzulassung des Flywhale FW02-650 am 24.03.21 vom DAeC LSG-B kam man nun einen entscheidenden Schritt voran. Die maximale Abflugmasse beträgt jetzt 650 kg. Bei einer durchschnittlichen Leermasse etwa 300 kg beträgt die Zuladung jetzt stattliche 250 kg. Mit 106 Litern Tankvolumen kann der mit Rotax 912iS angetriebene Flywhale bis zu 6 Stunden in der Luft bleiben und hat somit eine Reichweite von über 1000 km.



Foto: Flywhale

Gefertigt wird das Amphibium nach wie vor in Dötlingen und die erste Übergabe eines Flywhales mit erhöhter Abflugmasse steht unmittelbar bevor.

Quelle: [www.flywhale.de](http://www.flywhale.de)

## Ultraleicht: Deutsche Meisterschaft erneut verschoben

Auch in diesem Jahr wird es keine Deutsche Meisterschaft für Ultraleichtflieger geben. Die Organisatoren haben sich wegen der fortwährenden Coronabeschränkungen entschieden, die für das Himmelfahrtswochenende geplante Veranstaltung auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf abzusagen. Wettbewerbsleiter Michael Kania geht davon aus, dass es im nächsten Jahr keine Probleme geben wird. Er hat deshalb den neuen Termin gemeinsam mit dem ausrichtenden Flugplatz EDXE auf den 26. bis 29. Mai 2022 festge-

setzt. Bei der UL-Meisterschaft geht es nicht nur darum, den Deutschen Meister in den Klassen Trike, Dreiaxser und Tragschrauber zu ermitteln, sondern sie gilt auch als Qualifikation für die Weltbeziehungsweise Europameisterschaften.

Informationen zum Wettbewerb selbst, zur Ausschreibung und zur Anmeldung findet man auf <https://ultraleichtflug.blogspot.com/> und auf der Seite <https://www.daec.de/sportarten/ultraleichtflug/wettbewerbe/>

WL



**FRIEBE**  
1951-2021

**70**  
Verbunden mit der Luftfahrt

**Jahre**



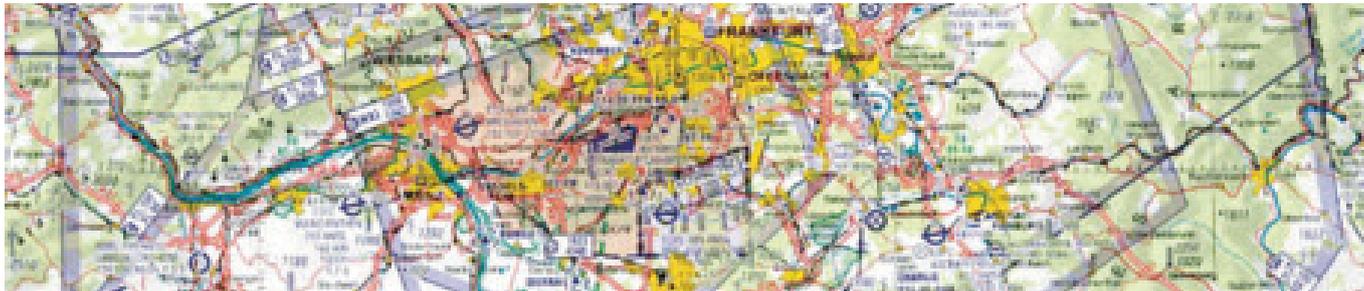


*Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.*



Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH · City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 700 189-0 · [www.friebe.aero](http://www.friebe.aero) · [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)

# Alle Jahre wieder – Neue Karten, neue Lufträume und Regelungen



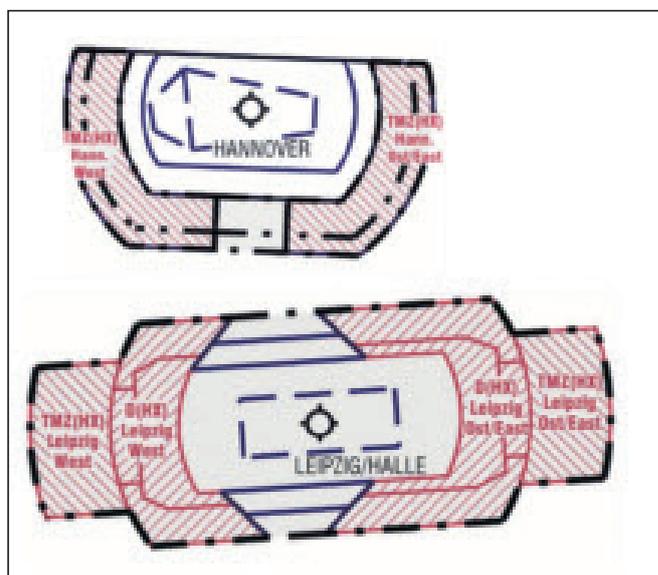
**Immer Ende März, in diesem Jahr am 25., werden die neuen Luftfahrtkarten und damit auch Änderungen in Lufträumen gültig. Wesentliche Änderungen der Luftraumstruktur sind hier aufgelistet. Bitte beachten, dass hier nicht alle Maßnahmen aufgeführt sind – für genaue Informationen sind die offiziellen Veröffentlichungen der DFS zu prüfen!**

- Frankfurt: Änderung Luftraum C (Westbereich)
- Hamburg: Änderung Luftraum C und TMZ sowie Luftraum D (nicht CTR) Hamburg-Finkenwerder
- Hannover: Änderung Luftraum C / D (nicht CTR) / TMZ (HX)
- Bremen: Anhebung Luftraum D (nicht CTR) und Einrichtung einer TMZ (Anbindung an FL 100)
- Erfurt: Einrichtung einer TMZ (HX) und Anhebung der Kontrollzone
- Memmingen: Laterale Erweiterung der TMZ und Anbindung an FL 100
- Leipzig: HX-Flexibilisierung der TMZ
- Dresden: Änderung der TMZ
- Berlin: Erweiterung der HX-Flexibilisierung des Luftraums C
- Strausberg: Einrichtung einer RMZ (deaktiviert bis 16.05.2021)

## HX-Flexibilisierungen

Neu und für die allgemeine Luftfahrt durchaus angenehm sind die so genannten HX-Flexibilisierungen. Das heißt, dass die Luftraumnutzung um einige Regional- und Großflughäfen durch nur noch temporär aktivierte Lufträume deutlich flexibler wird und die Allgemeine Luftfahrt mehr Bewegungsfreiheit erhält. Dieses Prinzip bedeutet vereinfacht ausgedrückt, dass die entsprechenden TMZ oder C / D-Lufträume nur noch im Bereich der jeweils aktuellen Anflugrichtung und oberhalb des Flughafens aktiviert werden. Die jeweilige Abflugseite wird zu großen Teilen deaktiviert, da diese aufgrund der Steigraten und Abflugverfahren der abfliegenden Jets im Höhenband unter FL100 nicht benötigt wird. Diese Lufträume sind bzw. werden hinter der Luftraumklassifizierung auf den ICAO-Karten mit einem (HX) gekennzeichnet. Die Aktivierung bzw. Deaktivierung dieser Lufträume erfolgt automatisch durch die Flugsicherung in Abhängigkeit von der Anflugrichtung und muss nicht beantragt werden. Der Aktivierungsstatus kann entweder über FIS oder über den lokalen Tower erfragt werden und wird auch per ATIS des Flughafens oder per spezieller „VFR-

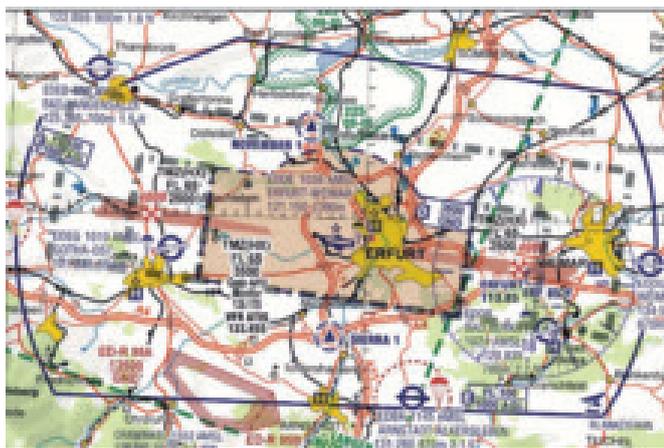
ATIS“ bekanntgegeben. Dabei gilt (wie schon bisher bei allen HX-Lufträumen auch): Ist der Status nicht bekannt oder kann nicht in Erfahrung gebracht werden, ist der Luftraum als aktiv zu betrachten. Innerhalb des HX-Luftraums ist Hörbereitschaft auf der entsprechenden Frequenz zu halten, um gegebenenfalls über eine Aktivierung und das nötige Verlassen des Luftraums informiert zu werden. Die Vorlaufzeiten für eine Luftraumaktivierung sind mit mindestens 10 Minuten bemessen, sodass in jedem Fall ausreichend Zeit bleibt, um den Luftraum zu verlassen oder alternativ eine Freigabe für den Verbleib einzuholen. Detaillierte Regelungen zu den einzelnen Lufträumen sind in der NFL 1-2156-21 und VFR AIP ENR 1-8 zu finden.



HX-Regelungen für die TMZ und den Luftraum D an den Flughäfen Hannover und Leipzig/Halle

## Kennzeichnung von IFR Anflügen

Neu ist auch die Kennzeichnung von IFR-Anflügen an Regionalflughäfen, an denen IFR-Anflüge auch im Luftraum E stattfinden. Um das Situationsbewusstsein für alle VFR-Luftraumnutzer zu verbessern, sind in der neuen Ausgabe der Karte die IFR-Endanflüge und die dazugehörigen Endanflugpunkte mit Höhenangabe (Final Approach Fix, FAF) eingezeichnet. Das gilt für alle zivilen Flughäfen mit Kontrollzone, die im Bereich der IFR-Verfahren an-



Darstellung der IFR Anflüge am Beispiel Erfurt



Segelflugregelung am Beispiel Münster-Osnabrück

sonsten über keinen weiteren C- oder D-Luftraum verfügen. Die IFR-Verfahren an militärischen Flugplätzen sind bislang noch nicht komplett eingezeichnet, da deren Besonderheiten noch einer weiteren Evaluierung bedürfen, die im Laufe dieses Jahres stattfinden wird.

Natürlich ist auch abseits der eingezeichneten Anflüge stets mit IFR-Verkehr zu rechnen, schließlich muss dieser die Endanflüge über verschiedene Routen erreichen. Im Bereich der Endanflüge gilt es – unabhängig davon, ob eingezeichnet oder nicht – die Ausweichregeln nach SERA.3210 zu beachten. Neben allen Regelungen darf natürlich auch nicht das „Good Airmanship“ vergessen werden: Wer eine Gefahr sieht, weicht aus!

### Überörtliche Segelflugregelungen

In der Umgebung vieler deutscher Verkehrsflughäfen und einiger Regionalflughäfen gelten VFR-restriktive Lufträume der Kategorie C und D (nicht CTR) sowie die Transponder Mandatory Zone (TMZ). Um den in Deutschland sehr stark ausgeprägten Streckensegelflug weiterhin gewährleisten zu können, wurden in vielen solcher Lufträume überörtliche Segelflugregelungen eingerichtet und per Nachrichten für Luftfahrer (NfL) sowie in einer gesonderten, speziell auf den Segelflugbetrieb ausgerichteten Version der ICAO-Karte 1:500.000, ‚Ausgabe Segelflug‘, bekannt gegeben.

Mit der ergänzenden Veröffentlichung im Internet werden alle in Deutschland existierenden überörtlichen Segelflugregelungen zusammengefasst und sind einfach und in übersichtlicher Form für Segelflugpiloten, Lotsen und alle anderen interessierten Personen zugänglich.

Alle Details zur Aktivierung und Deaktivierung der Lufträume sowie die entsprechenden Frequenzen können auf der Seite [www.daec.de/fachbereiche/luftraum-flugbetrieb](http://www.daec.de/fachbereiche/luftraum-flugbetrieb) angesehen und heruntergeladen werden. Dort können im Übrigen auch die aktuellen Luftraumdaten zum Import in eigene Programme und Geräte heruntergeladen werden.

### Sicher unterm Luftraum C – Beispiel Frankfurt

Für den Luftraum Frankfurt hat die DFS Empfehlungen für alle VFR-Flieger herausgegeben. Insbesondere wird dringend darum gebeten, die Untergrenzen nicht „auszureizen“, sondern mit 500 Fuß Abstand zu unterfliegen. Ein Poster fasst die Empfehlungen zusammen. Diese Empfehlungen gelten auch für andere Luftraumgrenzen zwischen IFR- und VFR-Verkehr.

### Luftraum Rhein-Ruhr

Für alle, die häufiger im Luftraum um Köln, Düsseldorf und Dortmund unterwegs sind, hat die DFS eine Luftfahrtkarte Rhein-Ruhr im Maßstab 1:250.000 herausgegeben. Sie umfasst in etwa die Eckpunkte Monschau im Südwesten, Ailertchen (EDGA) im Südosten, Goch-Asperden im Nordwesten und Paderborn im Nordosten. Wer sich nicht nur auf die elektronischen Helfer verlassen möchte, sondern auch terrestrisch durch die teilweise komplexen Lufträume navigieren will, findet hier im Gegensatz zur 500.000-er Karte Bodenmerkmale, Straßen, Bahnlinien und markante Gebäude, an denen man sich gut orientieren kann.

## Sicher unterm Luftraum „C“

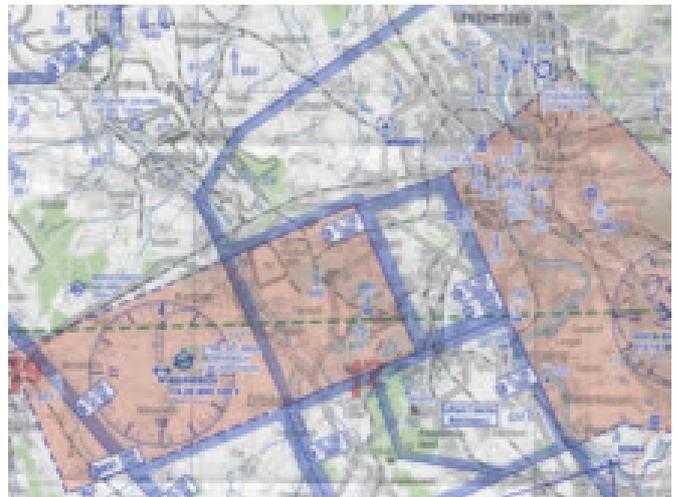
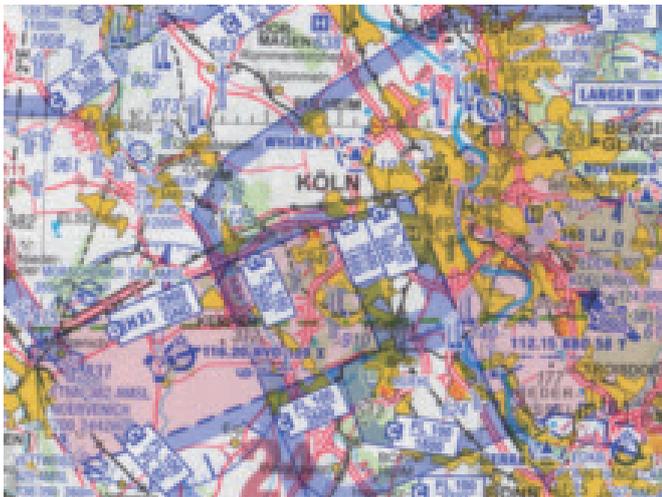
**Wirbelschleppen – Gefahr für VFR**

- Luftfahrzeuge erzeugen Wirbelschleppen, je größer und schwerer, desto heftiger
- Wirbelschleppen sinken bis zu 1000 Fuß nach unten
- Sie sind eine besondere Gefahr für kleine und leichte Luftfahrzeuge
- **Achtung:** Den Luftraum „E“ nicht bis auf den letzten Fuß ausreizen!
- **Empfehlung:** Mindestens 200–500 Fuß Abstand zur Luftraumgrenze – insbesondere in den Endanflugbereichen von Frankfurt!

**Kollisionswarnung für IFR-Verkehr**

- Das Kollisionswarnsystem TCAS erzeugt Ausweichempfehlungen („RAs“ Resolution Advisories) basierend auf Transponder-signalen **auch von VFR-Flügen**
- TCAS löst unabhängig von der Luftraumstruktur aus
- TCAS RAs führen zum Abbruch des IFR-Anfluges
- **Achtung:** Den Luftraum „E“ nicht bis auf den letzten Fuß ausreizen!
- **Empfehlung:** Mindestens 200–500 Fuß Abstand zur Luftraumgrenze – insbesondere in den Endanflugbereichen von Frankfurt!

Schematische Darstellung EDDF



**DFS - AIS Portal**

Nützlich für die Flugplanung inklusive einer eventuellen Flugplanaufgabe sowie eines tagesaktuellen Notambriefings ist das neue DFS AIS Portal. Nach einmaliger Registrierung steht es auf dem heimischen Rechner und auf mobilen Geräten zur Verfügung. Einmal angelegte Flugzeuge, Strecken und Flugpläne können gespeichert, wieder aufgerufen und mit anderen geteilt werden.

Wer im Übrigen über Themen der Flugsicherung auf dem Laufenden bleiben möchte, dem sei der VFR Newsletter empfohlen, für den man sich hier registrieren kann:

[https://www.dfs.de/dfs\\_homepage/de/Services/Customer%20Relations/Newsletter/VFR-Newsletter/](https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Customer%20Relations/Newsletter/VFR-Newsletter/)



**DAeC Meldepunkt**

Zu guter Letzt hier noch der Hinweis auf die neue Publikation des DAeC-Bundesausschusses Unterer Luftraum (BAUL). Der Luftraum-Newsletter Ausgabe 1/2021 „Meldepunkt“ fasst die Änderungen und weitere Themen auf anschauliche Weise zusammen. Als digitales Flipbook oder PDF ist es durchaus wert, z. B. über Vereinsmailinglisten an alle Mitglieder verteilt zu werden.

Karte Rhein-Ruhr 1:250.000: Das Beispiel zeigt in beiden Maßstäben, wie man zum Beispiel entlang des Rheins zwischen und unter den Lufträumen C und D von Nörvenich und Köln-Bonn entlang des Rheins von Bonn nach Leverkusen gelangt. Mit der 500.000er Karte ist das mittels Bodenmerkmalen nicht ohne Weiteres möglich.



KF Alle Karten nicht für navigatorische Zwecke



**CAO SÜDWEST**

**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr Unternehmen zur Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit sowie für die komplette Instandhaltung Ihres Luftfahrzeuges



**CAO SÜDWEST**

**Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:**  
 alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW  
 Motorsegler  
 Segelflugzeuge  
 Annex-1-Flugzeuge  
 Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT), Eggenfelden (EDME),  
 Bremgarten (EDTG), Gießen (EDFL), Hildesheim (EDVM) und Sehlern

CAO GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken  
 Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • [www.cao-suedwest.de](http://www.cao-suedwest.de) • [info@cao-suedwest.de](mailto:info@cao-suedwest.de)

## Wasserstofftechnologie im Motorsegler

Von Amsterdam nach Casablanca mit einer Tankfüllung fliegen? Das kann bis heute kein einmotoriges Flugzeug. Studenten der Universität Delft in den Niederlanden möchten aber den Beweis antreten, dass es mit neuartiger Technik und der Verwendung von Wasserstoff-Brennstoffzellen dennoch möglich ist. Sie haben vor zwei Jahren ihr erstes Konzept eines wasserstoffbetriebenen Motorseglers vorgestellt, der als 1:3 Prototyp in diesem Jahr nun erstmals in die Luft kommen soll. Phoenix PT, wie das 5,70-Meter-Modell heißt, wurde Ende Februar 2021 vorgestellt. Daran mitgearbeitet haben 44 Studenten aus insgesamt 17 Ländern. Das Original ist als Zweisitzer mit 18 m Spannweite angedacht. Größte Herausforderung wird der 700 bar-Drucktank sein, der mit 20 cm Isolierung versehen werden soll, weil der flüssige Wasserstoff auf -253 Grad Celsius gekühlt bleiben muss. Das jetzige Modell soll zunächst rein elektrisch fliegen. Ab Herbst will man dann auch den Wasserstofftank mit den Brennstoffzellen in Betrieb nehmen. Ein Liter Wasserstoff soll für 7 Stunden Flug ausreichen, wobei das Modell als „Proof-of-concept“ theoretisch 500 km zurücklegen könnte. Das Konzeptmodell soll nach Angaben der Ingenieure skalierbar sein.



Der Phoenix PS, ein „Proof-of-concept“-Modell, hat 5,70 m Spannweite. Mit der skalierbaren Antriebstechnik soll später das 18-Meter-Original fliegen.



## Pipistrel will nicht nur kleine Flugzeuge bauen

Pipistrel weitet seine Entwicklungskapazitäten stetig aus. Die Nachfrage nach Pipistrel-Flugzeugen nimmt dabei kontinuierlich zu. Schon längst wurden die Slowenen zum Marktführer für einmotorige Elektroflugzeuge. Die internationale Reputation und das hohe Ansehen auch bei Hochschulen und Forschungsinstituten machen die Flugzeugbauer zu begehrten Partnern. Selbst mit den Zulassungsbehörden arbeitet man auf gleicher Ebene, was gerade bei Zertifizierungen von größter Relevanz sein kann. Das neue und wohl vorerst größte Ziel ist die Entwicklung eines zehnsitzigen Commuters, um Passagiere emissionsfrei zu transportieren. Die günstige Auftragslage der besonders auf Elektroflugzeuge spezialisierten Firma erlaubt so auch periphere Überlegungen über das Alltagsgeschäft hinaus. Nun wurde aus Ajdovščina bekannt,



Erst der Taurus electro, dann die Velis. Man könnte meinen, Pipistrel versucht Luftschlösser zu bauen, doch der Zehnsitzer könnte bis 2030 bereits zum Einsatz kommen.

dass man erste Konzeptstudien durchgeführt habe, die ein erhebliches Marktpotenzial für ein Miniliner-Konzept sehen.

## Alérion: Auch Franzosen setzen auf Wasserstoff

David Gallezot, CEO und Gründer von Avions Mauboussin, will eine alte Marke wiederbeleben, die seiner Meinung nach ein Synonym für Innovation und avantgardistisches Denken ist. Alérion M1h ist ein Tandem-Flugzeug mit einem 80 kW/110PS-Kolbenmotor, der mit einem Elektromotor gekoppelt wird. Das Flugzeug soll wegen der hohen Verbrennungsmotor-Geräusche elektrisch starten und erst im Reiseflug zum Kolbenmotor übergehen, was als sehr ungewöhnlich gilt. In einer weiteren Phase soll darin das Brennstoffzellensystem getestet werden. Das Hauptziel ist aber der reine Hybridflieger Alcyon M3c, der als regionales STOL-Flugzeug mit Platz für fünf Passagiere plus Pilot bis 932 Meilen (1500 km) weit fliegen und eine Reisegeschwindigkeit von 230 mph (370 km/h) erreichen soll. Die größere Maschine soll nach Gallezots Angaben 2026 auf den Markt kommen.



Mit dem Zweisitzer will Mauboussin die Wasserstofftechnologie erproben. Später soll der Fünfsitzer Alcyon M3C folgen.

## Spirit of Innovation

„Spirit of Innovation“, konzipiert als schnellstes Elektroflugzeug der Welt, wurde gerade fertiggestellt. Gegenwärtig finden erste Rollversuche statt. Die einmotorige Konstruktion ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen der Industrie und der britischen Regierung, die an der Finanzierung des Projekts beteiligt war. Das Flugzeug, das mit einem Elektromotor mit 400 kW (500 PS) ausgestattet ist, hat auch das Ziel, eine neue Generation städtischer Luftmobilitätskonzepte zu realisieren.

Technisch gesehen gelten die Rollversuche als wichtiger Test für das Antriebssystem vor den eigentlichen Flugtests. Bei voller Leistung sollte das Flugzeug in der Lage sein, Geschwindigkeiten von über 480 km/h zu erreichen. „Spirit of Innovation“ ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit mehrerer Partner, die im ACCEL-Programm zusammengeschlossen sind: Rolls Royce, YASA, ein Hersteller von Elektromotoren und das Start-up Electroflight.



Mit seinem eVTOL will Hyundai mit Partnern Milliarden-Umsätze generieren

## Dieses Jahr im Nachbarland: 5. Elektrofliegertreffen in Grenchen

11./12. September 2021

**Es ist der Treffpunkt von Experten und Interessenten für elektrisch angetriebene Flugzeuge, die das Ziel haben, die eingeleitete lautlose und emissionsfreie Luftfahrt mit ihren Ideen zu beschleunigen. Die Firma Smartflyer AG, in der seit 2016 an der Entwicklung eines Flugzeuges mit hybrid-elektrischem Antrieb gearbeitet wird, war Initiator des Fly-Ins für Elektroflieger.**

Das Organisationskomitee war letztes Jahr überzeugt, dass es Zeit sei, das Fly-In auf eigene Beine zu stellen, sprich ihm einen neuen, unverwechselbaren Namen zu geben:

„Electrify-In Switzerland – eTrophy und Symposium“

Mit der vierten Ausgabe im September 2020 erlangte das einzige Fly-In für Flugzeuge mit Elektro- und Hybridantrieb in Europa nationale und internationale Bedeutung. Die zunehmende Anzahl der Teilnehmer und Besucher aus ganz Europa, die zum zweiten Mal ausgetragene eTrophy, das Symposium mit hochkarätigen Referenten sowie das steigende Interesse auch internationaler Medien zeigten dies deutlich. Mit von der Partie: zwei Baden-Württember-

ger, die mit Platz 2 und 3 die vordersten Plätze neben Gewinner Klaus Ohlmann belegten.

Totaler Neuling war das ultraleichte Segelflugzeug vom Typ Birdy aus Deutschland, das zudem im Wettbewerb mit den anderen Teilnehmern die Strecke fast ausschließlich im reinen Motorflug zurücklegte. In der Überzahl waren gleich drei Exemplare des Typs Pipistrel Velis, die teilweise auch mit viel Prominenz in der Luft waren, zum Beispiel mit Bertrand Piccard, dem Piloten des Solar Impulse 2. Der scheute sich nebenbei nicht, auch mit einem Elektro-Trike zu fliegen.

Ähnlich wie andere Flieger-Meetings wird das Electrify-In ausschließlich von Freiwilligen aus der Region Grenchen vorbereitet und durchgeführt. Wenn es um Flugzeug-Neukonstruktionen mit Elektroantrieb geht, ist das Electrify-In ganz vorne mit dabei. Dieses Jahr im September darf man mit weiteren großen Überraschungen rechnen. Für die neue Ausgabe der „eTrophy“ können sich schon jetzt Piloten bewerben.

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

# TOST

## Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

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







Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

**Wartung und Reparatur**

- ◆ Kupplungen
- ◆ Schleppseileinziehwinden
- ◆ Räder und Bremsen

**Ersatzteile ab Lager erhältlich**

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

## UL-Ausbildung im DAeC

Nicht zuletzt aufgrund der erfreulich hohen Anzahl an Ausbildungsmeldungen zum Erwerb der UL-Lizenz im vergangenen Jahr folgt hier als Übersicht ein Einblick in unsere Ausbildung zur Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge.

Der neue UL-Flugschüler wird spätestens acht Tage nach Beginn der Ausbildung von der Flugschule dann an das LSG-B gemeldet. Eine Schulung außerhalb einer zugelassenen Ausbildungseinrichtung ist nicht möglich. Grundlage der Ausbildung ist das Ausbildungshandbuch (AHB) für Dreiachs-UL mit Ergänzungen für die Lizenz für UL-Tragschrauber. Das aktuelle Handbuch mit den gültigen Formularen ist auf der Internetseite des LSG-B unter Ausbildung/Lizenzen > Flugschulen verfügbar, ebenso die laufenden Aktualisierungen.

Für die Theorie- und Praxisausbildung ist es empfehlenswert, unser bewährtes Ausbildungsnachweisheft zu verwenden. Es ersetzt die Einzelblatt-Formularbürokratie und man behält leichter die Übersicht über den Stand der Ausbildung. Die Verwendung des Ausbildungsnachweises ersetzt nicht die Pflicht der Führung des persönlichen Flugbuches.

Hat der Flugschüler die Theorieausbildung abgeschlossen, wird er vom Ausbildungsleiter der Flugschule 14 Tage vor dem Prüfungstermin zur Theorieprüfung angemeldet. Der Prüfungsrat erhält dann rechtzeitig die Fragebögen für den Prüfling vom LSG-B ausgehändigt. Eine Prüfung im LSG-B ist auch möglich. Nach bestandener Theorieprüfung hat der Flugschüler drei Jahre Zeit die praktische Prüfung erfolgreich abzulegen. Verstreicht diese gesetzlich vorgegebene Frist, muss gemäß der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV § 128 Abs. 6) die Prüfung wiederholt werden.

Auch die Praxisprüfung muss angemeldet werden. Der anmeldende Ausbildungsleiter ist dafür verantwortlich, dass alle Ausbildungsabschnitte erfolgreich abgeschlossen und bestätigt wurden. Der Ausbildungsleiter schlägt einen Prüfer vor. Die Prüfer sind alle als Mitglieder im Prüfungsrat in der Internetdatenbank des LSG-B gelistet. Mit Zustimmung des Ausbildungsleiters und Flugauftrag kann der Flugschüler gegebenenfalls auch zum Prüfungstermin fliegen und nach bestandener Prüfung zurückfliegen.



Danach muss er jedoch kurz warten, bis er die UL-Lizenz in der Hand hält. Nach Erhalt hat er an der Flugschule die Möglichkeit die Berechtigung zur Mitnahme von Passagieren zu erwerben. Hierzu muss er mindestens fünf Überlandflüge (Kilometer und Inhalt siehe AHB) mit der Abschlussprüfung durch einen Fluglehrer der Flugschule oder den Prüfungsrat durchführen.

Mit ausreichender Flugerfahrung, diese ist ebenfalls im AHB beschrieben, kann der Lizenzinhaber noch weitere Berechtigungen für Segelflugzeug- und Bannerschlepp sowie die Lehrberechtigung erwerben.

Wer ein gültiges Flugfunkzeugnis (BZF, AZF etc.) bereits hat, erspart sich in der Ausbildung logischerweise die Flugfunkausbildung für Luftsportgeräteführer. Spätestens jedoch, wenn man sich später zu einer Fluglehrausbildung entscheidet, wird das Flugfunkzeugnis benötigt. Erst dann kann man alle möglichen Lufträume nutzen.

Näheres zum gesamten Thema erfahren Sie bei der zugelassenen Flugschule ihres Vertrauens. Mit dem Begriff Flugschule sind in diesem Artikel auch alle ausbildenden Flugsportvereine gemeint. Wir wünschen den bereits angemeldeten Flugschülern und denen, die noch kommen, viel Erfolg und Spaß in der UL-Ausbildung!



## FK9 Mark VI – Zulassung nach LTF UL2019 mit 600 kg MTOW

Die Hälfte aller Ausbildungsmeldungen sind mittlerweile für PPL-Inhaber mit gültiger Lizenz als Flugzeugführer (SEP und/oder Reisemotorsegler). Daher auch ein paar Erläuterungen dazu.

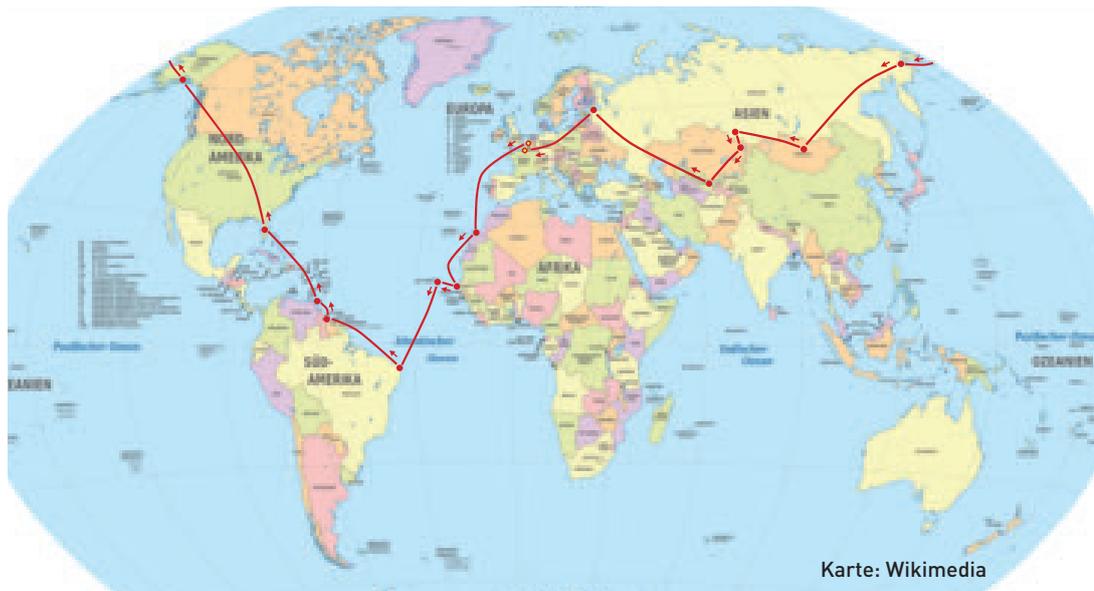
Beim Erwerb der UL-Lizenz soll diese natürlich auch die Anforderungen der Gültigkeit erfüllen. Daher ist in der Ausbildung zu berücksichtigen, dass ausreichend Flugstunden (SEP, Reisemotorsegler und UL) und der einstündige Übungsflug auf UL mit UL-Fluglehrer im Flugbuch stehen. In der Ausbildung, die gesetzlich keine Mindestflugstunden beinhaltet, sind im AHB unter anderem drei Alleinflüge und eine Prüfung beim Ausbildungsleiter vorgeschrieben. Die Theorie umfasst eine Einweisung in Technik, Verhalten in besonderen Fällen und Pyrotechnik für das Rettungssystem. Inhaber einer PPL-Lehrberechtigung für Segelflugzeugführer, Motorseglerführer oder Flugzeugführer können nach Erwerb der UL-

Lizenz nach einer gewissen Mustererfahrung in einem verkürzten Lehrgang die Lehrberechtigung für UL erwerben. Termine und Veranstalter sind auf der Internetseite des LSG-B veröffentlicht. Die Passagierberechtigung wird mit der Erteilung der UL-Lizenz sofort mit eingetragen.

Für den Eintrag von bereits im PPL vorhandenen Schleppberechtigungen ist nach dem Erwerb der UL-Lizenz eine Mustererfahrung (mindestens fünf Stunden auf Schlepp-UL's) erforderlich und für den Bannerschlepp zusätzlich Ausbildungsschlepps mit dem UL-Rollenbanner. Näheres dazu lesen Sie bitte im Ausbildungshandbuch, auf den Internetseiten des LSG-B oder Sie fragen das Luftsportgeräte-Büro.

**Frank Einführer, LSG-B**

# Stay tuned: Mit Lady Bushpilot um die Welt



Karte: Wikimedia

- Antwerpen
- Tarfaya Marokko
- Dakar Senegal
- Capverden
- Natal Brasilien
- Georgetown (Guyana)
- Trinidad
- Florida
- Alaska
- Ugolny
- Ulaanbaatar Mongolei
- Barnaul
- Semey Kasachstan
- Samarkand Usbekistan
- St. Petersburg
- Anvers Frankreich



Mit dieser Cessna 180J, Baujahr 1975, angetrieben vom Conti-O-470 mit 230 PS will Valerie die Welt umrunden.

In der Ausgabe Juni/Juli 2019 des LuftSportmagazins haben wir die Pilotin Valérie Dereymaeker vorgestellt und beschrieben, wie sie allein mit ihrer Piper Super Cub N45458 rund um Afrika geflogen ist. Ein Herzensprojekt, wie man ihrem Bericht anmerkte. Aber ein bisschen Platz im Herzen muss auch noch für andere Kontinente freigeblieben sein. 2020 kaufte Valérie ein neues Flugzeug, eine Cessna 180J mit dem Kennzeichen N904BP, deren Vorbesitzer über sie sagt: „If an aircraft can have Karma then this one is loaded with good feelings and the strength of positive experiences.“ Was liegt also näher als diese positive Energie zu nutzen um einmal um die ganze Welt zu fliegen?

Am 15. Februar 2022 soll es in Antwerpen losgehen und fast ein Jahr später, am 27. Januar 2023, plant Valérie dort wieder anzukommen. Ihre Weltreise wird sie zunächst erneut nach Afrika führen: Tarfaya in Marokko und Dakar sind die ersten Ziele. Von dort aus geht es weiter auf die Kapverdischen Inseln und dann nach Natal in Brasilien. Danach an der südamerikanischen Küste entlang nach Norden und über die Karibik bis nach Florida. Soweit die erste Etappe.

Als zweite Etappe plant Valérie quer durch die USA bis nach Nome in Alaska zu fliegen. Dabei will sie die stark besiedelten Gebiete an der Ost- und Westküste umgehen. Als Auftakt zur dritten Etappe wird sie die Beringstraße überqueren und über Sibirien nach Ulaanbataar, der Hauptstadt der Mongolei, fliegen. Von dort geht es weiter über Barnaul (Westsibirien) und Semei (Kasachstan) bis nach Samarkand in Usbekistan. Die Schlussetappe führt Valérie nach St. Petersburg und schließlich zurück nach Antwerpen.

Beschrieben wird die geplante Route auf YouTube unter

<https://www.youtube.com/watch?v=pUbIPkRy0oA>

Wer Valérie unterstützen möchte, kann dies über ihre Homepage tun:

<https://www.ladybushpilot.com/donate/>

Wie schon in Afrika wird sie uns über ihren Blog mit auf die Reise nehmen. Wir freuen uns und wünschen many happy landings, Valérie!



...von Fliegern  
für Flieger...

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

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

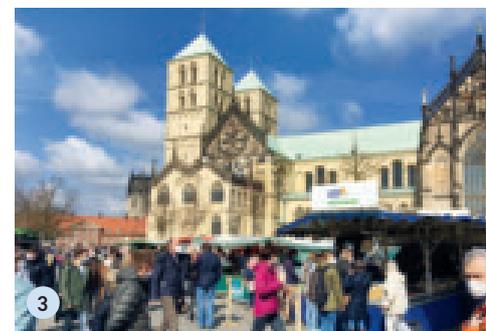
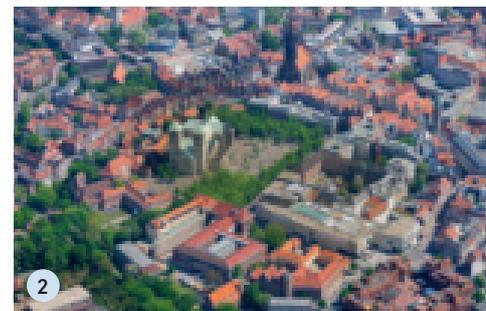
Unsere Spezialität:

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](http://www.persch-diamant.de) • [info@persch-diamant.de](mailto:info@persch-diamant.de)



# Lust auf einen Kurztrip?



- 1: Das Stadtzentrum von Münster mit dem Naherholungsgebiet Aasee. Foto: Presseamt Münster/Bernhard Fischer
- 2: Dom und Domplatz; Foto: Presseamt Münster/Bernhard Fischer
- 3: Mittwochs und Samstags lockt der reichhaltige Wochenmarkt viele Besucher aus Münster und dem Umland
- 4: Auch auf der offiziellen Abflugtafel erschienen die Abflüge der Neuenahrer Flugzeuge
- 5: Die Mooney aus Bad Neuenahr am Flughafen Münster-Osnabrück



Endlich werden die Tage länger, die Uhren sind umgestellt und die Temperaturen steigen (hoffentlich) – Zeit für einen Kurztrip, z. B. auf den Wochenmarkt nach Münster. Unser Flug mit einer Mooney M20K IFR in FL70 von Bad Neuenahr nach Münster dauerte keine Stunde (ohne Gegenwind). An diesem Samstag flogen noch zwei weitere Vereinsmaschinen VFR mit dem gleichen Ziel. Der Verkehrsflugplatz Münster-Osnabrück hat die Pisten 25 und 07. Nach der Landung auf der 25 folgten wir dem Follow-me-Car zu unserer Parkposition. Die Landgebühr für ein Ultralight beträgt etwa 12 Euro und für eine viersitzige E-Klasse haben wir ca. 22 Euro bezahlt. Auf dem Vorfeld und im GAT (General Aviation Terminal) waren alle entspannt und freundlich; beschrieben uns den kürzesten Weg durch das Gebäude und zur Bushaltestelle direkt vor dem Flughafen. Vor dem Rückflug erfolgte eine ausführliche Personen- und Gepäckkontrolle. Aus diesem Grund ist es wichtig, den Personalausweis und die Fluglizenz dabeizuhaben. Mit dem Bus S50 ist man in etwa einer halben Stunde am Hauptbahnhof Münster. Ein Tagesticket für bis zu 5 Personen kostet knapp 19 Euro und die Abfahrzeiten findet man im Internet. Nur 20 Minuten später erreichten wir zu Fuß vom Hauptbahnhof den Wochenmarkt auf dem Domplatz. Der Markt findet jeden Mittwoch



und Samstag von 7:00 bis 14:30 Uhr statt und ist wirklich wunderbar mit seinen über 150 vielfältigen Marktständen. Lange Reihen an Obst- und Gemüseständen, Fisch, Fleisch, Käse, Backwaren, Öl und Gewürze sowie Antipasti und ein großer Bereich an Blumenständen bieten eine Auswahl an überwiegend regionalen Produkten. Es ist fast nicht wichtig, dass keine Cafés und Restaurants geöffnet haben. Viele Buden und Stände bieten Köstlichkeiten zum Verzehr an. Man sucht sich rund um den Domplatz ein sonniges Plätzchen und picknickt mit Blick auf den Dom und die vorbeischlendernden Leute.

Es ist eine ganz besondere Atmosphäre – und das nicht nur in dieser außergewöhnlichen Zeit. An diesem Ort kann man Lebensqualität genießen. Eine gute Idee für einen Tapetenwechsel!

**Kornelia Schweiger-Raphael und Georg Schweiger**



**B4Takeoff.net**  
 Dein elektronisches Flugbuch  
 GPS-Tracking von Flügen, Lizenzüberwachung,  
 Instandhaltung, Statistiken und vieles mehr...



# Mehr als nur Adrenalin 8



- 1: Echte Könnler am Werk: der Zehner-Stapel der bekannten Fürstenberg-Formation
- 2: Der Downplane entsteht aus einem Side by Side. Danach bewegen sich zwei Springer mit ihren Schultern oder Fallschirmen so voneinander weg, dass ein Drehpunkt am Bein-griff der Springer entsteht.
- 3: Beim Side by Side richten die Springer ihre Schirme nebeneinander aus
- 4: Auch ein sogenannter Upside down, bei dem einer der Springer mit dem Kopf nach unten an einem anderen hängt, gehört zum beeindruckenden Repertoire des Fürstenberg-Fallschirm-Teams

**Im achten Teil der aktuellen BWLV-Serie zum Fallschirmsport geht es nicht um die Phase des freien Falls. Vielmehr wird das Kappen-Formationsspringen vorgestellt, das sich in der Zeit nach der Schirmöffnung abspielt.**

Ein Fallschirmsprung ist mit der Öffnung des Schirms keineswegs beendet – zeitlich gesehen ist die Phase der Schirmfahrt nämlich sogar länger als die des Freifalls. Eine weitere, faszinierende Disziplin des Fallschirmsports nutzt eben diese Zeit: das Kappen-Formationsspringen. Nicht nur im Freifall, sondern auch am geöffneten Schirm lassen sich Formationen bilden. Die Springer verlassen dazu das Luftfahrzeug in einer geringeren als der üblichen Absetzhöhe von 4.000 Meter – also in der Regel schon in einer Höhe von etwa 2.000 bis 2.500 Meter. Die Schirme werden dabei unmittelbar nach dem Absprung geöffnet. Es können sowohl statische als auch dynamische Formationen gebildet werden.

In der Disziplin „Vierer-Rotation“ zum Beispiel bilden vier Springer einen Stapel („Stack“), der jeweils oberste verlässt dann seine Position und fliegt von unten wieder an die Formation heran. So-

bald er dort wieder angedockt hat, gilt dies als Punkt, die Arbeitszeit beträgt dabei 90 Sekunden. Ebenso können Sequenzen aus verschiedenen Figuren gebildet werden, ähnlich wie beim Formationsspringen im freien Fall.

Für spektakuläre Anblicke sorgen auch größere Kappenformationen. So liegt der Deutsche Rekord seit 1998 bei 20 Springern; der Weltrekord (geflogen im November 2007) steht gar bei 100 Springern. Auch bei dieser Art des Fallschirmsports ist ein hohes Maß an Disziplin und Konzentration von jedem Sportler gefragt. Einen Eindruck davon, wie präzise alles ablaufen muss, vermitteln Videos wie etwa jenes unter [www.youtube.com/watch?v=jz8NlYtXlr8](http://www.youtube.com/watch?v=jz8NlYtXlr8) (oder direkt per QR-Code).



Nach nunmehr acht Artikeln endet nun der Streifzug durch die Welt des Fallschirmsports. Wir haben versucht, den Sport mit all seinen Facetten darzustellen, angefangen mit der Ausbildung über die ersten Schritte danach bis hin zu den zahlreichen Disziplinen, aus denen der Springer in seiner Laufbahn auswählen kann. Einiges davon mag waghalsig oder gar gefährlich erscheinen, je-



5



6



7

5: Als Einstieg in den Fallschirmsport eignet sich am besten ein Tandemsprung

6: Begleitet lässt sich die Faszination des freien Falls sehr sicher erleben

7: Wer einmal selbst springen möchte, erhält bei BWLV-Fallschirmsportreferent Robert Froeschle die geeigneten Kontakte

doch ist das Fallschirmspringen – wie alle anderen Luftsportarten auch – sehr sicher. Dank fortgeschrittener Technik und über Jahrzehnte hinweg optimierter Verfahren sind tödliche Unfälle sehr selten geworden. So endeten zum Beispiel in der Saison 2019 nur 0,001 Prozent aller Sprünge in Deutschland tödlich.

Die Faszination, die den freien Fall ausmacht, ist schwer in Worte zu fassen – ihn selbst zu erleben, erscheint daher das beste Mittel. Möglich ist das mit wenig Aufwand durch einen Tandemsprung oder – für die etwas Neugierigeren – durch einen (Solo-) Schnuppersprung, der ebenfalls an vielen Plätzen angeboten wird.

Der BWLV hofft, mit dieser Serie einen kleinen Einblick in einen faszinierenden Sport ermöglicht und vielleicht beim einen oder anderen Leser die Neugier geweckt zu haben. Darum empfiehlt der BWLV allen Neugierigen: einfach mal bei einem Verein vor Ort ausprobieren!

Für die zur Verfügung gestellten Bilder gilt ein herzlicher Dank dem Fürstenberg-Fallschirm-Team, das dem einen oder anderen sicher von Fliegerfesten oder ähnlichen Anlässen bekannt ist.

**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](mailto:froeschle@bwlv.de) mit dem Referat Fallschirmsport in Verbindung setzen

# Redbull X-Alps auf geänderter Route



- 1: Die neue Streckenführung mit Start in Salzburg und Ziel in Zell am See
- 2: Maxime Pinot (FRA 4) und Christian Maurer (SUI 1) beim Rennen 2019 im Ahrntal, Italien

Foto: Sebastian Marko/  
Red Bull Content Pool



Fliegerisch, taktisch, sportlich, körperlich unglaublich anspruchsvoll und für die Online-Zuschauer ungemein spannend – so präsentierten sich die vergangenen neun Rennen der X-Alps, bei denen die Gleitschirm-Athleten von Salzburg startend nach 12 Wendepunkten ein Floß in Monaco erreichen mussten. Idealerweise fliegend, was allerdings nicht immer klappt. Dann geht es zu Fuß weiter.

Die 10. Auflage der Redbull X-Alps 2021 bricht nun mit der Tradition, in Monaco zu enden. Stattdessen wird die Route erstmals fast zu einem Rundkurs, mit Start in Salzburg und Ziel in Zell am See. Dazwischen liegen zwölf Wendepunkte: Gaisberg - Kleinarl - Kitzbühel - Chiemgau - Lermoos - Säntis - Fiesch - Dent d'Oche - Mont Blanc - Piz Palü - Kronplatz und Schmittenhöhe. Insgesamt ergibt das „Luftlinie“ eine Strecke von 1238 Kilometern, 100 km mehr als 2019. Ein neuer Rekord.

33 Athleten aus 17 Nationen, hierunter elf Neulinge und viele „alte Hasen“, kämpfen in diesem Jahr um den Titel und hoffen sicher insgeheim, vor den favorisierten Schweizern um Chrigel Maurer ins Ziel zu kommen.

Bleibt zu hoffen, dass die Redbull X-Alps 2021 letztendlich überhaupt werden stattfinden können. Der Prolog ist für den 16. Juni, der Start in Salzburg für den 20. Juni 2021 geplant. Corona hängt aber wie ein Damoklesschwert auch über diesem Rennen. Die Gleitschirm-WM, die Anfang Juni in Frankreich stattfinden sollte, wurde coronabedingt schon abgesagt.

Quellen: Red Bull und Lu-Glidz

## 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  
**54,00 €**

**Band 2, 1945 bis 1965**  
ISBN 978-3-9807977-4-0  
**54,00 €**

**Band 3, 1965 bis 2000**  
ISBN 978-3-9808838-1-8  
**54,00 €**

**Alle drei Bände im Set**  
(dt. oder engl.) nur **145,00 €**



Wolfgang Binz  
**LS-Segelflugzeuge**  
**Von der LS1 zur LS11**  
208 Seiten, 240 x 297 mm,  
Hardcover  
ISBN 978-3-9814977-9-3  
**45,00 €**



Mallinson/Woollard  
**Handbuch des**  
**Segelkunstflugs**  
128 Seiten, 190 x 250 mm,  
Hardcover  
ISBN 978-3-9806773-5-6  
**25,00 €**



Hans Jacobs  
**Workshop Practice**  
Englische Übersetzung des vergriffenen Standardwerkes für den Bau und die Reparatur von Holzflugzeugen. 384 Seiten, Format 158 x 235, Hardcover  
**49,00 €**



Weitere Bücher  
auf [www.eqip.de](http://www.eqip.de)

alle Preise zzgl. Versandkosten

## Mit Herzblut dabei



1



2



3



4

- 1: Der neue Schulleiter Lukas -Schmidt-Nentwig; Foto: Fliegerschule  
 2: Die Arbeit machte Harald Jörges sichtlich Freude  
 3: Regelmäßig war die Fliegerschule Wasserkuppe bei der Aero dabei, links am Rumpf Karin Jörges, rechts Harald Jörges

- 4: Viele Ideen von Harald Jörges flossen in das neue Flugsportzentrum ein

Fotos 2 bis 4: Lothar Schwark

**Stabwechsel an der Fliegerschule Wasserkuppe: Nach 30 Jahren Fluglehrertätigkeit, davon 20 Jahre als Schulleiter, übergab Harald Jörges am 31. März sein Schulleiteramt an jüngere Hände. Ab 1. April leitet Nachfolger Lukas Schmidt-Nentwig die Fliegerschule. Jörges bleibt ihr noch dieses Jahr als Ausbildungsleiter und Fluglehrer erhalten, bevor er Ende Oktober den verdienten Ruhestand antritt.**

Schon als Kind schaute Harald Jörges sehnsuchtsvoll den Segelflugzeugen über der Wasserkuppe nach. Gerade drei Kilometer trennten ihn, der in Gersfeld-Oberhausen aufwuchs, von dem Ort, von dem aus der Segelflug seinen Siegeszug um die Welt antrat. Damals hätte die Flugausbildung 600 Mark gekostet. „Zu viel Geld für uns“, beschied Haralds Vater. Nach einer Lehre als Automechaniker in Fulda kehrte Jörges nach Gersfeld zurück, wo er große Baumaschinen reparierte. Der Wunsch endlich fliegen zu können ließ ihn aber nicht los. 1975 begann er mit dem Drachenfliegen und zählte zu den ersten Drachenfliegern auf der Wasserkuppe. 1987 vermittelte der damalige Fluglehrer Eberhard Nüdling Jörges eine Stelle als Flugzeugmechaniker. Nach mehreren Tagen der Probearbeit war Jörges sich im Klaren: „Das ist was für mich.“ Täglich konnte er nun Flugplatzluft schnuppern. Dankbar ist er auch dem damaligen Fliegerschulleiter Walter Knüttel, der ihm die Ausbildungsschritte bis zum Fluglehrer ermöglichte. Zehn Jahre war Jörges Hauptfluglehrer, bevor er das Schulleiteramt übernahm. Er betreute mit zehn fest angestellten Kräften, darunter vier Fluglehrern, rund 6000 Kunden, die auf der Wasserkuppe ihre Ausbildung oder Weiterbildung antraten. Mit im Boot waren noch knapp 30 freie Fluglehrer, die in der Saison mitwirkten.

In seiner Zeit als Schulleiter hat Jörges nach und nach den Flugzeugpark auf GFK umgestellt. Arbeitspferd bleibt weiterhin die ASK-21, von der man auch schon die neue B-Version erhalten hat. Aus dem Hause Schleicher setzt man weiter auf die ASW-28/18m und eine ASG-29. Ein Discus FES sowie zwei Duo Discus von Schempp-Hirth runden das Programm ab. Eine Katana wurde 2003 zur Motorflugausbildung angeschafft. Auf der Dimona erfolgt die Motorseglerausbildung. 2012 wurde das neue Flugsportzentrum eingeweiht. Neben hellen Räumen zur Vor- oder Nachbereitung von Flügen stehen Besuchern ein Restaurant, eine Dachterrasse und ein Café zur Verfügung.

Wenn es seine Zeit zulässt, übt Harald Jörges gerne den Streckensegelflug aus. Seine 960 km mit der ASH-26 möchte er noch toppen. Lange Arbeitstage lässt er auf dem Mountainbike ausklingen. Bei seiner Arbeit wurde Jörges von Ehefrau Karin unterstützt. Als gute Fee im Büro ist sie seit 20 Jahren dabei. „Wenn ich der Muskel bin, ist sie das Herz“, lobt er seine Karin.

Als neuer Schulleiter ist auch Lukas Schmidt-Nentwig fest mit der Wasserkuppe verbunden. Der 30-Jährige stammt aus Wiesbaden und erlernte früh das Fliegen. Schon als Jugendlicher nahm er auf der Wasserkuppe an Fliegerlagern teil. „Die Liebe zum Berg“ sorgte dafür, dass Schmidt-Nentwig in Fulda studierte. Nun wohnt er im schmucken Rhöndorf Abtsroda, nicht weit von der Kuppe entfernt. Dem neuen Schulleiter wünscht Jörges einen guten Start und Gelingen. In der Übergangszeit steht er ihm mit Rat und Tat zur Seite, bevor das Berufsleben für ihn Ende 2021 endgültig ausklingt.

Lothar Schwark

# „Segelfliegen wie Gott in Frankreich“

DAeC-Multiplikatorenlehrgang 2020 in Saint-Auban



1

**Die französischen Seealpen sind seit Jahrzehnten ein Mekka für Segelflieger aus ganz Europa. Viele kennen die Gegend wie ihre Westentasche, andere – so wie wir – sind mit den Alpen bisher noch gar nicht in Berührung gekommen. Bisher.**

Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, am Multiplikatoren-Lehrgang des DAeC in Saint-Auban teilzunehmen. Der Lehrgang richtet sich an junge Fluglehrer mit keiner oder geringer Alpenflugerfahrung. Genau das Richtige also für uns. Wir, das sind Jonas und Simon. Normalerweise fliegen wir in Cham und Pfarrkirchen im schönen Ostbayern. Das Höchste, was uns bisher so in die Quere gekommen ist, war der große Arber im Bayerischen Wald. Auch der kann mit seinen 1456 m durchaus mal im Weg stehen, ist aber definitiv nicht vergleichbar mit den imposanten Erhebungen der Seealpen.

Mitte August ging es also los, mit zwei Segelflughängern und ordentlich Gepäck. Knapp 1100 km wurden an zwei Tagen gefahren, bis wir schlussendlich bei strömendem Regen in Saint-Auban ankamen. So hatten wir uns das eigentlich nicht vorgestellt. Aber nach einer guten Stunde war der Gewitterschauer durchgezogen und wir konnten unsere Zelte aufstellen. Es sollte dann auch der einzige Regen in den knapp zwei Wochen in der Provence bleiben. Kurz darauf wurden wir von unseren beiden Lehrgangleitern begrüßt. Zum einen ist das Gerd Weinelt, der sicherlich vielen Fliegern in Deutschland bekannt ist. Als ehemaliger Bundesjugendleiter und BWLV-Ehrenpräsident hat Gerd den Luftsport über viele Jahre geprägt. Der zweite Trainer ist Janik Egger. Auch er dürfte

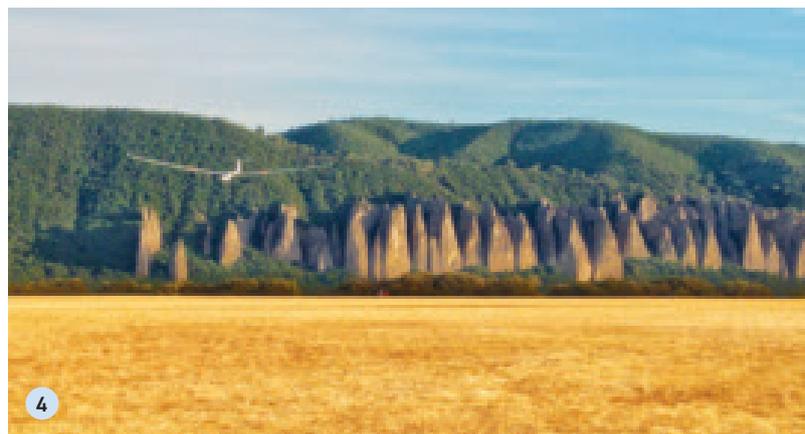
1: Blick über den Lac de Serre Ponçon bei besten Segelflugbedingungen; Foto: Janik Egger

vielen ein Begriff sein, beispielsweise als Coach bei Jugendleiter- oder Fluglehrer-Lehrgängen.

Am Montagmorgen war erst einmal Briefing angesagt, pandemiebedingt mit Maske und täglichem Fiebermessen. „Wir werden jetzt Karten präparieren, ihr macht euch kurz mit dem Außenlandekatalog vertraut und dann treffen wir uns gleich bei den Flugzeugen zum Fliegen.“ Nach einem kurzen Schockmoment wurden wir aber aufgeklärt, dass wir die ersten Tage natürlich nur doppelsitzig mit Trainer fliegen. Learning by doing stand also auf dem Programm – oder anders ausgedrückt: Rollentausch. Vom Fluglehrer zum Flugschüler. Irgendwie konnten wir wieder ein bisschen nachvollziehen, wie sich unsere eigenen Schüler im Cockpit manchmal fühlen: Zum Teil etwas überfordert, andererseits aber auch total fasziniert.

So konnten wir am ersten Tag die nähere Umgebung kennenlernen und bekamen zu jedem Gipfel auch sofort einen Namen genannt. Wenn euch Namen wie „Lure“, „Blayeul“, „Dormillouse“ oder „Auribeau“ noch nichts sagen, dann seid ihr in guter Gesellschaft. Nach der Landung konnten wir die vielen neuen Eindrücke gemütlich am wunderschönen Campingplatz ausklingen lassen.

Bereits am nächsten Tag kam für uns mehr und mehr Struktur in die schroffen Berge der Provence. Auch mit den Namen klappte es schon deutlich besser. Eine erste Erkenntnis als Flachlandflieger: Im Gebirge muss man wirklich haargenau wissen, wo man gera-



2: Hangflugübungen entlang des „Parcours“; Foto: Janik Egger

3: Gemeinsames Kurbeln über den Felsen der Provence;  
Foto: Pascal Betz

4: Gerds ASH 25 im Anflug vor den berühmten Hinkelsteinen von  
Saint Auban; Foto: Janik Egger

5: Abendliches Fotoshooting zweier Lehrgangsdoppelsitzer beim  
nach Hause gleiten; Foto: Pascal Betz

de ist. Und dazu gehören nun einmal teils schwer aussprechbare französische Bergnamen.

Um die Flugtechnik in den Bergen zu vertiefen, kam es schon mal vor, dass sich der Bremsklappengriff neben uns plötzlich nach hinten bewegte, bis der Flieger wieder deutlich unter Grat war. So wurden wir von unseren Trainern „gezwungen“ zu üben, auch von unten wieder aus dem Gelände hoch zu achtern. Eine Übung, die man alleine ganz sicher nicht machen würde – die aber hilft, weniger in Stress zu verfallen, wenn man doch mal tief kommen sollte. Ab dem dritten Tag erflogen wir uns jetzt auch einsitzig die „Spielwiese“ der Provence. Und die ist ganz schön vielseitig: Wir flogen über Lavendelfelder auf dem Plateau de Valensole im Süden, neben schroffen Steilwänden des Parcours oder über die türkisblauen Seen Lac de Sainte-Croix und Lac de Serre-Ponçon.

Aber wir wurden auch einsitzig nicht ganz alleine gelassen: Über unsere zugeteilte Lehrgangs-Funkfrequenz wurden wir im Flug von unseren Trainern gecoacht. Auf was jedoch verzichtet wurde, ist gemeinsamer Teamflug. Denn die Philosophie im Lehrgang lautete: Nur durch eigene Entscheidungen und basierend auf den vermittelten Kenntnissen lernt man, was es ausmacht, in den Alpen zu fliegen. Genauso gehörte zum sicheren, gecoachten Fliegen die regelmäßige Abfrage der aktuellen Position. Da wären wir wieder bei den Bergnamen, die wir mittlerweile größtenteils verinnerlicht hatten. Naja – zumindest fast – manchmal mussten wir doch noch in der Karte spicken.

Auch in der täglichen Theorie-Session wurde jeden Morgen so einiges behandelt: Wie funktionieren die Windsysteme? Was sind Besonderheiten der Luftraumsituation in Frankreich? Aber nicht nur die angenehmen Themen wurden angesprochen. Die Analyse von Unfällen und deren Vermeidung stand ebenso auf der Tagesordnung. Dazu gesellten sich allgemeine Themen für uns Fluglehrer, wie die neue Lizenzgebung nach SFCL. Eines der Pflichtthemen, um auch die Voraussetzungen für eine FI(S)-Fortbildung zu erfüllen.

Nach fünf fordernden, aber auch wunderschönen Flugtagen beschloss der gesamte Lehrgang, bei schwächerem Wetter zwei Tage Auszeit zu nehmen. So ging es an einem Tag im Auto entlang der klassischen Flugrouten und wir konnten die Landefelder und die anderen Flugplätze auch mal vom Boden anschauen. Bislang kannten wir diese nur von oben und aus dem Außenlandekatalog. Eine Erfahrung, die im Falle einer Außenlandung definitiv hilft und die wir jedem Alpenflieger nur wärmstens empfehlen würden. Vor allem, wenn man unterwegs noch an einem Eiscafé Halt machen kann. Der zweite freie Tag wurde zur Erholung genutzt: Wandern, Verdun-Schlucht oder Baden im Mittelmeer standen auf dem Programm.

Pünktlich zur zweiten Woche wurde der Wind etwas stärker, so dass wir sowohl in der Theorie als auch in der Praxis auf eine weitere Facette der Alpenfliegerei eingehen konnten: Wellenflug sowie Flug mit Sauerstoff. Eine wahnsinnig schöne Erfahrung, die



6

6: Imposanter Ausblick auf die 2000er und 3000er der Provence;  
Foto: Pascal Betz

von Kontrasten geprägt ist. Zunächst der Kampf mit den turbulenten Rotoren, die hier in Südfrankreich aus der Thermik erfolgen werden können. Anschließend folgt dann die Belohnung durch das absolut ruhige, laminare Steigen. Etwas ganz Besonderes, genauso wie das Fliegen in diesen Höhen an sich. Bis weit über 4.000 Meter, teilweise sogar bis FL195 konnten wir einige Wellen ausfliegen und so die schöne Provence von ganz weit oben anschauen. Auch das ist ein Kontrast zur felsnahen Fliegerei an den normalen Alpenflugtagen.

Die zweite Woche neigte sich langsam dem Ende zu, als uns leider eine schlechte Nachricht erreichte: Die Bundesregierung hatte die gesamte Region Provence-Alpes-Côte d'Azur zum Corona-Risikogebiet erklärt. Obwohl sich das Infektionsgeschehen zu diesem Zeitpunkt fast ausschließlich an der Mittelmeerküste abspielte, hieß dies für uns: Pflichttest und anschließend häusliche Quarantäne bis zum negativen Testergebnis. Das eigens für Frankreich-Rückkehrer eingerichtete Testzentrum an der Autobahn bei Freiburg im Breisgau lag aber ohnehin fast bei allen Teilnehmern auf der Reiseroute und konnte sogar mit Segelflug-Anhänger bequem durchfahren werden. Alle bekamen noch am Wochenende das negative Testergebnis. Dass sich am Flugplatz in Saint Auban nach unserem Kenntnisstand in der gesamten Saison kein Urlauber angesteckt hat, lag mit Sicherheit auch am straffen Hygienekonzept des CNVV.

Nach zwei ereignisreichen Wochen stand für alle Teilnehmer fest: Es war ganz sicher nicht der letzte Aufenthalt in den französischen Seealpen – möglicherweise in ein paar Jahren auch auf der anderen Seite: als Trainer für den eigenen Verein oder eine Jugendgruppe. So, wie es das Ziel des Lehrgangs ist: Multiplikatoren ausbilden und ihnen das Rüstzeug mitgeben, um später einmal selbst die Schönheit der Alpenfliegerei vermitteln zu können. Allerdings mit einem großen Fokus auf Sicherheit und ohne die Risiken bei der Fliegerei im Gebirge zu vergessen.

An dieser Stelle wollen wir uns ganz herzlich bei Gerd und Janik für den menschlich wie fachlich tollen Lehrgang bedanken! Auch dafür, dass die beiden seit vielen Jahren Fluglehrern ermöglichen, mal über den eigenen Tellerrand hinaus zu blicken und in einer landschaftlich wahnsinnig imposanten Umgebung sicher die Vielfalt der Alpenfliegerei kennenzulernen.

Ihr seid selbst junge, engagierte Fluglehrer und möchtet euch mal den Traum vom Alpenfliegen erfüllen? Der Multiplikatorenlehrgang 2021 wird vom 15. bis 28. August 2021 stattfinden. Die Anmeldung erfolgt über die Geschäftsstelle der Luftsportjugend des DAeC in Braunschweig. Wir jedenfalls können den Lehrgang jedem nur wärmstens ans Herz legen und freuen uns schon jetzt auf den nächsten Besuch in der Provence!

**Jonas Blahnik, Simon Wachter**

## 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!**

# Neues Verfahren zum Ausziehen von Windenseilen erprobt



Wie bei vielen Vereinen ist auch bei uns immer wieder das Problem aufgetreten, dass nicht genügend Personal zur Aufrechterhaltung bzw. Durchführung des Flugbetriebes zur Verfügung steht. So kam der Vorschlag auf, ob man nicht mit dem Schlepp-Motorsegler die Windenseile ausziehen könnte.

Die Idee war, da wir sehr oft F-Schlepp und Windschlepp im Wechsel machen, dass man nach dem Seilabwurf und der Landung des vorangegangenen F-Schlepp bis zur Winde durchrollen könnte, die Windenseile an den Stützrädern am Flügel befestigt und beim Zurückrollen an den Start mit auszieht. Während jetzt der nächste F-Schlepp durchgeführt wird, können die Seile mit



1: Der Rotax-Falke als Lepo auf dem Weg zur Startstelle  
2: Schleppkupplungen wurden an den Stützradhaltern montiert

zwei Windenstarts weggeschleppt werden, und nach der Landung des Schleppmotorseglers könnte sich der Vorgang wiederholen. Um die Idee umsetzen zu können, mussten erst einige Versuche durchgeführt werden. Zunächst wurde die Auszugskraft für die Windenseile ermittelt (bei unseren Kunststoffseilen und einer Auszugslänge von 900 m beträgt diese max. 50 kg), des Weiteren wurde der Tragflügel sowie der Stützradbeschlag nachgerechnet. Anschließend wurden Halterungen für die F-Schleppkupplungen hergestellt, die an den Stützradstäben befestigt wurden. Um auf Sollbruchstellen beim Ausziehen verzichten zu können, wurde die Verknüpfung der Kupplungen so eingestellt, dass diese sich bei einer Last von 55 kg öffnen. Damit die Windenseile beim Eintreffen am Start auch vom Cockpit aus ausgeklinkt werden können, wurden die Ausklinkseile über Umlenkrollen durch den Flügel gezogen und an der Ausklinkbetätigung für die F-Schleppkupplung am Rumpfheck angeschlossen.

Nachdem diese Arbeiten durchgeführt waren und auch das Permit To Fly vorlag, konnten die erste Versuch ohne Probleme gemacht werden. Ein weiterer angenehmer Effekt ist, dass wir die Preise für den Windenstart senken konnten, da der Kraftstoffverbrauch durch den LEPO jetzt wegfällt. Auf Grund der guten Erfahrungen und des problemlosen Betriebs schon seit dem 1. April des vergangenen Jahres wird im Moment in Zusammenarbeit mit der Fa. Scheibe-Aircraft-GmbH eine TM erarbeitet.

Text und Bild:

Interessengemeinschaft Scheibe Flugzeuge e. V.

Flugzeugausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

Flugplatzausrüstung

**lx nav** Beratung/Verkauf

\*\*\* GLIDER BROKER \*\*\*

irlshop

LUFTFAHRTZUBEHÖR  
by Dieter Schwenk

www.irl-shop.de

irlshop@dieterschwenk.de

07381-938760



# 100 Jahre Segelflug in Hannover

In diesem Jahr feiern die Akademische Fliegergruppe an der Universität Hannover e. V. (AFH) und der Hannoversche Aeroclub e. V. (HAeC) ihr hundertjähriges Bestehen. Beide Vereine haben denselben Ursprung: Im April 1921 wurde der Hannoversche Verein für Flugwesen (HVF) ins Leben gerufen. In diesem Verein gehörten unter anderem die Studenten Walter Blume und Arthur Martens (als erster und zweiter Vorsitzender) dem Gründungsvorstand an. Innerhalb des HVF taten sich Mitglieder nach dem Vorbild einer Gruppe, die sich im Jahr zuvor in Darmstadt gefunden hatte, als Akademische Fliegergruppe zusammen. Die AFH ist in der Ankündigung im FLUGSPORT vom 03. August 1921 als Teilnehmer des 2. Rhönwettbewerbs gelistet unter Nummer 45: „Akad. Fliegergr. Hannov. A. Pröll Eindecker 12,8 m“. Der seiner-

zeit noch namenlose Eindecker, der im Winter 1921/1922 den Namen „Vampyr“ erhält, erregt schon bei seinem ersten Erscheinen auf der Wasserkuppe aufgrund seiner konstruktiven Merkmale großes Aufsehen. 1922 sind die Flugzeuge „Vampyr“ und „Greif“ im FLUGSPORT gelistet als „Flugw. Gruppe Hannover Ver. Flugwesen. Prof. Dr. Pröll“ – der Vampyr erlangt durch die Rekordflüge von Martens und Hentzen Weltruhm. Der HVF benennt sich im Januar 1928 um in „Hannoverscher AeroClub e. V.“ und behält das bisherige Vereins-Emblem bei. Die Akaflieg Hannover wird im Vereinsregister im November 1929 eingetragen.

In einer losen Folge von Artikeln werden hier die Akteure vorgestellt, die als Angehörige beider Vereine 1921 den „Vampyr“ und anschließend den „Greif“ geschaffen haben.

## Erster Teil:

### Arthur Pröll

(05.06.1876 Bad Gastein - 29.06.1957 Hannover)

In den Anmeldungen aus Hannover zum 2. und 3. Rhön-Wettbewerb ist zum Vampyr jeweils Arthur Pröll benannt. Pröll stammt aus Österreich und hat 1913 den schon 1909 in Hannover eingerichteten Lehrstuhl für Luftschiffahrt und Flugtechnik übernommen. Die Hannoversche Waggonfabrik (HAWA), die zu Beginn 1918 monatlich mehr als 120 Flugzeuge produziert, spendet noch vor Kriegsende 100.000 Mark zur Schaffung des „flugwissenschaftlichen Forschungsinstituts an der TH Hannover“, welches Pröll bis 1945 leiten wird. 1919 erscheint sein Lehrbuch „Flugtechnik“. Neben den Theorien zur Zirkulationsströmung und zur Grenzschicht am Tragflügel sind dort auch Anleitungen für eine „experimentelle Flugtechnik“ enthalten.

Diese Anleitungen setzt Pröll Anfang 1920 auch um, indem Flugzeuge aus Kriegsbeständen mit Messeinrichtungen versehen werden, um Druckunterschiede an den Tragflächen zu ermitteln. Zu den Studenten, die diese Kurse besuchen, gehören Martens, Blume und Hentzen. Laut Pröll hat sich dabei die Keimzelle der Akaflieg Hannover gebildet. Aufgrund des Versailler Friedensvertrages können diese Forschungen mit Motorflugzeugen nicht fortgesetzt werden. Das Thema „fliegende Laboratorien“ beschäftigt Pröll seit diesem Zeitpunkt jedoch nicht nur in Fachaufsätzen, sondern auch ganz praktisch: In einer Denkschrift vom April 1921 schlägt er die Förderung des Ingenieurstudiums durch praktische Übungen am Flugzeug vor – es müsse „den Studierenden Gelegenheit gegeben werden, die experimentelle Flugtechnik aus eigener Anschauung und Erfahrung kennen zu lernen“. Im selben Monat beauftragt Pröll seinen Assistenten und Doktoranden Georg Madelung mit der Konstruktion eines Segelflugzeuges, das beim kommenden Wettbewerb in der Rhön insbesondere den „Schwarzen Teufel“ aus Aachen übertreffen kann. Die Konstruktionsprinzipien (einholmige Bauweise mit sperrholzbeplankter Torsionsnase) stimmen beide mit dem Chef-Ingenieur Heinrich Dörner von den HAWA ab. Die weitere konstruktive Auslegung erfolgt aufgrund der Ergeb-



Arthur Pröll übernahm im Jahr 1913 den Lehrstuhl für Luftschiffahrt und Flugtechnik und leitete das flugwissenschaftliche Forschungsinstitut an der TH Hannover bis 1945

nisse, die Modellversuche der Aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen liefern.

Es gelingt unter höchstem Zeitdruck, den Eindecker unmittelbar vor Beendigung des Rhön-Wettbewerbs bei der HAWA fertigzustellen und in die Rhön zu bringen. Dort kann Martens das Flugzeug am 23.08.1921 erstmals in die Luft bringen. Aufgrund eines Bruchs der Seitenruder-Steuerung beim Gummiseil-Start gelingt unfreiwillig ein neuer „Entfernungsrekord“ von über 4000 Meter. Vom Abschluss des offiziellen Wettbewerbs berichtet der Hannoversche Kurier am 1.9.1921 in seiner Abend-Ausgabe: „Während in den ersten Tagen die Flieger keinerlei besondere Erfolge erzielen konnten, gelang es am letzten Flugtage dem Hannoveraner Martens auf seinem Hannover-Eindecker als erstem Flieger der Welt, einen und daraufhin noch einen zweiten vollen Kreis mit dem Segelflieger zu erreichen, eine Leistung, die bisher, wie erwähnt, noch niemals in dieser Vollendung gezeigt worden ist und daher auch den stürmischen Enthusiasmus aller Anwesenden hervorrief.“ Einige Wettbewerbsteilnehmer bleiben in der Rhön und so kann am 05.09. Martens in 15 Minuten eine Strecke von 7,5 Kilometer zurücklegen.

Nach diesem ersten Erfolg in der Rhön wird Arthur Pröll eine Tätigkeit im Vorstand des HVF angetragen, die er wegen Arbeitsüberlastung nicht wahrnehmen kann. Gemäß den Erfahrungen der ersten



März/April 1920. Fokker D-VIII (?) auf Flugplatz Vahrenwalder Heide.  
 Von LINKS: (1)Obit.Frh.v.Fechmann, (2)Prof.Pröll(Mütze), (3)Klönner,  
 (4)stud.sach. Hentzen(Mütze), (5)stud.sach. Niekert(Hut), (6)stud.sach.  
 Tschhoff(Vater!)(Hut), (7)stud.sach. Hentzen(neben Propeller),  
 (8) daneben Staser(?). Weitere nicht bekannt.

Flugerprobung 1921 wird das Flugzeug im Winter umgebaut und auf „Vampyr“ getauft. Beim 3. Rhön-Wettbewerb 1922 – die Hannoveraner treffen dieses Mal pünktlich zu Beginn ein – gelingt Martens der erste Stundenflug mit dem Vampyr, am 24.08.1922 schraubt Hentzen den Dauerflug-Rekord auf 3 Stunden 6 Minuten hoch, was weltweites Aufsehen erregt. Pröll schreibt später in den Jahresmitteilungen der TH Hannover von 1952, vor Ort seien die Menschen so begeistert gewesen, dass mit einem „schnell improvisierten Rundgesang“ mit dem Refrain: „Wir brauchen keinen Propeller mehr...“ die Leistung von Hentzen bejubelt wurde.

Der 1922 auf der Wasserkuppe vorgestellte „Greif“ erfüllt als Fortentwicklung des „Vampyr“ leider nicht die in das Flugzeug gesetzten Erwartungen. Für den Bau des „Greif“ stellt der Vorstand des HVF insgesamt 90.000 Mark zur Verfügung, die vermeintlich gigantische Summe ist der Inflations-Entwicklung geschuldet. Wie der „Vampyr“ wird der „Greif“ im Windkanal als Modell getestet, aber beim Bau wird von den aerodynamischen Vorgaben abgewichen und damit im Bereich des Flügelausschnitts schädlicher Widerstand produziert.

Auch alle weiteren Segelflug-Konstruktionen der AFH der zwanziger Jahre werden von Pröll begleitet, ebenso wie die Auslegung des Motor-Schulflugzeuges „Schnecke“ Ende der zwanziger Jahre. Mit diesem und weiteren Motorflugzeugen ermitteln die Studierenden unter anderem Gleitflugpolare unter Prölls Betreuung. Als es um die personelle Ausstattung der Motorflieger bei der AFH schlecht bestellt ist, schlägt Pröll dem Wissenschaftsministerium in Berlin 1928 vor, Studenten verbilligte Schulungskurse an Fliegerschulen zu ermöglichen. Besonders wichtig sei es, diese Ausbildungszeit als Praktikum anzuerkennen, denn: „Gerade die Sorge, zuviel Zeit zu verlieren, hält manchen sonst geeigneten jungen Studierenden davon ab, sich fliegerisch zu betätigen.“ Es verwundert nicht, dass dem Professor im Laufe der Zeit der Beiname „Papa Pröll“ verliehen wird. Pröll ist nicht nur ein Hochschullehrer, der fortlaufend Beiträge veröffentlicht, sondern auch praktisch tätig: In

der Zeitschrift LUFTSCHAU vom 10.09.1930 ist seine Anerkennung als Bauprüfer 1. Klasse vermerkt. 1931 wird Pröll auch stellvertretender Vorsitzender im Vorstand des HAeC.

1933 versucht er, durch vertragliche Absprachen mit der örtlichen SA-Führung die Tätigkeit der AFH-Mitglieder für „sein“ Institut im Zuge der sogenannten Gleichschaltung aufrechtzuerhalten. In mehreren Veröffentlichungen stellt er die Bedeutung der Akafliegs für die flugwissenschaftliche Forschung heraus und drängt auf die Schaffung der bereits Ende 1933 vom NS-Regime in Aussicht gestellten Flugwissenschaftlichen Fachgruppen an Hochschulen. 1935 wird in Hannover eine solche FFG unter Beteiligung von Pröll gegründet, deren Mitglieder 1938 bzw. 1942 die jeweils mit abgeänderten Fowlerklappen ausgestatteten AFH 4 und AFH 10 konstruieren. In der Maschinenbauabteilung der TH Hannover ist Pröll der einzige Professor, der keiner NS-Organisation angehört. Auch sein Institut ist allerdings während des Krieges zunehmend in militärische Projekte involviert, Pröll selbst beteiligt sich an der Forschung zu Lufttorpedos. 1945 wird der 69jährige emeritiert und geht nach Bad Gastein zurück.

Nach dort wird ihm im Juni 1951 geschrieben, um ihn für die Wiederbelebung der AFH zu gewinnen. Es entwickelt sich eine rege, von Pröll meist handschriftlich in Sütterlin verfasste Korrespondenz. Die Einladung zur Jahreshauptversammlung am 05.05.1957 muss Pröll absagen, da er beabsichtigt, einen Monat später ab dem 28.06. an der 125-Jahr-Feier der TH teilzunehmen. In Hannover kommt er auf tragische Weise am 29.06.1957 bei einem Verkehrsunfall ums Leben.

Der erste selbstkonstruierte Einsitzer der Akaflieg Hannover nach 1945, die AFH 24, wird nach dem Erstflug 1991 „Papa Pröll“ getauft.

**Markus Klemmer**

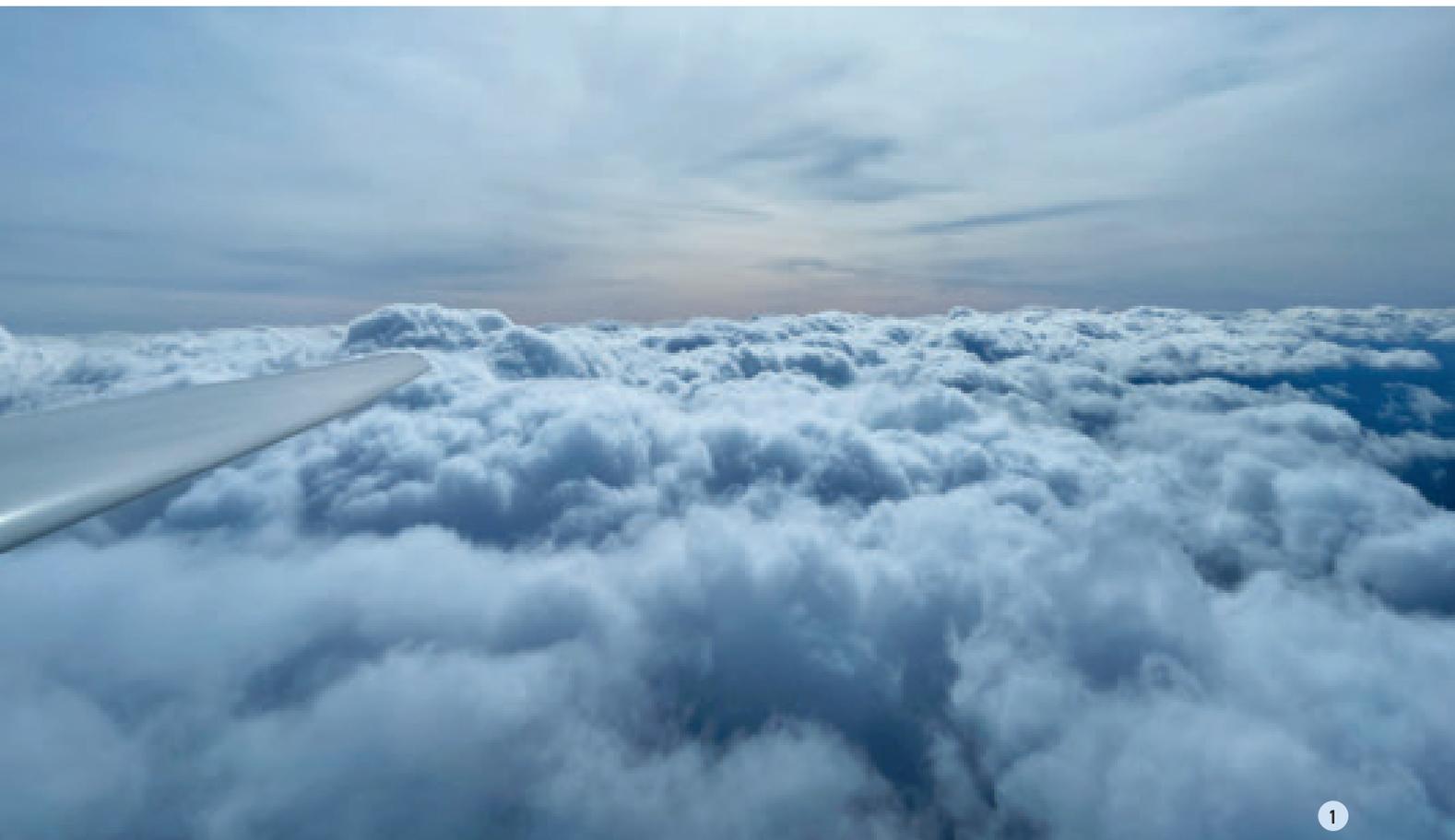
**Hinweis:** Eine Darstellung der 100jährigen Geschichte der AFH im Zusammenhang mit der Entwicklung des Segelflugs erscheint demnächst als Buch.

## Die perfekte Welle, der perfekte Tag

Es gibt Wetterlagen, die gibt es nicht oft. Eine Leewelle über Hunsrück und Soonwald ließ die Sobernheimer Segelflieger in ungeahnte Höhen steigen und so konnten sie zur Abwechslung einen Blick von oben auf die Wolken werfen. Die Segelflieger aus Bad

Neuenahr erreichten Mitte Januar mit 1720 m MSL eine Höhe, in der das Tragen der FFP 2 Masken ausnahmsweise eher Segen als Fluch war. Ganz schön frostig da oben!

### Schon zum Saisonauftakt erlebten Segelflieger einen Höhepunkt des Jahres



1

Diesen Saisonauftakt werden die Sobernheimer Segelflieger so schnell wohl nicht vergessen: Pünktlich zum Anfliegen sorgte die Wetterlage für eine sogenannte Leewelle über Hunsrück und Soonwald. Das hieß praktisch, dass man vom Domberg aus an diesem Wochenende Höhen erreichen konnte, die motorlos sonst nur selten zugänglich sind. Segelfliegen über den Wolken, jenseits von Thermik – ein seltenes Erlebnis.

Aaron (18) und Jonathan Sutor (20) jedenfalls kommen aus dem Schwärmen kaum heraus. Zusammen mit drei weiteren Piloten waren sie am frühen Sonntagnachmittag mit insgesamt vier Flugzeugen gestartet – bei Nieselregen. „Es war ziemlich turbulent in Bodennähe. Erst ab 700 Meter Höhe wurde dann alles ruhig“, erzählt Jonathan, der jüngste Segelflughlehrer des Flugsportvereins Sobernheim. „Aber anschließend ging es wie im Fahrstuhl nach oben. Wir sind in Richtung Westen geflogen bis nach Idar-Oberstein und haben ca. 3000 Meter Höhe erreicht.“ Dann sei allerdings Schluss gewesen. Nicht, weil es kein Steigen mehr gegeben hätte, sondern weil für Flugzeuge ohne Sekundär-Radar (Transponder) der Luftraum über Flugfläche 100 tabu ist. Jonathan: „Als wir auf

ähnlicher Höhe einen Airliner gesehen haben, dachten wir uns ‚Das reicht jetzt‘ und flogen wieder Richtung Bad Sobernheim!“ Auch Leonard Held (26) ist noch ganz begeistert von diesem Erlebnis. Auch für ihn sei es eine Erstlingserfahrung gewesen, ohne Motor über den Wolken zu fliegen. „Es war ausgesprochen ruhig da oben, aber auch ausgesprochen kalt!“ Deutlich unter minus 10 Grad, und das über gut zwei Stunden. Trotz aller Schönheit des Ausblicks habe man sich dann doch gefreut, wieder am Boden zu sein.

Dr. Thomas Rathmann, FSV-Ausbildungsleiter, und Dr. Guido Hein waren zusammen unterwegs mit der K 7 des Vereins, einem Flugzeugtyp aus den Sechzigerjahren. Auch sie wurden wie ihre Kameraden in den moderneren Kunststoff-Fliegern hoch in den Himmel getragen durch diese besondere Wetterlage über der Nahe. Rathmann: „So etwas habe ich in mehreren Jahrzehnten Segelfliegen hier noch nicht erlebt!“

Über Bad Sobernheim und über der Nahe stand an diesem Wochenende im März eben die perfekte Welle.

**Text: Joachim Mahrholdt**



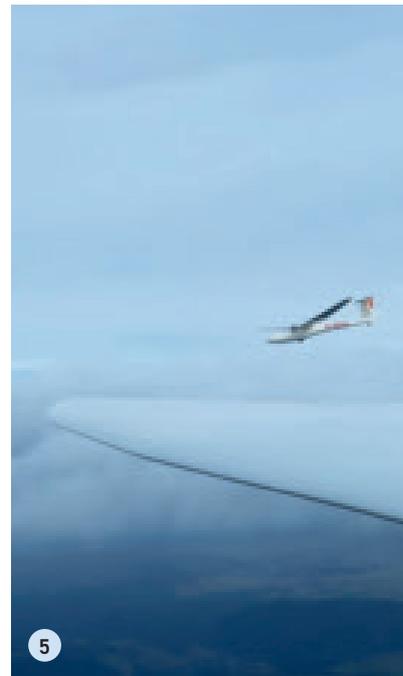
2



3



4



5

1: Fliegen über den Wolken – ohne Motor. Für fünf Sobernheimer Segelflieger hielt dieses Wochenende im März die perfekte Welle bereit

2-4: Thermik herrscht über den Wolken nicht. Trotzdem geht es nach oben. Über Soonwald und Hunsrück hatte sich die Luft zu einer Leewelle aufgeschaukelt.

5: Reserviert für Airliner – ab einer Höhe von ca. 3000 m ist der Luftraum für Segelflieger ohne Sekundärradar (Transponder) tabu

Bilder: Jonathan Sutor/Leonhard Held

## Spannende Monotonie

Als jugendlicher Segelflieger war der Flug bei stärkerem Wind für Christian R. eine gewohnte Übung: Im Fliegerlager in Bisperode ist er früher oft im Hangwind am Ith entlang geschrubbt. Daraus wurde dann später „heavy metal“ im Dienst der Landesverteidigung; da betrug die Planungsgeschwindigkeit 420 Knoten bei 100 Fuß Flughöhe. Mit etwas Überredung flog der Klappdrachen auch über 700 Knoten. Was sind da schon 60 Knoten Windgeschwindigkeit aus Südwest, dachte er sich. Diese wurden nämlich für Mittwoch, den 20. Januar 2021, vorhergesagt. Nach dem Studium der DWD-Vorhersagen für den Luftsport regte Christian im Verein an, im Lee der Eifel nach den angekündigten Wellen zu suchen. Unser Vereinsflugplatz Bad Neuenahr liegt in unmittelbarer Nähe des Mittelgebirges.

Mit dem bewährten Motorsegler vom Typ G109 B bot sich ein ideales Gefährt für die „Suchaktion“ an. Bei dieser Gelegenheit könnte man, so die Idee, gerade im Winter die Nutzung des Fliegers erhöhen und gleichzeitig das im CPL eingetragene TMG-Rating pflegen. Am Mittwochmittag kamen dann zunächst zufälligerweise die Fallschirme von der Nachprüfung wieder im Verein an. Fallschirme und Wellenoption kombinierend, rief ich Christian an, was denn seine Absicht sei. Kurzum wurde die Idee geboren, am späten Nachmittag nach der Arbeit, anstatt des Fluges mit dem Motorsegler, einen Segelflug mit der ASK 21 zu versuchen. Die Bedenken ob des möglichen starken Seitenwindes am Platz hatte die Natur selber erledigt, der Wind stand mäßig und konstant auf der Piste 10. Es scheint ein lokales Phänomen zu sein, dass gerade bei



www.anschau.de

## ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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



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

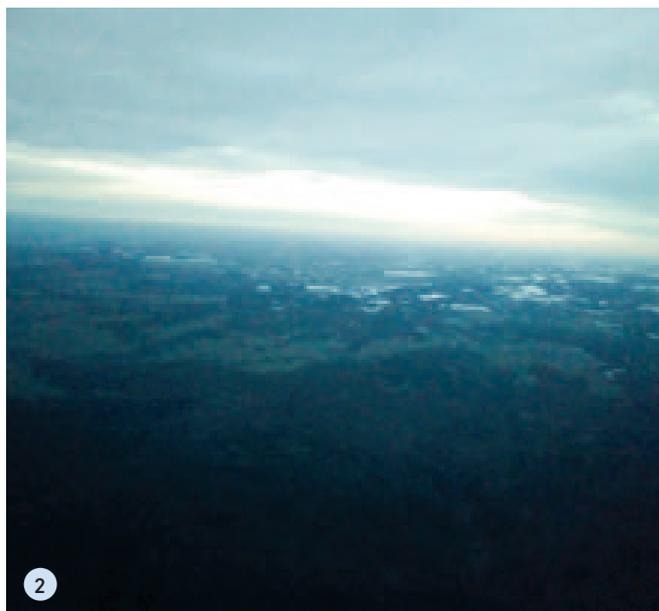
#### Wartung

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

#### Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik





1: Flug zum erhofften Steigen an der Wolkenkante im Westen  
2: Die Eifelhöhen beim Rückflug kurz nach Sunset

starkem Südwestwind der Bodenwind im nahegelegenen Rheintal in eine Ostkomponente umgelenkt wird. Mit unserem Pensionär Wolfgang G. war auch ein Schlepppilot willens, uns zu vorgerückter Stunde in die Luft zu ziehen. Bad Neuenahr war den ganzen Tag komplett 8/8 mit hohen Wolken bedeckt, ca. 20 km westlich war eine augenscheinlich unbewegliche Wolkenkante, die den ganzen Tag konstant blieb. Es gab keine Lenticularis im Umfeld, sie waren erst ca. 40 km im Westen in geringem Umfang sichtbar.

Nach zwei ganz kurzen Alleinstarts zur Erfüllung der 90 Tage-Regel erfolgte dann kurz vor 16 Uhr Ortszeit der gemeinsame Schleppstart auf der 10 in ruhiger Luft, mit anschließendem Abflug nach Westen in Richtung der Wolkenkante. Bei ca. 500 m Startüberhöhung gab es einen kurzen Schleudergang bis ca. 700 m, Querruder-Vollausschläge waren hilfreich, der Schrittgurt brauchte aber nicht bemüht werden. Dann gab es eine erkennbare Laminarströmung ohne wesentliches Steigen.

Die Schleppgeschwindigkeit betrug ca. 120 km/h, die Groundspeed nur noch 80, 70, 60, 50, 40 ...

Es gab aber kein erkennbares meteorologisches Steigen. Dem Ausklinken in 1500 m folgte der Versuch des Vorfliegens. Ergebnis: Bei bestem Gleiten keine erkennbare Bewegung mehr, bei 80 km/h angezeigter Fahrt und der Flugzeugnase nach Westen gerichtet zeigte die handheld moving map ein Flugzeugsymbol mit ostwärtigem Richtungsvektor und etwa 10 km/h Geschwindigkeit über Grund. Wir flogen in Relation zum Boden also rückwärts Richtung Nord-Ost.

Die Verlagerung über das Ahrtal in Höhe Dernau gab dann Steigen, zunächst nur 0 – 0,2 m/s, in Spitzen kurzzeitig bis 1,2 m/s.

Dort fühlte man dann die spannende Monotonie. Die Flugzeugnase ist konstant gen West gerichtet, 80 km/h Fahrt, Vorwärtsbewegung Null, Verharren über einem Fixpunkt im Ahrtal – mit wenig Seitwärtsdriften im Versuch besseres Steigen zu bekommen. Gab es aber nicht. Die größte Flughöhe wurde mit ca. 1720 m MSL erreicht. Für diese Höhe waren die Corona-konform angelegten FFP2-Masken durchaus ausreichend, schmunzelten wir. Mittlerweile gingen unter uns schon die Lichter der Straßenbeleuchtung an und eine kurze Anfrage bei Langen Information bestätigte nochmals die in der Flugplanung notierte Zeit des Sonnenuntergangs. Also zurück zum Platz, was, im Lee unserer Position gelegen, keine Kopfschmerzen verursachte.

Nach fast 1,5 Stunden Flugzeit zeigte die Flugzeugnase so das erste Mal wieder in eine andere Richtung als West. Die Groundspeed betrug bei 180 km/h angezeigter Fahrt dann fast 300 km/h. Bevor wir wieder unter 700 Metern von der laminaren Strömung in die verwirbelten Schichten des Lees sanken, erfolgte die deutliche Reduktion der Fahrt weit unter die Manövergeschwindigkeit. Es gab aber in 600 m nur noch eine leichte Turbulenz, dann wieder schwachen gleichförmigen Ostwind auf der Piste 10 zur Landung. Ein Interessanter Flug in unserer Region im Januar, der aufzeigt, dass auch der Winter spannende Wetterlagen für den Segelflug bietet. Ein Blick in den Segelflug Online Contest vom gleichen Tag zeigte, dass bei anderen Mittelgebirgen Höhen über 3000 m und Strecken über 400 km geflogen werden konnten.

Zur Nachahmung empfohlen!

Text: Ulrich Werner

## Damit die Großen abheben können



- 1: „Blended Wing“, eine Art Nurflügler, wie sich Airbus das Fliegen 2035 vorstellt. Dem Konzeptentwurf gingen Studien mit einem 3,20 Meter-Modell Maverick voraus.
- 2: Mit einem übergroßen Modell soll der Überschallflug mit einem Piloten getestet werden



**Windkanal- und Trudelmodelle sind nicht selten Jahre vor dem Erstflug eines Prototyps oder Serienflugzeugs die Wegbereiter des späteren Flugzeugs. In Windkanälen werden häufig nur Halbmodelle getestet. Trudelmodelle, die über Vertikal-Windmaschinen eingeworfen werden, entsprechen dagegen im stark verkleinerten Maßstab dem späteren Original. Daneben gibt es auch ferngesteuerte Modelle, mit denen die komplette Konfiguration eines neuen Flugzeugentwurfs dort getestet wird, wo später das Original abheben soll. All diese Modelle können viel Geld sparen.**

Für Flugmodellbauer sind Nachbauten von Originalen die Sahnestückchen, möchte man doch ein Flugbild suggerieren, das dem Original nicht nur in seiner Silhouette, sondern auch im Flugverhalten entspricht. Wer aber glaubt, erst in den letzten Jahrzehnten habe man Flugmodelle zum Studium der Großflieger benutzt, der irrt. Lange vor dem ersten Motorflug bauten die Gebrüder Wright Segelflugmodelle um die Stabilität ihres späteren Entenflugzeugs zu untersuchen. Erst deren stabiles Flugverhalten ermutigte die Luftfahrtpioniere, den Wright Flyer mit Motor zu bauen.

Heute dienen maßstabgerechte Modelle, die mit einer Fernsteuerung geflogen werden, häufig nur zur Studie der Antriebskonfigurationen. Im Detail bedeutet das, zum Beispiel bei Senkrechtstartern das Zusammenspiel der beweglichen Hubtriebwerke, ihres Schubes und die Einflussnahme der Ruder nachzubauen. So haben die Gebrüder Tobias und Maximilian Salbaum unter Mitwirkung von Jonas Koch eine Art Iron Bird namens „Octopia“ entwickelt

um die Transition ihres e-VTOL zu testen. Erst nachdem mit ferngesteuerten Flügeln das senkrechte Starten und Landen sowie der Übergang in den Schnellflug unter Beweis gestellt werden konnten, gingen sie an den Bau eines Großmodells im Maßstab 1:1, was noch unbemannt bleiben wird. Erst 2023 soll dann der Ernstflug für das bemannte Original erfolgen.

Ähnliche Pläne haben auch die Schweizer bei Dufour Aerospace. Ihr viermotoriger Senkrechtstarter arbeitet nach dem Prinzip eines Schwenkflüglers, dabei entstehen unter anderem im Flugbetrieb Schwerpunktsverschiebungen. Für die Senkrechtstarter ist eine Lageflugregelung erforderlich. Besonders eindrucksvoll ist bei den Modellflügen das mit an Bord geführte Videosystem, das beweist, wie ruhig der Flug sein kann.

Auch bei der NASA legt man sehr großen Wert auf Modelluntersuchungen. Man kann sie auch als Proof of Concepts bezeichnen. So wurde das gemeinsame NASA/Boeing-Projekt X-49 am Langley Research Center entwickelt. Stolze 6,40 Meter Spannweite hatte das 2005 gebaute Modell. Im Jahr 2012 wurde die modifizierte Version mit nur zwei anstelle von drei Triebwerken und zwei schräg gestellten Seitenleitwerksflächen neben den Triebwerken unter der Bezeichnung X-48C erprobt. Die Konstruktionsarbeiten an der X-48C führte Boeing durch, während der Bau bei Cranfield Aerospace erfolgte. Die NASA und das US Air Force Research Laboratory waren gemeinsam für die Flugerprobung verantwortlich. Die X-48C führte im April 2013 ihren 30. und letzten Flug durch, womit eine achtmonatige Erprobungsphase abgeschlossen wur-



3



5



4



6

- 3: Flugaufnahme des Kippflüglers (Demonstrator), der mit vier E-Motoren ausgestattet ist
- 4: Frühe Nasa-Studien mit Modell-Turbinen für eine späteres Boeing-Verkehrsflugzeug
- 5: Airbus schloss erst vergangenes Jahr die Modellversuche mit einem ebenfalls mit zwei Modellturbinen ausgestatteten Demons-

- trator ab. Den „Blended Wing“, so eine neue Aussage von Airbus, könnte die Zukunft der Luftfahrt gehören.
- 6: Studenten der niederländischen Universität in Delft haben sich zur Aufgabe gemacht Wasserstoff als Energieträger in der Praxis zu testen. Dazu dient zunächst ein Modell mit 5,70 Meter Spannweite.

de. Die ferngesteuerten Flüge dauerten in der Regel etwa 30 Minuten, wobei Geschwindigkeiten bis 225 km/h und Flughöhen von 3000 m erreicht werden konnten. Das Ziel: Reduzierung von Fluglärm, Treibhausgasen und des Treibstoffverbrauchs.

Bei Airbus ging man das Thema „Blended Wing“ an, dessen Untersuchungen erst vergangenes Jahr ebenfalls beendet wurden. „Model Aircraft for Validation and Experimentation of Robust Innovative Controls (MAVERIC)“ war die Bezeichnung des 3,20 m spannenden Modells mit zwei Modellstrahltriebwerken. Der Blended Wing Body (BWB), eine Kombination aus Nurflügler mit dem integrierten Nutzlastraum, hat nach Angaben von Airbus das Potenzial, bis zu 20 Prozent Kraftstoff im Vergleich zu einem heutigen Standard-Rumpfflugzeug einzusparen. Der Grund dafür liegt im zusätzlichen Auftrieb, den der aerodynamisch aufgedickte Flügel erzeugt, was sich im Wesentlichen durch die unterschiedliche Profildicke ergibt. Außerdem könnte das Design neue Antriebe wie etwa Hybridantriebe auf Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie und deren Integration ermöglichen.

Je weiter man in die Zukunft schaut, desto mutiger wagen sich die Flugzeugbauer an kühnere Konstruktionen heran. Jüngstes Beispiel ist der erneute Versuch, nach den dramatischen Abstürzen der Überschallverkehrsflugzeuge Tupolev 144 und Concorde der Idee eines leiseren und effizienteren Überschall-Verkehrsjets neuen Auftrieb zu geben. Um aber exaktere Werte aus einem maßstabgerechten Modells ableiten zu können, haben sich die Macher von Lockheed Martin und die NASA die Freiheit genommen,

dies zuerst nicht etwa wie üblich mit einem ferngesteuerten Modell, sondern mit einem bemannten Modell zu unternehmen. Die Spannweite beträgt 9 Meter, so viel wie ein Großsegelmodell, mit 29,5 Meter ist das Modell aber bedeutend länger, denn das sind die Dimensionen, die für ein bemanntes Modell benötigt werden. Es erhält ein General Electric F414 Triebwerk mit Nachbrenner 97 kN Schub.

Jüngste Proof-of-Concept-Modellstudien für einen zweisitzigen Motorsegler finden an der Fakultät für Luft- und Raumfahrttechnik der TU Delft in den Niederlanden statt. Sie gilt als größte Fakultät ihrer Art in Europa. Das etwa 1100 kg schwere Original soll den Strom für den Elektroantrieb aus Wasserstoff-Brennstoffzellen beziehen. Dazu bedarf es entsprechender Vorstudien mit einem Modell. Phoenix PT, wie das jetzt vorgestellte 5,70 Meter große 1:3-Modell benannt wurde, wird sich in diesem Jahr umfangreichen Test unterziehen. Dem Zusammenspiel des kompletten Antriebsstranges gilt das Hauptaugenmerk. Durch die Skalierbarkeit auf das Original wollen die angehenden Ingenieure auch ihre Kompetenz gegenüber der Luftfahrtindustrie unter Beweis stellen. Ob alle hier erwähnten und beschriebenen Flugzeuge jemals gebaut werden, hängt auch von den Forderungen der Fluggesellschaften und den Verkehrsflughäfen ab, denn dazu müssten vollkommen neue Flugzeugstellplätze mit möglicherweise anderen Gates gebaut werden. Doch auch das lässt sich bereits mit den kleineren Modellen untersuchen.

Hellmut Penner

## Informationen für Scale-Modellflieger



### Wettbewerb F4C und F4H verschoben

Der Referent für Scalemodelle – F4 im DAeC teilt mit, dass der 1. Teilwettbewerb zur Deutschen Meisterschaft in F4C und F4H, geplant vom 14.05.-16.05.2021 in Karlsruhe, auf den 31.07.-01.08.2021 verlegt wird. Der zweite Teilwettbewerb findet dann wie geplant vom 21.-22.8.2021 in Longkamp/Mosel statt. Einladung, Ausschreibung und Anmeldeformular gibt es unter [www.modellflugimdaec.de](http://www.modellflugimdaec.de)

### Scale Online Meeting

Modellflieger, ganz gleich ob im DAeC oder im DMFV, die am Bauen und Fliegen von vorbildähnlichen Motorflugmodellen Interesse haben, können am monatlichen Scale-Online-Meeting mitmachen. Das nächste Online-Meeting findet Ende April statt. Für Zugangsdaten bitte vorher bei Markus Hausmann anmelden:

[marcus.hausmann@daec-modellflugsport.de](mailto:marcus.hausmann@daec-modellflugsport.de)

**Text:** Marcus Hausmann, Referent für Scalemodelle

**Foto:** Ludwig Feuchtnr

## Registrierung der Modellflieger beim LBA

### Datenübergabe Ende des Monats

**Insbesondere in den letzten Tagen erreichen uns vermehrt Anfragen zur Registrierungspflicht beim LBA. Auch im Internet wird spekuliert, warum die eIDs noch nicht an die Verbandsmitglieder versendet worden sind.**

#### Hier noch einmal die maßgeblichen Fakten:

Den Modellflugverbänden wurde heute ein weiteres Mal vom LBA bestätigt, dass die Meldung ihrer Verbandsmitglieder bis Ende März vorgenommen werden kann. Die technischen Vorbereitungen für die Sammelregistrierung dauern im Moment noch an. Einer Mitwirkung der Modellflugverbände bedarf es im Moment nicht.

Sobald die beiden Modellflugverbände die Sammelregistrierung durchgeführt haben, können die gemeldeten Verbandsmitglieder bis ca. Mitte April mit der Zurverfügungstellung ihrer jeweiligen individuellen eID rechnen. Jeder registrierte Modellflieger wird dafür unmittelbar vom LBA eine eMail erhalten und darüber informiert, wie er seine eID vom sog. Dashboard der LBA-Website abrufen kann. Diese Registrierung ist kostenfrei.

Auch neu in einen Modellflugverband eintretende Mitglieder werden zukünftig von den Verbänden an das LBA gemeldet - natürlich jedoch nicht, wenn eine Registrierung schon vorliegt (z. B. bei einem Verbandswechsel). Für neu gemeldet Verbandsmitglieder wird voraussichtlich eine Registrierungsgebühr i. H. v. 5,00 € anfallen, die der Modellflugverband an das LBA abführen muss. Soweit ersichtlich wird diese Kostenregelung aber erst im Sommer in Kraft treten.



Noch ein Hinweis: Der Kompetenznachweis für die Kategorien A1/ A3 der offenen Kategorie, wie man ihn auf der Website des LBA ablegen kann, ist für modellfliegende Verbandsmitglieder nicht zwingend erforderlich. Sofern der Flugbetrieb zu Hobby- und Freizeit Zwecken im Inland stattfindet, sind Verbandsmitglieder bis Ende 2023 berechtigt, ihre Flugmodelle nach bisherigem nationalem Luftrecht (vgl. Art. 21 Abs. 3 DVO (EU) 2019/947) weiter zu betreiben. Weiter gültig bleibt für diese Mitglieder vorerst auch der Kenntnissnachweis, wie er seit 2017 in § 21e LuftVO geregelt ist. Der Kompetenznachweis ist nur für den Betrieb von Flugmodellen in der sog. Open Category und bei Flugvorhaben im EU-Ausland erforderlich.

**Modellflug im DAeC**

## Flieger gesucht für Krebshilfeprojekt

In einer frühen Planungsphase erfuhren wir von einem Krebshilfeprojekt, das vom Verein Auszeit für die Seele e. V. initiiert ist. Um medienwirksame Aufmerksamkeit für die Idee zu gewinnen, sollen Luftsportlerinnen und Luftsportler eingebunden werden.

**Zum Hintergrund:** Viel zu oft wird übersehen, dass eine langwierige Krebserkrankung die Betroffenen schnell in die Armut führen kann. Nach einer Behandlungsdauer von mehr als 18 Monaten fällt das von den Krankenkassen gezahlte Krankengeld weg. Viele Erkrankte beziehen ohnehin nur eine geringe Rente oder sind nach Verlust des Krankengeldes auf Hartz IV oder Grundsicherung angewiesen. Geld für einen Urlaub oder wenigstens ein paar Tage „Tapetenwechsel“ ist dabei oftmals nicht mehr übrig. An dieser Stelle greift der Verein eine Initiative auf, die bereits in Israel vielen Krebserkrankten angeboten wird, die sich sonst einen Urlaub oder zumindest einen Kurzurlaub nicht leisten könnten.

Die Idee: Hotelbesitzer oder Eigentümer von Ferienhäusern, Ferienwohnungen und Gästezimmern bieten ihre Unterkünfte an den nicht von zahlenden Gästen gebuchten Zeiträumen kostenlos bzw. gegen Spendenbescheinigung für Krebserkrankte mit prekärem Einkommen an. Das sind also Zeiträume, in denen die Unterkünfte sonst unbewohnt bleiben würden. Diese Praxis ist in Israel mittlerweile üblich, bei den Betroffenen höchst willkommen und wird von den Unterkunfts-Eigentümern überraschend oft, gerne und bereitwillig angeboten.

### Was möchte der Verein Auszeit für die Seele?

Er möchte Erkrankten in Deutschland die gleichen Möglichkeiten für ein paar Tage wortwörtlicher Auszeit schaffen. Dazu muss der Verein die Idee und das Verfahren bekannt machen und Hoteleigentümer oder Besitzer von Pensionen, Ferienhäusern und -wohnungen oder Gästezimmern finden, die bereit sind, sich an dieser Initiative zu beteiligen und ihre Unterkünfte eine Zeit lang Betroffenen kostenlos zu überlassen.

Der augenblickliche „Knackpunkt“ für die Initiatoren ist also, das Projekt in der Öffentlichkeit bekannt zu machen und – besonders



Der Verein „Auszeit für die Seele“ hat bereits eine Aktion mit Freiwilligen Feuerwehren durchgeführt. Hier überreicht Frank Brockbals (re.) das XXL-Feuerwehrfahrzeug an den stellvertretenden Leiter der Holzwickeder Feuerwehr und Leiter des Löschzuges 1, Peter Höttemann, der es an die Kameraden der Feuerwehr Dortmund weiterreichte. Foto: privat

in den Urlaubsregionen – Anbieter von Unterkünften zum Mitmachen zu bewegen. Dazu hat der Verein in den letzten Jahren bereits erfolgreich die Aktionen „Radeln gegen Krebs“ und „Biker fahren gegen Krebs“ durchgeführt. Nun soll auch die Freizeit-Fliegerei mit beteiligt werden.

### Was sollen wir tun?

Fliegerinnen und Flieger werden gebeten, ein XXL-Spielzeug-Feuerwehrauto in der Größe eines Bobby-Car auf ihren Flügen mitzunehmen. Zehn dieser Feuerwehrautos sind von der Firma Sinn Spielwaren gestiftet worden und sollen auf diese Art quer durch Deutschland und Europa reisen. Das Fahrzeug hat die Maße 70 x 20 x 20 und wiegt 2,7 kg. Damit wäre es also leicht in den Gepäckräumen der allermeisten Einmotorigen unterzubringen und dürfte auch den M&B-Plan nicht allzu sehr belasten. Selbstverständlich sind auch Pilotinnen und Piloten von ULs, Motorseglern, Gyrocoptern oder Helikoptern willkommen, sich an der Aktion zu beteiligen.

Am Landeort soll das Feuerwehrauto an den jeweils nächsten Piloten übergeben werden und die örtliche Presse soll über Ankunft und Weiterflug berichten und darüber, was die Initiative Auszeit für die Seele überhaupt erreichen möchte. Der Verein hofft, dass sich durch Veröffentlichungen Anbieter von Unterkünften melden, die bereit sind, sich an der Initiative zu beteiligen. Um die Pressearbeit kümmert sich eine Eventagentur, die von der Initiative Auszeit für die Seele beauftragt ist. Natürlich ist das auch für den jeweiligen Flugplatz und beteiligte Vereine eine hervorragende Gelegenheit zur Öffentlichkeitsarbeit.



Passt das noch in ihr Gepäckfach? Dann sollten Sie sich an Frank Brockbals wenden, der für den Verein „Auszeit für die Seele e. V.“ die Koordination verantwortet.

Daher ist es nur empfehlenswert, auch eigene, lokale Pressekontakte zu mobilisieren. Der Start zu der vom Verein Auszeit für die Seele e. V. als „Flieger-Challenge“ bezeichneten Aktion wird öffentlichkeitswirksam vom WDR begleitet.

Wer bereit ist, sich an der Initiative zu beteiligen, wir gebeten, sich bei Frank Brockbals zu melden.

Frank wird dann weitere Auskünfte zur Übernahme und Weitergabe der Feuerwehrautos geben und Fragen zum Verfahren beantworten.

Ralf-Michael Hubert

### Kontakt:

Auszeit für die Seele e. V.  
Organisationsbeauftragter:  
Frank Brockbals, selbst UL-Pilot,  
Tel: 01520 459 0627.  
[howi-event@web.de](mailto:howi-event@web.de)

Weitere Infos über diesen Verein und seine Initiative: [www.auszeitseele.de](http://www.auszeitseele.de)

## Lebensabend in Frankreich

Die Zeit der Holz- und Gemischtbauweise geht in Tarmstedt zu Ende



Rolf Struckmeyer übergibt die ASK 13 in Heidelberg an Dr. Enno Adema vom Centre Savoyard de Vol à Voile Alpin (CSVVA) in Challes-les-Eaux

**Manche Erfahrungen macht man erst im reiferen Alter. Genau fünfzig Jahre ist die ehemalige Lemwerder ASK 13, D-0422, nur über Deutschland geflogen. Gut, sie hat auf den Sommerlagern des Vereins auch entferntere Plätze kennen gelernt, wie Speyer, Lüsse, Gardelegen, Berlinchen und Kammermark. Die meisten ihrer über sechstausend Flugstunden hat sie aber heimatnah am Himmel über Niedersachsen verbracht. Mehr als vier Jahrzehnte lang über Lemwerder, über den Heideplätzen Uelzen, Wilsche und Metzgingen und zuletzt über Tarmstedt.**

Nun, in fortgeschrittenen Jahren, wird sie das norddeutsche Schmuddelwetter dauerhaft gegen französisches Alpenklima tauschen. Die Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen in Tarmstedt hat das altgediente Schulflugzeug an das Centre Savoyard de Vol à Voile Alpin verkauft. Dort wird sie in ihrem gesetzteren Alter die neue Erfahrung machen, dass eine steife Brise in Norddeutschland nur ein laues Lüftchen ist gegenüber einem Mistral im Rhôneetal.

Mit der Verschmelzung der ehemaligen Vereine Tarmstedt und Lemwerder zur jetzigen Airbus Segelfluggemeinschaft ist die „Zwo-Zwo“ von der westlichen auf die östliche Weserseite umgezogen und für vier

Jahre Bestandteil der gemeinsamen großen Flotte geworden. Ist ihr Verkauf dem alten Schlachttross gegenüber undankbar? „Keineswegs“, sagt der 1. Vorsitzende Lars Hagemann, „wir wissen die ASK 13 als Schulflugzeug noch immer hoch zu schätzen.“ Die Meinung zum Verkauf der ASK 13 sei unter den Fluglehrern des Vereins gespalten gewesen, erklärt er. „Ich selbst bin auf der ASK 13 ausgebildet worden, habe auf ihr meinen ersten Alleinflug gemacht und sie zuletzt auch als Fluglehrer vom hinteren Sitz aus zu würdigen gelernt. Die ASK 13 ist ohne Frage ein ideales Schulflugzeug.“ „Sie will noch geflogen werden und fordert den Schüler mehr als der ‚dicke Dampfer‘ ASK 21. Einen sauberen Flugstil lernt man auf ihr am besten und für die Einweisung in Grenzflugzustände ist sie geradezu ideal“, kommentiert Fluglehrer Björn-Christian Michaelis. „Bei all dem ist sie nicht überempfindlich und steckt auch schon mal eine harte Landung gut weg. Ich habe meine Flugschülerinnen und Flugschüler immer bedenkenlos auf der ASK 13 allein fliegen lassen.“ Bei so viel Lob über die alte Dame – warum dann der Verkauf? Das begründet Lars Hagemann: „Nach der Verschmelzung der ehemaligen Vereine Tarmstedt und Lemwerder haben wir gleich zwei ASK 21 in der Flotte und uns

ist klar, dass man mit der Zeit gehen muss. Die ASK 13 war das richtige Schulflugzeug in den Jahren, als die Schülerinnen und Schüler nach ihr dann Ka 8 und Ka 6 flogen. Von Holz- und Gemischtbauweise haben wir uns in den letzten Jahren nach und nach getrennt. Damit konnten wir den Werkstattdurchlauf in der Winterzeit straffen und dringend benötigten Hallenplatz gewinnen. An ihren Stellen können wir in der Halle jetzt Flugzeuge unterbringen, die sich aufwändig aufrüsten lassen. Für die Grundausbildung schulen wir auf ASK 21. Der nächste Schritt auf Einsitzern ist dann die ASK 23, danach die LS4. Damit folgen wir wieder der Idee, nach dem Doppelsitzer auf einen sehr ähnlichen Einsitzer umzuschulen, wie es in der Abfolge ASK 13, Ka 8/Ka 6 war.“ „In unserem alten Verein haben wir uns schon vor vielen Jahren von unserer Tarmstedter ASK 13 getrennt“, ergänzt Rolf Struckmeyer. „Fahrschulen bilden heute schließlich auch nicht mehr auf dem VW-Käfer aus.“

Mehr als 38.000 Starts hat die D-0422 in ihren inzwischen sieben Bordbüchern stehen und an Unfällen ist eigentlich nur eine Kollision beim Ausrollen am Boden in Erinnerung geblieben – und zwar ausgerechnet mit einem Blechschild „Flugplatz – Betreten verboten“. Außer einem seelischen Knacks ist dem jungen Aviatiker glücklicherweise

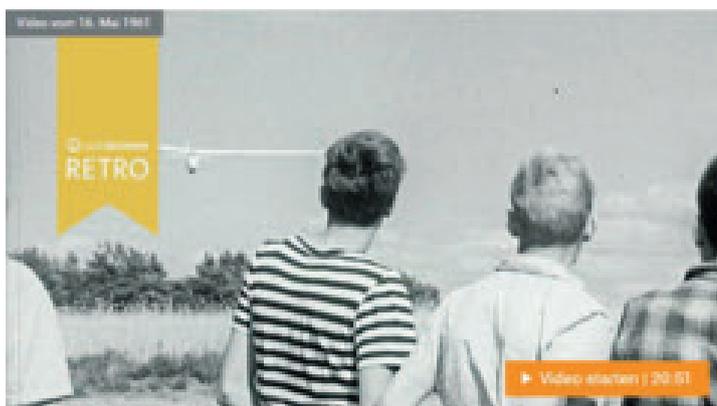
nichts passiert. Daran konnten sich auch noch einige ehemalige Flugschüler und -lehrer erinnern, die zum vierzigjährigen Jubiläum des Flugzeuges 2010 noch einmal in Lemwerder zusammengekommen waren. Wie viele Anfänger auf ihr den ersten Alleinflug gemacht haben, kann man nur grob schätzen. Über ihre fünfzig Jahre Flugzeugleben werden es ein paar hundert gewesen sein.

In den 1970er Jahren war in Lemwerder, wie in vielen anderen Vereinen, die Rhönlerche II noch das Standard-Schulflugzeug. Die ASK 13 genoss zu jener Zeit das Ansehen, das heute einem Duo oder einem Arcus entgegengebracht wird. Erst mit dem Erscheinen der ASK 21 begann ihr Stern ein wenig zu verblassen; sie rückte anstelle der Rhönlerche als Anfangsmuster in der Ausbildung nach und hatte fortan die Last

der allermeisten Schulflüge zu schultern. Nun ist auch diese Phase für sie vorbei. In Südfrankreich wird sie wahrscheinlich weniger Starts machen und dafür mehr Stunden fliegen. Unter einem neuen Kennzeichen wird die alte Zwo-Zwo wohl noch eine lange zweite Jugend in einer für sie völlig neuen Umgebung vor sich haben.

**Ralf-Michael Hubert**

## Aus dem Radio Bremen Filmarchiv: Piepel lernt Segelfliegen



Radio Bremen hat einige Schätzchen aus seinem Filmarchiv in die ARD-Mediathek gestellt. Darunter ist auch ein zwanzigminütiger Film aus dem Jahr 1961 mit dem Titel „Piepel lernt Segelfliegen“.

Vor sechzig Jahren drehte Radio Bremen Szenen von Gummiseilstarts mit dem SG 38 auf der Wasserkuppe, warf einen Blick in die Fertigung von Ka 2 und Ka 6 bei Schleicher in Poppenhausen und begleitete den

imaginären 15-jährigen Schüler „Piepel“ bei dessen Ausbildung. Theorie wird ihm von einem Fluglehrer mit Anzug und Krautwatte unterrichtet, auf seinen ersten Schulflug muss Piepel lange warten und nach seinem Alleinflug baut er prompt die erste Außenlandung. Die Szenen der Doppelsitzer-Ausbildung sind in Tarmstedt gedreht worden. Damals gab es den Platz erst seit zwei Jahren.

Zum Abschluss folgen Sequenzen von der Segelflugausbildung auf Juist und einem F-Schlepp hinter einer Tiger Moth. Höhepunkt des investigativen Journalismus jener Jahre war die Feststellung des Reporters „Sogar Mädchen können Winde fahren!“ Wer das bis heute nicht glaubt, kann sich in dem Schwarz-Weiß-Film davon überzeugen. Zugang am besten über die bevorzugten Suchmaschinen mit den Suchbegriffen **Radio Bremen Retro Piepel lernt Segelfliegen**.

**Ralf-Michael Hubert**

## Lufthansa verlagert Praxisausbildung nach Laage

„Lufthansa niner niner ... another Go-around or full stop landing?“ Gelegentlich fragt Bremen TWR schon frühzeitig mal nach, wenn eine Citation der LH-Schule noch weit draußen im Anflug ist.

Nach der Full Stop Landing ist es selbstverständlich, dass sie zum Abstellen auf die Parkfläche der Lufthansa Aviation Training rollen wird. Die Frage ob Go-around oder Full Stop wird sich bald erübrigt haben. Es wird keine Full Stop Landings von Schulflügen in Bremen mehr geben.

Die Lufthansa verlagert den Teil der praktische Flugausbildung, der bisher in Bremen erfolgte, nach Rostock-Laage. Wenn sich dann ein Schulflug mit der für Schulflüge typischen „Niner niner“-Flugnummer mel-

det, wird es auch keine Citation mehr sein, sondern – nach Presseverlautbarungen – eine zweimotorige Diamond DA 42. Sofern sie, vielleicht aus alter Verbundenheit, doch noch einmal für ein paar Touch and Go nach Bremen kommen sollten, werden sie zum Full Stop aber in jedem Fall an die Ostsee zurückkehren.

Damit endet nach 65 Jahren, was am Bremer Flughafen zu einer nicht mehr wegzu-denkenden Selbstverständlichkeit geworden war, seit 1956 die ersten LH-Schüler ihre praktische Ausbildung in Bremen begannen. In den Anfangsjahren hatten sich die Novizen auf der De Havilland Canada DHC 1 Chipmunk noch mit den Eigenwilligkeiten einer Spornradmaschine abzu-

mühen, bevor sie mit der Saab 91 Safir auf einem viersitzigen Muster mit Einziehfahrwerk weitergeschult wurden. Die Chipmunks und Safirs wurden ab 1966 für eine gefühlte Ewigkeit durch die Beechcraft F 33 ersetzt, die viele Jahre zum gewohnten Bild am Bremer Flughafen gehörten, bevor diese Ausbildungsphase – und mit ihr die Bonanzas – in die USA verlegt wurde.

Für das IFR-Training, anfangs sprach man noch von Blindflugschulung, hatte die Lufthansa schon frühzeitig auf Beechcraft gesetzt und schulte ihre angehenden Linienpiloten zunächst auf der BE 50 Twin Bonanza, später auf der C 90 King Air. Nur eine kurze Gastrolle spielte die Piper PA 34 Seneca, lange Zeit sah und hörte man über Bremen



1



2



3



4



5



6



7

Die Lufthansa brachte mit ihren Schulflugzeugen über sechs Jahrzehnte lang auch Typenvielfalt nach Bremen:

- 1: Erstes Schulflugzeug der wiedergegründeten Lufthansa, ab 1956: De Havilland Canada DHC 1 „Chipmunk“. Foto: Sammlung F.-P.Zistler
- 2: Die Beechcraft BE 50 Twin Bonanza war das erste Muster für die Instrumentenflug-Schulung. Foto: Bremer AIRbe e. V.
- 3: Nach 150 Stunden auf der Chipmunk flogen die Schüler dreißig Stunden auf der Saab 91 Safir. Foto: Fred Vosteen
- 4: Für einige Jahre waren die Beechcraft F 33 im pfirsichgelben Outfit zu sehen. Foto: Derek Heley.
- 5: Die Piper PA 42 Cheyenne III folgte der King Air. Foto: Thomas Rosskopf, Quelle: Plane Pictures net
- 6: Letztes Schulflugzeug in Bremen: Cessna 525 Citation CJ 1. Foto: Lufthansa Aviation Training
- 7: Kommt allenfalls noch einmal als Besucherin in Bremen vorbei: Diamond DA 42 Twin Star. Foto: Lufthansa Aviation Training

dagegen Pipers größtes Muster, die Turbo-prop Cheyenne III. Während die fliegerische Grundausbildung auf Einmotorigen (aktuell Cirrus SR20) zu diesem Zeitpunkt längst der Schönwetter-Garantie wegen von Bremen nach Phoenix/Arizona verlagert worden war, kam mit der Citation CJ 1 das letzte große Lufthansa-Schulflugzeug an die Weser. Nun wird auch das Historie werden. In den Räumen am Bremer Flughafendamm soll dann nur noch der Theorieunterricht vermittelt werden. So war jedenfalls der Stand der Dinge zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses Mitte März. Der Verlegung

von Bremen nach Rostock vorangegangen war eine vorgesehene Änderung des Ausbildungsziels und Ausbildungsweges durch die Lufthansa. Ein Abschluss nach der geänderten Ausbildung würde die Absolventeninnen und Absolventen nicht mehr für einen direkten Zugang in ein LH-Cockpit qualifizieren, sondern einem erneuten Auswahlverfahren unterwerfen. Mehr als hundert der betroffenen Flugschülerinnen und Flugschüler haben gegen Lufthansa Aviation Training Klage auf Erfüllung der Ausbildungsverträge eingereicht. Die Verlagerung stellt auch die Fluglehrer

und Techniker vor eine ungewisse Zukunft. Die Vereinigung Cockpit sieht in dem Wechsel die Flucht zu einem tarifungebundenen Unternehmen.

Das Thema ließe sich tiefergehend ausführen und präzisieren. Das ist aber nicht die Aufgabenstellung eines Luftsport-Magazins, weswegen wir an dieser Stelle auf die detaillierten Berichterstattungen der Kolleginnen und Kollegen anderer Medien verweisen.

**Ralf-Michael Hubert**

Über 5.000 Pilotinnen und Piloten der Lufthansa und ihrer Tochtergesellschaften, anderer Airlines sowie von Luftwaffe und Marine haben in den vergangenen 65 Jahren die Ausbildung in Bremen durchlaufen. Die Schule genießt weltweit einen exzellenten Ruf.

„Jeder Lufthansa-Pilot hat eine Verbindung mit Bremen, mit der Bremer Flugschule, mit der Ausbildungsqualität hier vor Ort. Die erste Frage, die wir immer dann, wenn wir einmal mit dem Airbus fliegen, gestellt bekommen: Wie geht's Bremen? Was passiert gerade in Bremen? Gibt es den und den Theorie-Lehrer noch? Gibt es den Praxislehrer noch? Also, da ist ein ganz hoher emotionaler Bezug.“

Quelle: Deutschlandfunk

Aero News bringt diesen interessanten Beitrag zur Flugausbildung bei LH:



## Verkehrsflughafen Bremen EDDW – Hinweis –



Bitte beachten: Der Rollweg auf Rampe 2 heißt ab sofort Taxiway R (Romeo). Wenn die Rollkontrolle Romeo anweist, dann ist damit der Rollweg auf Rampe 2 gemeint.

**Turgut Pencereci**

## Wir gratulieren



**Lars Tangemann zum ersten Alleinflug am 09.01.2021 in Ganderkesee**

Aero Club Bremerhaven

Anm: Die UU war während einer zeitweiligen Schließung von Nordholz kurzzeitig in Ganderkesee stationiert.



**Klaus Lühring zur Nachtflugberechtigung am 17.12.2020 in Nordholz**

Aero Club Bremerhaven

Auf dem Foto mit seinem Sohn Florian

## Nachruf Bernd Bernhardt

**Wir trauern um unser langjähriges Mitglied Bernd Bernhardt, einen Funktionär mit vielen Talenten, der am 15. Januar 2021 im Alter von 77 Jahren in Bremen-Lesum verstorben ist.**

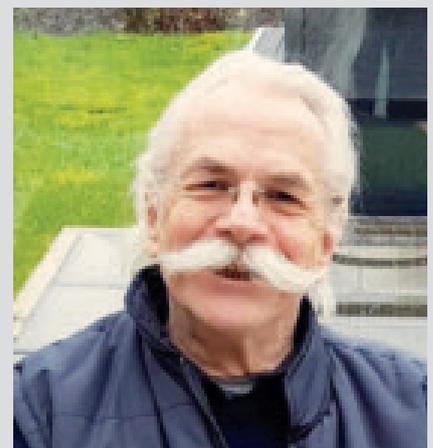
Bernd trat im Jahre 1973 als PPL-Inhaber in die Flugsportgruppe VFW ein. Verein und Flugplatz Weser-Wümme befanden sich damals noch in der Aufbauphase.

Seit dieser Zeit ist Bernd in verschiedenen Funktionen aktiv für den Verein tätig gewesen. Er war Fachgebietsleiter, Hauptflugleiter, Einweisungsberechtigter und Theorielehrer. Fliegerisch war Bernd regelmäßig und leidenschaftlich aktiv. Schon früh führte er Langstreckenflüge durch und erwarb dabei auch die Fähigkeit, Gruppen-Auslandsflüge für Mitglieder zu organisieren und leitend durchzuführen. Unvergessen bleibt uns z. B. die Gruppenreise vom Mai 1981, die uns von Bremen bis nach

Süd-Portugal führte. Dabei wurden auch Plätze wie Lissabon, Beja und Portimao angefliegen. Mit Altfunktionär Bernd Illmer pflegte Bernd eine langjährige Fliegerfreundschaft bis zu dessen Tod. Das Duo bereiste mit Bernds C182 viele westeuropäische Regionen.

Als gelernter Kaufmann wuchs Bernd Bernhardt beruflich in die IT hinein. Dies führte in Weser-Wümme zu unserem ersten Flugleiter-Verwaltungsprogramm, das Bernd entwickelte und programmierte. Mehrere Jahre wurde damit unser Hauptflugbuch digital geführt, bevor 2016 unser aktuelles Portal Vereinsflieger.de Einzug in Weser-Wümme hielt. Bernd beendete danach seine aktive Fliegerei. Die schwere Krankheit übernahm sein weiteres Leben.

Wir verlieren mit Bernd einen vielseitigen, aktiven Menschen mit 46-Jähriger Vereinszugehörigkeit, der bei uns viele Spuren hinterlässt. Unsere Gedanken sind bei seiner Familie.



Für besondere Verdienste und Förderung der Luftfahrt und des Luftsports wurde Bernd Bernhardt die goldene Ehrennadel des Deutschen Aero Club Bremen verliehen.

**Jochen Kruth**

## Nachruf Daglef Schriever

**Der Bremer Verein für Luftfahrt e. V. (BVL) betrauert den Tod seines langjährigen Ausbildungsleiters, Fluglehrers und Ehrenmitglieds Daglef Schriever, der am 26.02.2021 unerwartet verstorben ist.**

Mit großer Dankbarkeit müssen wir Abschied von einem Mitglied nehmen, das die Ausbildung von Luftsportlern in unserem Verein über Jahrzehnte mit Leidenschaft und vielfältigem Einsatz geprägt hat. Die Fliegerei war die Leidenschaft seines Lebens und der BVL zeitlebens seine fliegerische Heimat. Daglef ist 1956 als 14-Jähriger in den BVL eingetreten, um Segelflieger zu werden. Mit 14 Jahren konnte man als Segelflieger mit der Fliegerei beginnen und Daglef wollte so früh wie möglich dabei sein. 1956 war früh – Deutschland hatte erst ein Jahr zuvor seine Lufthoheit wiedererlangt. Und Daglef engagierte sich sofort beim Aufbau des Luftsports in Vereinen: 1966 wurde er Segelfluglehrer, 1969 Ausbildungsleiter bei der Segelfluggruppe im BVL. 1970 trat er auch in die Motorfluggruppe ein, wurde auch dort Pilot und Fluglehrer und übernahm 1979 die Ausbildungsleitung der Motorflieger von Hans-Joachim Schulze, der nach der Wiederzulassung des Luftverkehrs als Cheffluglehrer der Lufthansa die Motorflugausbildung im BVL wieder aufgebaut hatte. Ganz schön mutig, in solche Fußstapfen zu folgen.

Diese Funktion als Ausbildungsleiter übte er 23 Jahre aus und mehr als 1000 Flugschüler haben in dieser Zeit seine Ausbildung durchlaufen. Gleichzeitig kümmerte er sich um die Ausbildung von Fluglehrern, organisierte vereinsinternen Lehrgänge für Fluglehrer und engagierte sich als Referent für Ausbildung im Landesverband des Deutschen Aeroclub e. V.

Den Segelfliegern blieb Daglef dabei als Fluglehrer verbunden und organisierte jährlich Sommerlager auf dem Segelfluggelände in Osterholz-Scharmbeck, um Jugendliche für die Segelfliegerei zu begeistern – wie er als 14-Jähriger vom Segelflug begeistert wurde.

Auch nach 2002, als er die Ausbildungsleitung abgegeben hatte, blieb Daglef dem Verein als Fluglehrer treu, bis ein Herzinfarkt seine fliegerische Tätigkeit unterbrach. In dieser Zeit konzentrierte er sich eben darauf, Fluglehrerfortbildungen für den Landesverband zu organisieren, und erhielt nach seiner Genesung schließlich sein Medical zurück. Danach hat er es fliegerisch ruhiger angehen lassen und sich mehr darauf konzentriert, Checkflüge abzunehmen und verunsicherte Piloten in der Fliegerei zu halten. Er blieb aber bis in die letzte Zeit bereit, als Fluglehrer einzuspringen, wenn dringender Bedarf bestand.

Am Ende seines Fliegerlebens sind es wohl mehr als 70.000 Flüge und über



13.000 Flugstunden, die dadurch zusammengekommen sind. Eine Riesenleistung für die Vereinsfliegerei. Für diesen Einsatz ist er zu Recht zum Ehrenmitglied des BVL gewählt worden und vom Deutschen Aeroclub mit der Ehrennadel gewürdigt worden.

Daglef Schriever wurde 79 Jahre alt. Wir verneigen uns vor Daglef Schriever, der in den 65 Jahren im BVL Vorbildliches für den Vereinssport geleistet hat, und werden sein Gedenken wahren. Daglef – auf deinem letzten Flug wünschen wir dir immer Sichten von Pol zu Pol und guten Wind unter den Flügeln..

**Bremer Verein für Luftfahrt e. V.**

**Für den Vorstand**

**Torsten Heitmann & Bernd Hamacher**

## Zum Beitrag über die LK 10 in der vorletzten Ausgabe

Zum Bericht über die LK 10 A (Dezember-Ausgabe 2020) ergänzt Leser Dr. Wolfgang Schulze, dass Jan Eilers ein Mann mit vielen Ecken und Kanten war, an dem sich seinerzeit viele Fliegerfreunde gerieben haben. Eilers' Schilderungen innerhalb der Fliegerszene, aber auch der damaligen Tagespresse gegenüber, seien bisweilen übertrieben euphemistisch gewesen. Die Möglichkeiten und Leistungen der motori-

sierten LK 10 seien hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Das gesamte Antriebssystem sei für ein Flugzeug mit einem Leergewicht von 310 kg unterdimensioniert gewesen. Ein Höhengewinn sei nur schwerlich möglich gewesen, Eigenstarts gar nicht. Die motorisierte LK 10 A habe gerade eben die Höhe halten können. Einladungen zum Vorfliegen beim Bundesministerium für Verteidigung seien damals

für alle deutschen Neuentwicklungen oder Abwandlungen existierender Muster üblich gewesen.

Eilers gab an, eine vereinfachte Zulassung motorisierter Segelflugzeuge durch Einführung der K-Klasse durchgesetzt zu haben, um sie nicht unter der kostenintensiveren E-Klasse betreiben zu müssen. Gegenteilige Belege zu seiner Aussage liegen nicht vor.

**Ralf-Michael Hubert**

## Neue Luftraum-Regelungen 2021 für Hamburg EDDH und deren Auswirkungen auf den Segelflug

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hatte 2020 beim Verkehrsministerium Veränderungen des Luftraums C für Hamburg beantragt. Der Ring C2 sollte im Norden geschlossen und von 4.500 ft auf 3.500 ft abgesenkt werden (siehe Karte 1). Diese Maßnahmen hätten den Luftsport in Schleswig-Holstein und Hamburg betroffen.

Die DFS begründete die zusätzlichen Beschränkungen mit schwierigen Ab- und Anflugverfahren aufgrund gekreuzter Bahnen mit teilweise gleichzeitiger Nutzung sowie mit zusätzlichem Verkehr von Finkenwerder. Mit den Veränderungen würden sich für Flüge aus Schleswig-Holstein in den Süden und den Osten Probleme ergeben, da C2 an Lübeck grenzt und unterhalb von 3.500 ft. unterflogen werden müsste.

Flüge von den Hamburger Segelfluggeländen Fischbek und Boberg in den Süden und den Osten müssten ebenfalls unterhalb vom 3.500 ft. erfolgen.

Auf Initiative des Vorsitzenden des Bundesausschusses Unterer Luftraum (BAUL), Habbo Brune, und mit Zustimmung der DFS wurden die Landesverbände Schleswig-Holstein und Hamburg in das finale Abstimmungsgespräch einbezogen. In Videokonferenzen wurden die Auswirkungen der Absenkung auf die Ausübung der Segelflüge dargestellt und diskutiert. Dabei wurde die derzeitige, coronabedingt schwache Auslastung der Lufträume in 2020 als Gegenargument nicht anerkannt, da die Planungen grundsätzlich auf eine Regelauslastung konzipiert werden. Dennoch zeigte sich die DFS offen für die Belange des Segelflugs und war sehr kooperativ bei der Suche nach Lösungen. Ziel war die Schaffung von Segelflugsektoren in C2 zwischen 3.500 ft. und 4.500 ft., die je nach Verkehrslage freigegeben werden könnten. Im Ergebnis entstand eine neue Luftraumeinteilung, die in der folgenden Karte 2 dargestellt ist.

Diese Lufträume sind in den NfL 1-2178-21 „Besondere Voraussetzungen für die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflüge im Luftraum C Hamburg“ ver-



Karte 1: Kartenskizze „Luftraumstruktur Hamburg unter FL 100“



Karte 2: Die drei Segelflugsektoren „Hamburg-West“, „Hamburg-Ost“ und im Norden „Aukrug“. Im Süden die Sektoren der TMZ Hamburg.

öffentlich und gelten ab dem 25.03.2021. Danach kann die Flugverkehrskontrolle Bremen innerhalb des Luftraums C für ein-

zelne oder mehrere der folgenden Sektoren allgemeine sektorenbezogene Freigaben für den Segelflugbetrieb erteilen:

- Sektor „Aukrug“  
Freigaben über Flugleitung Aukrug
- Sektor „Hamburg-West“  
Freigaben über Flugleitung Uetersen
- Sektor „Hamburg-Ost“  
Freigaben über Langen Information

Auch für Boberg ergeben sich Verbesserungen bei den Höhenfreigaben mit dem neuen Segelflugggebiet „Boberg C/Ost“, das zwischen der A24 und der A7 liegt. Es entspricht den Haupttrouten für Flüge von Boberg (siehe Karte 3).

Nachdem der Präsident LV-HH e. V. mit den Verantwortlichen der Vereine in Holtorfslöh und Wenzendorf Kontakt aufgenommen und deren Interessenlage abgefragt hatte, wurde mit der Errichtung des Segelfluggbiets Buchholz auch eine Lösung für diese Plätze gefunden (siehe Karte 4).

Die neue Regelung für Fischbek löst die bislang bestehende Vereinbarung ab. Der Vereinsvorstand ist mit den jetzt getroffenen Regelungen im Wesentlichen zufrieden. Es gibt noch einige Punkte, die der Nachjustierung bedürfen. Sie sind noch im laufenden Prozess.

Für alle Segelfluggsektoren und Segelflugggebiete ist in Zukunft eine „SEGELFLUG-ATIS“ angedacht, deren Realisierung jedoch frühestens 2022 zu erwarten ist. Hierzu sind auch die personellen Ressourcen der FIS Langen zu berücksichtigen. Der DAeC-Vorstand wurde gebeten, auf politischer Ebene unterstützend tätig zu werden.

Wenngleich mit den Veränderungen eine generelle Absenkung der Untergrenzen des Luftraum C um Hamburg verbunden ist, wird es den Segelfliegern durch die temporäre Anhebung um 1000 ft. ermöglicht, gute Thermik effektiv zu nutzen und ihren Sport ohne weitere Einschränkungen ausüben zu können. Grundlegend für den Erhalt dieser erfreulichen Luftraumregelung sind Disziplin und verantwortungsvoller Umgang mit dem Erlangten.

Zum Schluss erlauben wir uns noch einige grundsätzliche Bemerkungen zu dem bisherigen Verfahren: Der BAUL des DAeC ist nach dem einstimmigen Mitgliederwillen satzungsgemäß ständiger Ansprechpartner für die DFS in Luftraumfragen. Nachdem die DFS ihre „Luftraum-Vorstellungen“ präsentiert hatte, wurden die Landesverbände Schleswig-Holstein und Hamburg vom Vorsitzenden des BAUL, Habbo Brune, informiert und um ihre Stel-



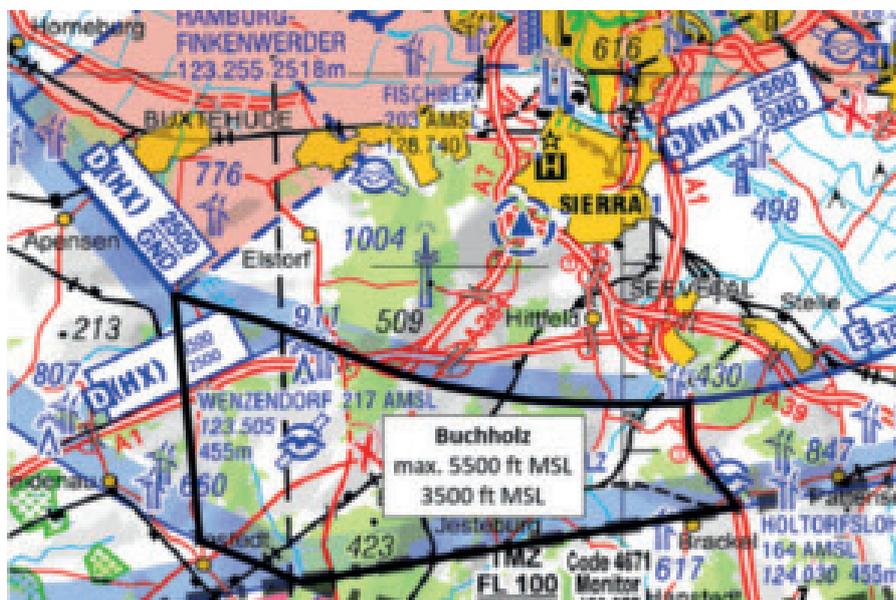
Karte 3: Segelflugggebiete „Boberg C/Nord“, „C/Süd“ und neu dazu „Boberg C/Ost“

lungnahmen zu den beabsichtigten Veränderungen gebeten. Sinnvollerweise erhielten die am stärksten Betroffenen frühzeitig Gelegenheit, ihre Argumente zu koordinieren und ihre Vorstellungen dem BAUL sowie der DFS zu präsentieren.

An diesem transparenten Verfahren und an der Luftraumarbeit des BAUL wurde jedoch Kritik von Seiten des Deutschen Segelfluggverbands (DSV) geübt. Insbesondere bestanden Bedenken und Unverständnis wegen der Beteiligung der regionalen Luftsportverbände an den Verhandlungen mit der DFS. Unabhängig davon, dass die

Vertreter der Landesverbände über langjähriges und fundiertes Fachwissen in Luftraumfragen verfügen und schon von daher von der DFS akzeptiert werden, halten wir schon den Versuch einer Ausgrenzung der Betroffenen bei derartigen Angelegenheiten für schlechten Stil und nicht zielführend. Die Haltung des DSV widerspricht insbesondere dem elementaren Interesse der ordentlichen DAeC-Mitglieder, sich gemeinsam mit dem BAUL für die Sicherstellung des Luftraums für den Luftsport einzusetzen.

Im Übrigen zeigt dieser Vorgang einmal



Karte 4: Segelflugggebiet Buchholz

mehr, dass es dem DSV offensichtlich nicht an einer störungsfreien Zusammenarbeit mit anderen DAeC-Mitgliedern gelegen ist und auch die Vertretung der Interessen der Landesverbandsinteressen offenbar nicht im Vordergrund steht. Vielmehr versucht der DSV immer wieder, seinen anmaßenden bzw. ungerechtfertigten Alleinvertretungs-

anspruch sowie seine völlig überzogenen Machtinteressen durchzusetzen. Die Landesverbände Schleswig-Holstein und Hamburg sind dem Vorsitzenden des BAUL, Habbo Brune, sehr dankbar, dass er uns in die Gespräche einbezogen hat. Die gemeinsam erreichten Ergebnisse halten wir für akzeptabel und erfreulich für den

gesamten Luftsport. Wir danken der DFS und dem BAUL für die vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit!!

**Ingo Bahmann, Präsident LV Hamburg**

**Martin Busch**

**Präsident LV Schleswig-Holstein**

Karten mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Alle Karten nicht für navigatorische Zwecke

## HAC-Discus landet in der Uniklinik Eppendorf



Nachwuchspiloten: Vor allem auf Kinder wirkte das Flugzeug wie ein Magnet. Marlene Hartig vom HAC erklärt die Instrumente.

Gemeinsam gegen Armut durch Krebs: Marcel Rast (l.) vom HAC Boberg zusammen mit den Direktoren des Tumorzentrums des UKE und den Initiatoren des Vereins „Auszeit für die Seele“ (in roten Jacken).

**Wenn es um Mithilfe bei einem großartigen sozialen Projekt geht, ist der Hamburger Aeroclub HAC sofort zur Stelle. Für den Kampf gegen die Armut bei Krebs segelten die Hamburger in ihre namhafte Uniklinik.**

Das Fragezeichen stand einigen Patienten des Eppendorfer Universitätsklinikums an diesem Freitagvormittag Ende März ins Gesicht geschrieben, als der acht Meter lange Anhänger hinter dem Auto von Marcel Rast durch den Haupteingang gezogen wurde. Rast ist im Vorstand des Boberger Segelflugvereins HAC und zusammen mit einigen Mitgliedern ganz offiziell für eine gute Sache unterwegs: Hilfe für in Armut geratene Krebspatienten. Der im Hänger verstaute Discus 2b spielt dabei eine ganz besondere Rolle. Sein schlanker Rumpf mit den 15 Metern Spannweite und den eleganten Winglets soll als echter Hingucker auf eine besondere Aktion des gemeinnützigen Vereins „Auszeit für die Seele“ aufmerksam machen.

Krebs kennt keine sozialen Unterschiede, er kann jedoch in den sozialen Abstieg führen. Etwa 40 Prozent der Betroffenen erhalten die Diagnose mitten in ihrem Berufsleben. Wer sich danach einer oder gar mehreren

Chemotherapien unterziehen muss, fällt im Job weitgehend aus.

Ein paar Wochen übernimmt der Arbeitgeber die Lohnfortzahlung, dann springt die Krankenkasse ein und sollte der Patient nach 18 Monaten immer noch nicht arbeitsfähig sein, wird er, wie es im kalten Verwaltungsdeutsch heißt, von seiner Krankenkasse „ausgesteuert“. Es folgen die Sozialhilfe oder gar die Grundsicherungsrente.

Krebs ist ein reales Armutsrisiko, selbst in Deutschland. Nach Angaben der Deutschen Krebshilfe rutschen rund ein Drittel aller Krebspatienten unter die Armutsgrenze. Urlaub? Finanziell undenkbar. Dabei wäre eine kleine Flucht aus dem Alltag gerade in dieser schweren Zeit heilsam.

Ein unhaltbarer Zustand, fand Annemarie Hunecke und gründete den Verein „Auszeit für die Seele“. Sie sammelt kein Geld, sondern sucht engagierte Ferienhausbesitzer, Hoteliers, Campingplatz-Betreiber, die in finanzielle Not geratenen Krebspatienten Unterkünfte kostenlos oder zu einem sehr niedrigen Preis zur Verfügung stellen.

Was soziale Vereine dringend benötigen, ist öffentliche Aufmerksamkeit. Als Annemarie Hunecke im März beim Hamburger Aero Club um Unterstützung bat, sagten

die Boberger sofort zu. Der Plan: Ein Segelflugzeug als Hingucker für die Presse auf dem Gelände des Universitätsklinikums Eppendorf UKE „landen“ zu lassen. Das gesamte Direktorium des Universitären Cancer Center Hamburg (UCCH) wäre ebenfalls vor Ort, um das Anliegen zu unterstützen. Wenige Wochen später öffneten die Boberger den Hänger auf einer Wiese gleich hinter der Hauptzufahrt des großen Klinikums. Das UKE ist eine kleine Stadt für sich: Apotheken, kleine Supermärkte, Restaurants und mittendrin der weiße Schempp-Hirth-Flieger.

Es dauerte nicht lang, da kamen schon die ersten Neugierigen. Maskenpflicht herrscht auf dem gesamten Areal sowieso und jeder hielt sich penibel an die Abstände. Dennoch war das Interesse groß, den Segler einmal aus der Nähe zu betrachten. Auch bei den Experten aus der Krebsforschung des UCCH. Professorin Katja Weisel ließ sich jedenfalls nicht zweimal fragen, ob sie ins Cockpit steigen wollte. Trotz der kühlen Temperaturen schlüpfte sie aus ihren hohen Schuhen direkt ins enge Cockpit. Es passte der Ärztin wie angegossen.

**Henry Luebberstedt**

## Service für Luftsportler

Die Geschäftsstelle des LSVNI bedient Vereine und ihre Mitglieder mit preisreduzierten elektronischen Zugängen zur Prüfungsvorbereitung auf die Luftfahrprüfungen (SPL, PPL-A und auch UL) der Firma Aviationexam, Luftfahrhandbuch und Nachrichten für Luftfahrer.

Beim Kauf größerer Kontingente bieten die Lieferanten erheblich Preisnachlässe, die wir weitergeben. Die Lernsoftware haben wir bereits einige hundert Male Flugschülern zur Verfügung gestellt. Bei AIP und NfL haben wir noch eine kleine Restmenge für das laufende Jahr 2021 auf Lager und werden im Herbst wieder eine gemeinsame Aktion für 2022 starten.

Auf der Mitgliederversammlung der Bundeskommission Segelflug 2019 in Freuden-



stadt hat der LSVNI die Zwischenfinanzierung, den Druck und bundesweiten Vertrieb der zweiten, 6.000 Exemplare umfassenden Neuauflage von „Segelfliegen Grundausbildung“ von Dirk Corporaal übernom-

men. Der Preis pro Exemplar richtet sich nach bestellter Menge und wir erheben zusätzlich die Portokosten. Der Versand geschieht grundsätzlich zeitnah zur Bestellung.

Günter Bertram

## Niedersächsische Luftsport-JuLeiCa 2021

Die niedersächsische Luftsportjugend bietet zum zweiten Mal einen luftsportbezogenen JuLeiCa-Lehrgang an. Dieser vermittelt nicht nur mit Spaß und Kompetenz in einer vielseitigen Gruppe die verschiedenen Aspekte der Jugendarbeit, sondern bietet auch einen Rahmen zum Austauschen und Vernetzen.

In der JuLeiCa-Ausbildung werden verschiedene Themen – wie Aufgaben, Funktion und Rechte des Jugendleiters/der Jugendleiterin, Gruppenpädagogik und Jugendschutz – vermittelt. Das erlernte Know-how bildet die Basis für eine qualitativ hochwertige ehrenamtliche Jugendarbeit im Verein.

Günter Bertram



Fotos vom JuLeiCa-Lehrgang 2019

### Hier die Fakten:

**Termin:** 18.10.2021 (11:00 Uhr) bis 24.10.2021 (ca. 16:00 Uhr)

**Infos unter:** <https://www.lsvni.de/sportjugend>

**Anmeldung an:** [luftsportjugend@lsvni.de](mailto:luftsportjugend@lsvni.de)

**Anmeldeschluss:** 12.09.2021

### Veranstaltungsort:

DJH Hannover International, Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg 1,  
30169 Hannover

Luftsportjugend Niedersachsen

Thy Nguyen

## Virtuelle Jahreshauptversammlungen für Vereine rechtssicher gestalten

Online-Abstimmungen parallel zu Teams oder Zoom durchführen

Das Frühjahr ist traditionell die Zeit, in denen Vereine ihre Jahreshauptversammlung durchführen. Aber bereits zum zweiten Mal müssen Vereine diese Versammlungen ggf. virtuell durchführen, da Covid-19 wieder keine üblichen Vor-Ort-Versammlungen zulässt. Teams, Zoom oder andere Plattformen sind allerdings für eine wichtige Sache nicht geeignet, nämlich rechtssichere Abstimmungen durchzuführen.



Silvio Kennecke



Unter Umständen müssen Wahlen durchgeführt, Satzungsänderungen vorgenommen oder gar der Vorstand entlastet werden; hinzu kommen Anträge von Mitgliedern. Erlaubte postalische Umlaufbeschlüsse sind zwar möglich, aber bei Vereinen mit einer höheren Mitgliederzahl stark verzögert und mit einem hohen Aufwand verbunden.

Der Kassenwart des „Luftsportvereins Hude e. V.“, Silvio Kennecke, im Hauptberuf IT-Spezialist, hat sich der Sache angenommen. Nach einer Marktrecherche konnte er zwar Abstimmungsprogramme finden, diese richten sich aber in der Regel an Firmen oder Konzerne und sind damit für Vereine unerschwinglich teuer.

Innerhalb von rund zweieinhalb Monaten konnte Silvio Kennecke ein Programm schreiben, das unkompliziert rechtssichere Abstimmungen zulässt. Es wurde von zwei unabhängigen Rechtsanwälten geprüft.

### Ablauf einer Abstimmung:

- Sie erfordert bei einem Vereinsmitglied ein digitales Endgerät (Smartphone, Tablet, Laptop oder PC/MAC) und den Empfang einer E-Mail mit dem personalisierten Zugang für die kommende Versammlung.
- Während der virtuellen Konferenz spielt die Versammlungsleitung die Fragen ein und sie werden vom Mitglied mit JA/NEIN oder Enthaltung beantwortet.

- Durch die Personalisierung ist später im ausgedruckten Protokoll das genaue Abstimmungsergebnis erfasst.
- Wer bei einer virtuellen Frage gar nicht abstimmt, wird so behandelt, als wäre er bei einer Präsenzveranstaltung z. B. zur Toilette gegangen.

Server- und Betriebskosten müssen hier zwar auch umgelegt werden, aber Vereine müssen nur mit Kosten je nach Teilnehmerzahl ab 30 Euro rechnen.

Das Tool ist unter „Vereins-Abstimmung.de“ zu finden. Dort sind Test-Veranstaltungen mit bis zu 10 Personen kostenlos möglich. Das Tool wird beim LSV Hude bereits eingesetzt.

**Jürgen R. Grobbin**  
Öffentlichkeitsarbeit LSV Hude e. V.

## Aero Club Hildesheim-Hannover spendet 2.200 Euro

Tafel-Chefin Ressel: „Wir brauchen jeden einzelnen Cent“

Pilot Ingo Petersen hatte die Idee zuerst. „Sollten wir das Geld nicht der Hildesheimer Tafel spenden?“, fragte er in die Online-Runde und erntete spontane Zustimmung. Was war passiert? Seit Ausbruch der Corona-Pandemie musste auch der Aero Club Hildesheim-Hannover e. V. Präsenzversammlungen absagen und ins Internet verlegen. Das betraf auch das monatliche Treffen der Motorflieger. Wurde das bisher immer mit einem Essen eröffnet – bezahlt im Voraus von den Mitgliedern – fiel das künftig flach. In der Folge hatte sich auf dem Konto des Aero Clubs ungebrauchtes Essensgeld angesammelt, was für Uwe-Christian Oestreich, Leiter



Den Holm der Cessna fest im Griff freut sich Sina Hahn, Mitarbeiterin der Hildesheimer Tafel, über die Spende, die Pilot Ingo Petersen angeregt hatte

der Motorfluggruppe, zur Frage führte, ob das Geld gutgeschrieben, ausbezahlt oder gespendet werden sollte. „Spenden“,

schlug Ingo Petersen vor und hatte mit der Hildesheimer Tafel auch schon einen möglichen Empfänger parat. Die Tafel habe

einen guten Ruf und sei zudem eine Einrichtung vor Ort, begründete Petersen. Das befürwortete Aero Club Vorsitzender Jürgen Houcken, wollte aber zunächst die Mitglieder befragen. Ergebnis: Eine überwältigende Mehrheit stimmte für eine Spende des nicht verbrauchten Geldes an die Tafel. „Wir brauchen jeden einzelnen Cent“, freute sich Annelore Ressel über das Geld und bestätigte den Eingang von 2.200 Euro auf

dem Konto. Die Hildesheimer Tafel gehöre zu den wenigen in Deutschland, die durchgehend geöffnet haben, so die Chef der Tafel.

Friedrich-Wilhelm Fischer ergänzte, dass „die Tafel auch jetzt in Corona-Zeiten werktäglich über 100 Personen versorgt“, so der Leiter der Lebensmittelausgabe, monatlich seien das rund 20 Tonnen. Tafel-Mitarbeiterin Sina Hahn, die in ihrer Frei-

zeit bei der Checkübergabe am Flugplatz mit dabei sein wollte, liebäugelte die ganze Zeit mit der einmotorigen Cessna 172. „Ich würde gern auch mal in die Luft gehen“, zwinkerte sie Pilot Petersen zu. Der schaute kurz zu Jürgen Houcken und als der zustimmend nickte, huschte ein frohes Strahlen über das Gesicht von Sina Hahn.

**Text und Foto: Hartmut Reichardt**

## Motorflug und Klimawandel – Ist die Motorfliegerei noch zeitgemäß?

Gedanken eines nachdenklichen Piloten



Fotos: Pixabay

**Jeder kennt die Bilder. Die Folgen des Klimawandels sind unübersehbar. Gletscher schmelzen, Dürren oder Trockenzeiten einerseits und Unwetter mit Starkregen andererseits nehmen zu, auch bei uns. Überflutungen, Erdbeben, Wasserknappheit, Artensterben u. v. a. m. sind die Auswirkungen unseres Tuns und Unterlassens. Und Corona rüttelt zusätzlich wach. All das betrifft uns alle. An den weltweiten Treibhausgasemissionen ist der Weltluftverkehr zu etwa 5 % beteiligt. Doch neben der Verkehrsluftfahrt hat auch die allgemeine Luftfahrt bzw. die motorisierte Kleinfliegerei ihre Auswirkungen und ist daher in der Verantwortung. In neuen Autos wird es Benzin- und Dieselmotoren in Großbritannien ab 2030 nicht mehr geben.<sup>1</sup> Was tun der DAeC, die Landes-/Luftsportverbände, die Vereine, der Einzelne? Kann die Motorfliegerei klimaneutral werden, etwa bis 2035? Kann sie überhaupt eine Zukunft haben? Und wenn ja, wie? Eine ganz private Recherche und Betrachtung.**

### Unser CO<sub>2</sub>-Fußabdruck – CO<sub>2</sub>-Rechner des Umweltbundesamtes

Den individuellen CO<sub>2</sub>-Ausstoß abschätzen und ausloten, wie er reduziert werden kann – das ermöglicht der CO<sub>2</sub>-Rechner

des Umweltbundesamtes unter [https://uba.co2-rechner.de/de\\_DE](https://uba.co2-rechner.de/de_DE). Er ist mit dem Profil eines durchschnittlichen Menschen in Deutschland voreingestellt. Dessen Bilanz: 11,61 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent (CO<sub>2</sub> e) pro Jahr. Davon macht die Mobilität 2,18 t aus (Mittelklasse-Benziner mit 8,3 l/100 km und 6700 km/Jahr: 1,50 t, Flugreisen in Europa pauschal 4 h/Jahr: 0,68 t).

Man kann an vielen Stellschrauben drehen, um den eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu ermitteln und zu optimieren. Mehr Flugreisen machen mehr CO<sub>2</sub>, ein Rückflugticket in den Westen der USA verantwortet allein etwa 5,8 t CO<sub>2</sub>! Durch bessere Gebäudedämmung, weniger Heizen, Ökostrom, verbrauchsärmere Autos, fleischarme, regionale, saisonale Ernährung, Reparieren statt Konsumieren und anderes mehr lässt sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck verkleinern. Da ist also Luft. Ausprobieren mit dem CO<sub>2</sub>-Rechner lohnt sich! Und das Kleinflugzeug?

### Wieviel CO<sub>2</sub> emittieren wir Kleinflieger?

Die Angaben über die CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Verbrennen von Benzin in Verbrennungsmotoren weichen etwas voneinander ab. Der CO<sub>2</sub>-Rechner des Umweltbundesamtes setzt 2,7 kg/l an (inkl. der sog. Vorkette, also der Emissionen bei Herstellung und

Transport des Benzins). Eine Fahrt zu und von einem Flugplatz in 50 km Entfernung mit einem Pkw, der 8 Liter auf 100 km verbraucht, würde 21,6 kg CO<sub>2</sub> erzeugen.

Setzt man für Motorflugzeuge mit Verbrennungsmotor ebenfalls 2,7 kg CO<sub>2</sub>/l an, erhält man für einige Flugzeugmuster (Echo und UL) und Betriebsbedingungen diese Werte:

Ein Privatpilot, der pro Jahr z. B. 12 Stunden fliegt, käme also je nach Flugzeugmuster auf etwa 0,5 – 1 t CO<sub>2</sub>-Emissionen (ohne Fahrten zum und vom Flugplatz).

Wird in einem Flugsportverein eine C 150, PA 38 oder PA 28 je 200 Stunden im Jahr geflogen, emittiert sie dabei also etwa 9,4, 10,3 bzw. 15,7 t CO<sub>2</sub>.

Bei einem regionalen Flugwettbewerb z. B. über eine Wettbewerbsstrecke von 140 NM mit 20 teilnehmenden Besatzungen, die eine Fahrt zu und von ihrem Flugplatz von im Mittel 25 km mit 2 Autos haben und einen An- bzw. Abflug zum/vom Wettbewerb von im Mittel 50 NM, werden, wenn man den Verbrauch einer PA 38 als Mittelwert ansetzt, etwa 3 t CO<sub>2</sub> emittiert – an einem Tag.

2019 waren beim LBA<sup>2</sup> 6560 E-Flugzeuge zugelassen, 3683 K-Flugzeuge sowie 7237 Segelflugzeuge, die ja auch irgendwie in die Luft kommen müssen. Zudem waren

	Bedingungen*	l/h	kn	l/100 km	t CO <sub>2</sub> /h	t CO <sub>2</sub> /12 h	t CO <sub>2</sub> /1000 km
<b>Aquila A210</b>	65 %, 2000 ft	16	108	8,00	0,0432	0,518	0,216
<b>Cessna C 150</b>	60 %, 2500 ft	17,4	89	10,50	0,0470	0,564	0,284
<b>Comco Icarus C-42 B</b>	6000 ft	11	81	7,33	0,0297	0,356	0,198
<b>Piper PA 28-181</b>	WLG, 65 %, 2000 ft	29	105	14,91	0,0783	0,940	0,403
<b>Piper PA 38-112</b>	WLG, 65 %, 2000 ft	19	88	11,66	0,0513	0,616	0,315
<b>Pipistrel Alpha Trainer</b>	6000 ft	13,6	108	6,80	0,0367	0,441	0,184
<b>Audi A3</b>					7,8		0,211
<b>Verkehrsflugzeug**</b>							0,314

\* WLG = wirtschaftlichste Leistungsgeschwindigkeit. Jeweils Druckhöhe, ISA-Temperatur.  
 \*\* Pro Person. Nach UBA-CO<sub>2</sub>-Rechner für Beispiel HAJ-LHR-LAS und zurück mit 18.180 km.

CO<sub>2</sub>-Emissionen verschiedener Muster auf der Grundlage von 2,7 kg CO<sub>2</sub>/l nach UBA-CO<sub>2</sub>-Rechner

Ende 2019 beim Luftsportgerätebüro 2572 Dreiachs-ULs<sup>3</sup> zugelassen bzw. eingetragen. Hätten all diese motorisierten Kleinflugzeuge im Mittel den Verbrauch einer Cessna C150 und wären pro Jahr je 20 Stunden in der Luft, würden sie zusammen 12.046 t CO<sub>2</sub> emittieren. Zum Vergleich: Laut Umweltbundesamt machten 2018 von insgesamt 755 Mt CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland der Straßentransport 155,8 Mt aus, die Luftfahrt 30,1 Mt.<sup>4</sup> Dabei sind die Klimawirkungen der Verkehrsflieger in ihren etwa 10 km Flughöhe (u. a. durch Kondensstreifen, Zirruswolken, Stickoxide) dreimal so groß wie durch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß allein.<sup>5</sup> Kleinflieger dagegen sind in vergleichsweise niedrigen Flughöhen unterwegs, sodass sich ihre Klimawirkungen an denen der Verbrennungsmotoren im Straßenverkehr orientieren dürften.

**CO<sub>2</sub>-Reduktion – aber wie?**

Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sind geboten. Sofort wirksam sind Maßnahmen wie ein Stopp oder zumindest die Reduktion der Flüge auf ein Mindestmaß im Sinne einer freiwilligen Selbstbeschränkung. Verbleibende CO<sub>2</sub>-Emissionen können z. B. durch Unterstützung zertifizierter Klimaschutzprojekte kompensiert werden, die nachweislich CO<sub>2</sub> binden (z. B. Aufforstung) oder einsparen und somit zur globalen CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen.<sup>6</sup> Die Beiträge je Tonne CO<sub>2</sub>-Kompensation schwanken, z. B. bei klimawette.de sind es 25 € (entspricht dem vom Bundestag verabschiedeten CO<sub>2</sub>-Preis für 2021; 2025 sollen es 55 € sein). Für CO<sub>2</sub>-Abgaben sind aber durchaus höhere Werte in der Diskussion, der Verein „CO<sub>2</sub>-Abgabe“ startet bei 40 € und

endet bei 100 €<sup>7</sup>. Die Kosten könnten in einem Flugsportverein auf den Benzinpreis und/oder den Flugminutenpreis umgelegt werden. Bei einer Abgabe von z. B. 50 €/t CO<sub>2</sub> würde der Benzinpreis um 0,135 €/l steigen, der Flugminutenpreis einer C150 um etwa 4 Cent. Peanuts. (Die vom Bundestag beschlossene CO<sub>2</sub>-Abgabe erhöht den Benzinpreis 2021 um 7 Ct/l, bis 2025 auf 15 Ct/l steigend.)

Flugveranstaltungen wie Wettbewerbe könnten ausgesetzt werden (Corona hilft), der Umfang und/oder die Teilnehmerzahl reduziert oder die Flugzeugmuster auf sparsame Maschinen beschränkt werden (z. B. auf UL). Zur CO<sub>2</sub>-Kompensation könnte ein Aufschlag auf die Teilnahmegebühr erfolgen. Bei einer regionalen Veranstaltung mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß der 20 teilnehmenden Maschinen von 3 t wären das (bei 50 €/t Aufschlag) pro Besatzung 7,50 €. Es darf auch gern etwa mehr sein. Der „Klimaaufschlag“ hätte neben der Umwelt- auch eine Signalwirkung – eine Anregung zum Nachdenken und für weitere Maßnahmen des Einzelnen.

An mittelfristigen Maßnahmen bieten sich evtl. synthetische Kraftstoffe<sup>8</sup> an, die mithilfe von erneuerbaren Energien erzeugt werden und eine vorübergehende weitere Nutzung vorhandener Maschinen einigermaßen CO<sub>2</sub>-neutral ermöglichen würde. Elektrische Antriebe, die durch Batterien (mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen) gespeist werden, sollten allenfalls für Kurzstrecken (kleine Batterien) in Betracht gezogen werden, da die Lithiumgewinnung immense Umweltschäden in den Erzeugerländern verursacht.

Als längerfristige Maßnahmen erscheinen Antriebe mit Wasserstoff-Brennstoffzelle

und Elektromotor aussichtsreich, wobei der Wasserstoff durch Elektrolyse mit Strom aus Sonnenenergie oder anderen erneuerbaren Energien gewonnen wird, z. B. zunächst „grün“ und dann in Kooperationen mit nordafrikanischen Staaten, die eine effiziente Stromgewinnung in großen Solarfarmen ermöglichen. Über solche Antriebskonzepte wird regelmäßig im Magazin „LuftSport“ berichtet, etwa über die Entwicklungen bei APUS in Strausberg, bei Zeroavia, DLR und anderen. Auch die Entwicklung von Umrüstsätzen für existierende Flugzeuge wäre wünschenswert, die einen weiteren Betrieb vorhandener Zellen ermöglichen könnte.

**Ausblick**

Wir haben nur diesen Planeten. Er bietet uns unsere Lebensgrundlage, und wir sind für das, was wir ihm antun, verantwortlich. Die allgemeine Luftfahrt ist – wie jeder Einzelne – aufgefordert, ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele des Pariser Abkommens bzw. der EU (55 % Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030, CO<sub>2</sub>-Neutralität 2050) zu leisten. Der DAeC sollte sich, möglichst zusammen mit entsprechenden Verbänden, Herstellern und Organisationen der Luftfahrt, mit einer Roadmap positionieren und in Zusammenarbeit mit Politik und Wirtschaft sowie den Flugsportvereinen auf ihre Umsetzung hinwirken – parallel zu den Maßnahmen jedes Einzelnen im eigenen Umfeld. Auf geht's!

**Dietmar Hepper**

Anm. d. Red.: Die Fußnoten Nr. 1–8 (mit weiterführenden Links) finden sich in der Online-Ausgabe des Magazins LuftSport

Luftsportverein Oldenburg-Bad Zwischenahn e. V.

## Take-off statt Shutdown



- 1: Start in Bad Zwischenahn: Der Spritkanister durfte nicht fehlen
- 2: Abflug über die Weser bei Brake
- 3: Nördlich von Bremen, Blickrichtung nach Osten
- 4: Landkarte mit der Geraden von Bad Zwischenahn nach Pirna
- 5: Angekommen in Pirna – das nach Norden abziehende gute Wetter ist noch sichtbar

**Während des Corona-Shutdowns im März/ April 2020 hatten wir alle wohl des Öfteren das Gefühl, dass uns der Himmel auf den Kopf fallen würde. Es gab viele Gedanken, wie man die fluglose Zeit herumbringen könnte und vor allem viele Pläne für das Fliegen danach. Für uns startete das „Danach“ mit einem fünftägigen Wanderseglflug, was an sich ja nicht wirklich etwas so Besonderes war, aber in dieser Zeit hatte es etwas Befreiendes.**

Carsten Freyer „Pasolini“ aus Burgdorf hatte seinen Bruder „Paso“, die Königsdorfer Andrea Abt, Armin Behrend, Matthias Schunk und Oliver Wolfinger und mich mit zwei Tagen Vorlauf kurzfristig kontaktiert und einen Wanderflug vorgeschlagen, alle waren spontan dabei. Nur Paso musste leider am ersten Tag wieder nach Hause

fliegen. Das erste Ziel war Pirna, weil in Sachsen die Hotels geöffnet waren, in Bayern beispielsweise nicht. Das Hauptziel war Pirmasens, wo Markus Kries auf uns wartete.

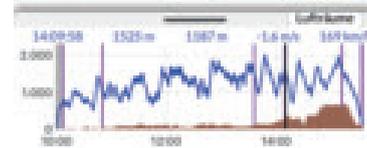
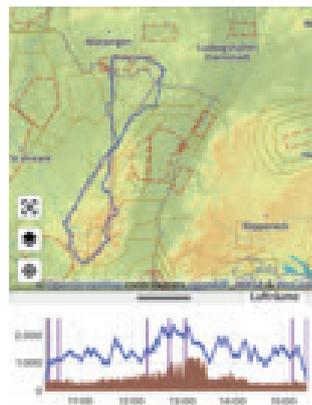
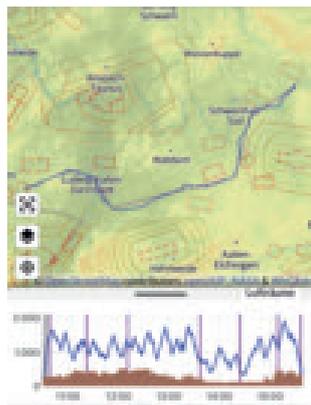
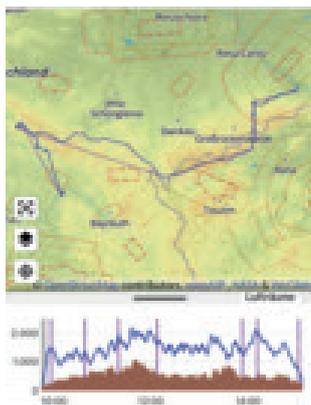
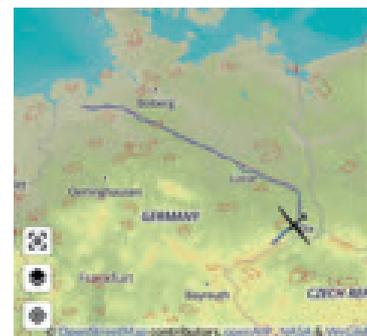
Am ersten Tag flogen wir bei perfektem Wetter problemlos mit 137 km/h Schnittgeschwindigkeit nahezu geradlinig nach Pirna, wo wir dann zeitgleich mit der Königsdorfer Truppe eintrafen. Carsten hatte uns in Pirna angemeldet. Mit Gesichtsmasken ins Taxi und ins Hotel, das war „damals“ noch sehr ungewöhnlich.

Am Folgetag sollte es nun nach Pirmasens weitergehen. Beim Frühstück sah man es dem Himmel schon an: Es sah nach „langsam“ aus. Es war warm, blau und schwach. Mühsam flogen wir ins Erzgebirge. Bei schwachem Wetter ins ansteigende Gelände zu fliegen ist wirklich nicht schön. Eine

Stunde nach dem Abflug hatte ich mich tief gearbeitet und war froh, dass ich unter den anderen noch über einem Windpark Anschluss gefunden hatte. Noch unter mir flog Armin Behrend mit Andrea Abt, die sich vor Aufregung schon auf die Schenkel schlug. Wir kamen wieder hoch und flogen langsam am Erzgebirge Richtung Thüringer Wald weiter.

Drei Stunden später erging es Armin über dem Thüringer Wald nicht besser. Er kam auch sicher darüber weg, war am Ende aber so tief und es ging thermisch so mühselig, dass er den Motor nehmen wollte – leider war seine Batterie sauer. Andrea schlug sich wieder auf die Schenkel und die beiden landeten sicher auf einem riesigen Acker.

Nach kurzer Recherche vereinbarte die ganze Gruppe eine Landung im 40 km entfernten



6: Vor dem Abflug aus Pirna mit sichtbarem Warmluftwetter. Von vorne nach hinten: Oliver Springer, Andrea Abt, Carsten Freyer, Matthias Schunk, Armin Behrend, Oliver Wolfinger  
 7: Dresden am 18.05.20 – Abflug nach Pirmasens (gelandet aber in Lichtenfels)

Lichtenfels, weil dort Petra und Gerd-Peter Lauer einen Arcus-Anhänger frei hatten. Matthias fuhr los, der Rest der Mannschaft wurde von Petra und Gerd Peter mit Pizza und Bier versorgt, und sie brachten uns in ihrem großzügigen Haus unter! Top! Die Hotels hatten ja geschlossen ...

Am nächsten Tag ging es dann weiter, mit 67 km/h, einen Tag „zu spät“, nach Pirmasens. Wir mussten wetterbedingt im Tiefflug übers Rheintal. 210 m über Grund war die tiefste Höhe, direkt über dem Flugplatz Hassloch in der Rheinebene, bevor wir dann am Pfälzer Wald endlich die Endanflughöhe für Pirmasens erreichten. Nach fünf Stunden Warmluftflug schwebten alle mit einigen Minuten Abstand in Pirmasens ein. Jeder blieb nach der Landung noch 20 Min. in der Kiste sitzen und nahm dort sein erstes Getränk ein. Alle waren erschöpft, aber happy, es ohne Motor geschafft zu haben.

Markus Kries ist ein alter Weggefährte von mir, ebenso wie Carsten Freyer und Matthias Schunk. Wir waren 1989 zusammen im C-Kader. Markus hatte ich

nach 28 Jahren in Lachen-Speyerdorf 2018 das erste Mal wiedergesehen. Markus organisierte für uns die Hotelzimmer und das Essen am Flugplatz. Beim Essen wurde der Plan für den Folgetag geschmiedet.

Das Wetter in den Vogesen lud uns ein. Wir hatten aber ein Landeverbot in Frankreich. Mit Flugplan, Transponder und ständigem Funkkontakt zu den französischen Controllern durften wir aber „einreisen“, während die französischen Segelflieger Startverbot hatten.

In unserer Gruppe hatten wir mit Matthias, Armin und Oliver gleich drei Airline-Piloten, die die Kommunikation mit den Controllern beherrschten und sich gleichzeitig noch aufs Fliegen konzentrieren konnten. Sonst wäre der Flug, die Vogesen runter und wieder rauf, nicht möglich gewesen.

Große Mücken, sogenannte „Flugläuse“, gibt es viele im Pfälzer Wald. Mit ihren relativ großen Flügeln bereiten sie ordentlich Verwirbelung. Insofern war ich froh, dass Markus meinen hinten eingebauten mechanischen Mückenputzer bedienen

konnte. Carsten hatte in seiner ASH 31 einen defekten Mückenputzer. Er kam nicht mehr hinter unserem Arcus her ...

So deutlich habe ich den Vorteil einer Mückenputzanlage noch nie gesehen.

Am letzten Tag des Wanderfluges ging es dann für alle wieder nach Hause. Carsten und ich Richtung Norden, westlich an Frankfurt vorbei, und die andere Gruppe zurück nach München. Aus dem Sauerland kommend bog Carsten dann Richtung Hannover ab, ich Richtung Melle. In der Ebene westlich von Paderborn war es thermisch so tot, dass ich das erste Mal in diesen fünf Tagen den Motor nutzen musste. Carsten erging es auf seiner Route am Teutoburger Wald ebenso.

Insgesamt flogen wir an diesen fünf Tagen 27 Stunden und etwa 2.500 Segelflugkilometer.

Wanderflüge geben ein wahres Freiheitsgefühl, besonders in Coronazeiten – ich kann es jedem empfehlen.

**Oliver Springer**

## Luftsportclub Faßberg

## 70 Jahre Luftsportclub Faßberg



1



4



2



3

- 1: Die Piper PA18 des LSC Faßberg auf dem Fliegerhorst Faßberg beim Tag der Bundeswehr 2017
- 2: Die Cessna C172H des LSC Faßberg auf dem Rollweg zur Piste 27 beim Kinderfliegen 2019
- 3: Jede Menge Kinder der Ferienpassaktionen freuen sich auf ihren Erstflug mit der Piper PA18 des LSC Faßberg
- 4: Einer der „Jüngstpiloten“ (Mitte) wird von erfahrenen Modellfliegern mit der Lehrer-Schüler-Fernbedienung auf seinen ersten „Alleinflug“ eingewiesen

Die Wurzeln des Luftsportclubs (LSC) Faßberg e. V. gehen auf das Jahr 1948 zurück, als sich Flugbegeisterte aus Unterlüß und Faßberg zusammenfanden, um die Jugend für den Flugmodellbau zu interessieren. Ziel der „Luftsportvereinigung Heide“ war zunächst, in Diskussionen über den Flugmodellbau mit den Fliegerkameraden aus Uelzen, Celle, Walsrode und Faßberg den Anschluss an die aktive Fliegerei nicht zu verlieren. Der LSC Faßberg konnte erst nach Lockerungen des Alliierten-Verbotes der Fliegerei im Jahre 1951 gegründet werden. Mit der Satzung vom 1. März 1951 fand am 29. März 1951 die Gründungs-

wurde der LSC auch Mitglied des Deutschen Aero-Clubs (DAeC) innerhalb des DAeC-Landesverbandes Niedersachsen (LVN) mit Sitz in Göttingen, der heute in Hannover zu Hause ist. Schnell war ein geeignetes Fluggelände am Hausselberg in der Nähe von Faßberg gefunden. Schon 1952 konnte die Sparte Modellflug durch die Sparte Segelflug erweitert werden und das erste Segelflugzeug wurde aus dem Bruch eines Segelflugzeuges „Grunau Baby 2b“ aufgebaut. Gleichzeitig wurde eine Seilwinde und ein Seilrückholwagen aus einem schrottreifen Opel P4 gebaut. Weil dieser alte Opel dazu rückwärtsfahren musste, wurde er liebe-

versammlung des LSC Faßberg statt. Satzungs-gemäß wurden der 1. und 2. Vorsitzende sowie der Schatzmeister und Schriftführer gewählt. Dabei hatte der erste 1. Vorsitzende, Flugkapitän a. D. Paul Spremberg, noch mit den Alliierten-Streitkräften zu verhandeln, denn sie gestatteten zur damaligen Zeit lediglich den Modellflug.

Mit dem Gründungstag wurde der LSC auch Mitglied des Deutschen Aero-Clubs (DAeC) innerhalb des DAeC-Landesverbandes Niedersachsen (LVN) mit Sitz in Göttingen, der heute in Hannover zu Hause ist. Schnell war ein geeignetes Fluggelände am Hausselberg in der Nähe von Faßberg gefunden. Schon 1952 konnte die Sparte Modellflug durch die Sparte Segelflug erweitert werden und das erste Segelflugzeug wurde aus dem Bruch eines Segelflugzeuges „Grunau Baby 2b“ aufgebaut. Gleichzeitig wurde eine Seilwinde und ein Seilrückholwagen aus einem schrottreifen Opel P4 gebaut. Weil dieser alte Opel dazu rückwärtsfahren musste, wurde er liebe-

voll „Lepo“ (Opel rückwärts gelesen, wie viele andere Rückholfahrzeuge) genannt. Am Pfingstsonntag 1953 erfolgte der erste Segelflugstart des Luftsportclubs mit dem reparierten Grunau-Baby 2b auf dem Fluggelände am Hausselberg. Am Pfingstmontag wurde dieses erste Segelflugzeug in der Ortsmitte auf den Namen „Faßberg“ getauft.

Der LSC wuchs und nahm an zahlreichen Wettbewerben teil, sodass 1955 in Eigenleistung zwei weitere Segelflugzeuge „SG38“ und „Baby V“ gebaut wurden und der Schulungsbetrieb aufgenommen werden konnte. Mit den Fliegerkameraden der umliegenden Nachbarvereine aus Unterlüß und Walsrode entstand eine gute Zusammenarbeit und die Vereine unterstützten sich gegenseitig. Der LSC wuchs schnell und siedelte nach Aufstellung der Bundeswehr-Flugsportgruppe auf den Bundeswehrfliegerhorst Faßberg um.

Weil im geteilten Berlin eine fliegerische Betätigung nicht möglich war, wurden 1957 35 Berliner Studenten des Akademischen Luftsportsclubs Berlin e. V. (AkaLuft Berlin) Mitglied im Luftsportclub Faßberg. Am 16. Juli 1958 wurde auf dem Fliegerhorst eine Luftwaffen-Sportfluggruppe ins Leben gerufen. Hier hatten junge Sol-

daten die Gelegenheit, sich mit der Fliegerei vertraut zu machen und warben innerhalb und außerhalb der Bundeswehr für den fliegerischen Dienst. Inzwischen hatte sich der Flugzeugpark um zwei Segelflugzeuge (Ka-7 und L-Spatz) sowie mehrere Motorflugzeuge (Elster B, Piper L18, Do27) erweitert. Der LSC und die Luftwaffen-Sportfluggruppe arbeiteten eng zusammen, sodass nach Auflösung der Sportfluggruppe 1971 die Fluggeräte an den Luftsportclub übergingen. Dadurch verstärkte sich der LSC auch personell, denn die Fluglehrer und Piloten wurden Mitglieder im LSC Faßberg. Im Jahre 1964 wurde der Motorflug im Verein eingeführt. Wegen fehlenden eigenen Fluggeräten wurden Flugzeuge aus den Nachbarvereinen Uelzen und Hodenhagen gechartert. 1966 konnte preiswert ein Bruchflugzeug Piper L-4 erworben und in Eigenleistung wieder aufgebaut werden. Damit konnten dann auch 1968 die Motorflugschulungen im Verein aufgenommen werden. Durch Erwerb weiterer Flugzeuge (Bölkow Junior 208 und Robin HR 200/100) wurde der Schulungsbetrieb erweitert. In den ersten Jahren der Bundeswehr-Sportfluggruppe nutzte der Luftsportclub die Halle 11 a, die jedoch ab 1978 nicht mehr zur Verfügung stand.

Nach Ausweichen zur alten Ostwache wurde dann im Nordosten des Fliegerhorstes Faßberg ein Gelände zur Errichtung von Flugzeughallen ausgewiesen. In unzähligen freiwilligen Arbeitsstunden aller Vereinsmitglieder wurden 1980 mit finanzieller Hilfe des Landkreises Celle und der Gemeinde Faßberg zwei Flugzeughallen aufgebaut, die 1996 durch eine weitere Halle, der sogenannten Seifert-Halle, er-

weitert wurden. 1985 kam die Sparte Fallschirmspringen hinzu und nach Auflösung der Fallschirm-Einsatztruppe Lüneburg kamen wegen der dortigen Platzschließung zahlreiche Fallschirmspringer zum Luftsportclub Faßberg. 1995 kam das Ultraleichtfliegen nach Faßberg und zwischendurch war auch ein Tragschrauber in Faßberg beheimatet.

Beim Luftsportclub Faßberg stand stets die Jugendarbeit im Vordergrund. Beginnend mit dem Modellbau der Gründungsjahre veranstaltet der LSC Jahr für Jahr ein Kinderfliegen, bei dem die Kinder ihre Heimat aus der Luft, also aus der Vogelperspektive, besichtigen können. Hier hören dann die Piloten „coooooo!“ oder „Da steht ja unser Haus!“ Neben Faßberg wird heute das Kinderfliegen auch für die umliegenden Gemeinden wie Unterlüß, Hermannsburg (heute Südheide), Wietzendorf und Bispingen wie auch in den Städten Bergen und Munster angeboten. Dazu benötigen die „Jüngstpiloten“ oft hohe Sitzkissen, um aus den Fenstern genug sehen zu können. Dieses Angebot läuft heute unter zahlreichen Ferienpassaktionen und ist nach wie vor beliebt beim fliegerischen Nachwuchs. Neben der guten Zusammenarbeit mit dem Fliegerhorst Faßberg gibt es auch eine enge Verbundenheit mit der Flugplatzfeuerwehr und es werden gemeinsame Brandschutzübungen durchgeführt. Vor rund zehn Jahren kamen wieder Modellflieger auf den Fliegerhorst und im LSC wurde die Sparte Modellflug erneut eingerichtet. Die Fallschirmspringer zogen inzwischen ab und auch die Segelfluggruppe hat sich aufgelöst. Das bedeutet, dass der Verein von über 130 Mitgliedern auf rund 30 geschrumpft ist.

Geflogen und geschult wird immer noch auf einer alten Bundeswehrmaschine Piper L18C (zivil PA18) sowie mit einer Cessna C172H. Gäste sind immer herzlich willkommen! Weil jedoch auf dem Fliegerhorst kein Publikumsverkehr möglich ist und auch keine Fliegerkneipe besteht, geht dies nur in Verbindung mit Mitgliedern des LSC. Einmal das Haupttor der Kaserne durchschritten, unterliegt das Fliegen während der Betriebszeiten des Fliegerhorstes bestimmten Voraussetzungen, aber sobald die Bundeswehr „Feierabend“ hat, gibt es nichts Schöneres als Fliegen in Faßberg. Rundflüge über die lila blühende Heide oder Kurzausflüge auf die Inseln sind dabei die beliebtesten Ziele der Freizeitpiloten. Viel Freude haben auch die Modellflieger im Verein, wenn sie ihre Modelle beim Kunstflug am Himmel begleiten. Besonders die Kinder freuen sich, wenn sie selber mit einer Lehrerschüler-Fernsteuerung den Steuerknüppel in die Hand nehmen können. Während die Modellfliegergruppe ihre Flugzeuge meist komplett selbst baut und nach einer unsanften Landung wiederherstellt, haben einige Privatpiloten die Ausbildung zum Flugzeugwart im Landesverband erworben und übernehmen einfache Wartungsarbeiten selber, sodass auch tiefere Einblicke in die Flugzeugtechnik gegeben sind. Leider hat die Pandemie auch den Luftsportclub getroffen und im vergangenen Jahr musste daher beispielsweise das Kinderfliegen ausfallen. Aber Piloten schauen nach vorn, und so hoffen die Fliegerfreunde, dass diese Pandemie bald überwunden ist und die grenzenlose Freiheit wieder wahrgenommen werden kann.

**Text und Fotos: Hans Mehles**

## Luftsportverein Rinteln e. V.

### Luftsportverein Rinteln ist wieder startbereit Wartungsarbeiten erfolgten unter AHA-Bedingungen

Zu Beginn einer jeden Flugsaison steht die Jahresnachprüfung aller Segelflugzeuge auf dem Terminkalender und dies nicht nur beim Luftsportverein Rinteln e. V. (LSV). Die Wartungsarbeiten an den Segelflugzeugen und dem Startgerät begannen bereits im November letzten Jahres. Damit die AHA-Regeln im Zusammenhang

mit der Coronapandemie eingehalten werden konnten, hatten die Werkstattleiter einen detaillierten Zeitplan erstellt. Dieser legte fest, wann welches Flugzeug in der Werkstatt ist und welcher Personenkreis daran arbeitet. Gespannt war man jedoch darauf, ob alle erforderlichen Arbeiten mit dem recht kleinen Personenkreis recht-

zeitig zur Jahresnachprüfung bewältigt werden konnten. Die Vereinsmitglieder führten die Wartungsarbeiten und kleinere Reparaturen unter Federführung der Werkstattleiter in den Wintermonaten durch. In diesem Jahr war der Motorsegler das größte Projekt. Er bekam eine neue Innenausstattung und an einigen



1



2

1: Segelflugzeuge warten auf die Jahresprüfung  
2: Der teilweise neu lackierte Motorsegler

Stellen eine neue Lackierung. Am Tag der Jahresnachprüfung, Ende Februar dieses Jahres, konnten die fünf vereinseigenen Segelflugzeuge, der Motorsegler und die Startgeräte der zuständigen Prüferin, Frau Marianne Hagemann, vorgestellt werden. Sie bestätigte, dass sich die Flugzeuge des Vereins technisch und optisch in einem Topzustand befinden. Sie überprüfte z. B. alle Steuerelemente auf Gängigkeit, führte eine Sichtprüfung auf Risse in der Flugzeughaut durch und kontrollierte auch die Lebenslaufakten von jedem Flugzeug auf Vollständigkeit. Erst als all diese Punkte abgearbeitet und zufriedenstellend waren, stellte die Prüferin die Nachprüfscheine für jedes Flugzeug aus. Lediglich bei dem Motorsegler waren noch ein paar Arbeiten durchzuführen, bevor er die Freigabe von

der Prüferin erhielt und wieder starten darf. Auch bei den Fallschirmpackern des LSV hatte sich der Prüfer, Herr Mathias Ahrens, Anfang Februar angemeldet, um die Fallschirme zu überprüfen. Es gab keine Beanstandungen an den Packungen der Fallschirme und deren Beschaffenheit.

Bevor die Rintelner Segelflieger in die neue Saison starten dürfen, müssen sie noch an der obligatorischen Flugbetriebsbesprechung teilnehmen, die in diesem Jahr durch eine Rundmail und somit im Eigenstudium erfolgen muss. Hier wird u. a. auf die Sicherheit beim Fliegen, das richtige Einschätzen des eigenen Leistungsvermögens, das Verhalten und Bewegen auf dem Flugplatz usw. hingewiesen. Beim Fliegen steht die Sicherheit an

alleroberster Stelle. Sofern coronabedingt keine Absagen erfolgen, startet Ende April für die Leistungsfieger des LSV Rinteln die 1. Segelflug-Bundesliga. Hier wollen sie ihren in 2019 und 2020 errungenen Titel, der des Deutschen Meisters, erneut verteidigen. Drücken wir mal die Daumen. Darüber hinaus nimmt Ende Juni ein Pilot an dem Hahnweide-Wettbewerb in Kirchheim unter Teck teil, Ende Mai starten drei LSV Piloten bei der Deutschen Meisterschaft in Bayreuth und Ende Juni eine Pilotin bei der Deutschen Meisterschaft der Frauen in Brandenburg an der Havel.

Besonders die Flugschüler des Luftsportvereins, aber auch alle anderen Piloten warten jetzt auf gutes Wetter und starke Aufwinde, damit es endlich wieder in die Luft gehen kann.

Text: Dieter Vogt

Fotos: Jörg Bachmann

## Verdener Luftfahrt-Verein

### Verdener Luftfahrt-Verein ehrt 340 Jahre Flugerfahrung

**Trotz Corona konnten auf der Jahreshauptversammlung des Verdener Luftfahrt-Vereins mit knapp 50 teilnehmenden Mitgliedern Ehrungen vorgenommen werden. Erst Online, und dann mit dem gehörigen Abstand tags darauf auf dem Flugplatz auch in Präsenz.**

Eine Sonderrolle nahm erneut Erich Schwinge ein. Auf 70 Jahre aktive Mitgliedschaft kann er zurückschauen. Erhard Uhlig, früherer Fluglehrer und über lange Jahre eine der großen Säulen des Flugplatzes, gehört dem Verein seit 50 Jahren an. Geballte Kompetenz auch bei den 40-jährigen Jubiläen. Ursula Gottschalk gehört seit mehr als drei Jahrzehnten dem Vorstand an, vorrangig als Kassenführerin.

Karl-Heinz Hesse steht als einer der ausschließlich ehrenamtlich tätigen Fluglehrer zur Verfügung.

Und Wilfried Müller hat sich einen Namen als Fluglehrer, als Prüfer und als Beauftragter der Landesluftfahrtbehörde gemacht.

Sie erhielten die Goldene Ehrennadel des Landesverbandes, verbunden mit den Glückwünschen der Präsidentin Meike Müller.

Auf 25-jährige Mitgliedschaft können Segelflug-Ausbildungsleiter Daniel Dibbern, Fluglehrer Tobias Kiel und die Piloten Ulrich Prange sowie Helmut Skupch zurückblicken. Sie wurden mit Landesverbands-Silber ausgezeichnet.



Eine Reihe von Ehrungen nahm der stellvertretende Vorsitzende Carl-Christian Grigo (l.) vor (v.l.): Wilfried Müller, Ursula Gottschalk, Helmut Skupch, Karl-Heinz Hesse, Daniel Dibbern

Heinrich Kracke  
Verdener Luftfahrt-Verein

## Aero Club Hodenhagen

# Currywurst Fly-in 2021

Nachdem wir im Jahr 2020 bis zu 71 verschiedene Luftfahrzeuge an einem Fly-in-Tag bei uns am Flugplatz Hodenhagen begrüßen durften, wollen wir diese Tradition auch 2021 aufrechterhalten. Folglich möchten wir auch dieses Jahr mit euch in die Wochenenden starten, wobei es wieder um die Wurst gehen soll!

Wir werden unseren Flugplatz während der Sommerzeit an jedem zweiten Freitag eines Monats ab 15:30 Uhr Lokalzeit für euch geöffnet haben und freuen uns auch dieses Jahr über jeden einzelnen Besucher, ob per Luft, Auto, Motorrad oder zu Fuß. Eine Veranstaltung für jeden, der Flugzeuge genauso sehr mag wie wir es tun.

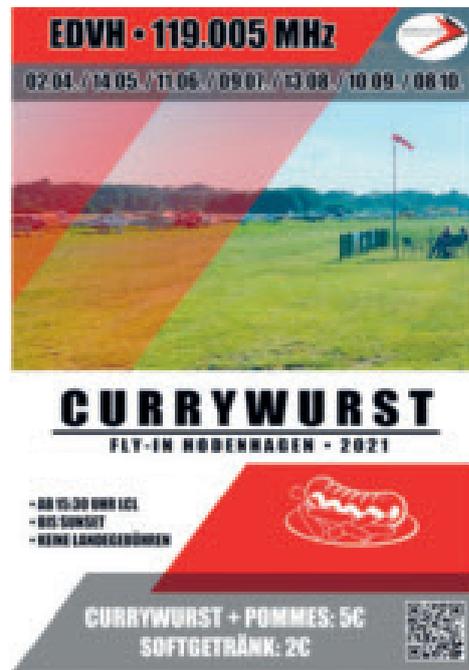
Unser Fliegerstübchen wird euch an diesen Tagen auch wieder mit leckerer Currywurst und hausgemachter Sauce sowie Getränken (zu runden Preisen – Currywurst 5 Euro und Softgetränke 2 Euro) versorgen.

Das Vorbeikommen lohnt sich auch für alle Flugschüler unter euch, die diesen Flug als Überlandflug einbuchen können.

In Anbetracht der aktuellen Lage der Coronapandemie werden wir 2-3 Tage vor den regulären Terminen ein Update aus der Flugplatzregion geben, wie die aktuellen Inzidenzzahlen aussehen und ob ein richtiges Zusammenkommen auch für Gespräche möglich ist.

Für einen kleinen Überblick zum letzten Jahr haben wir hier noch einmal den Abschlussartikel vom letzten Jahr:

<https://www.facebook.com/FlugplatzHodenhagen/posts/3642958129072917>



+++ Currywurst 5 € +++  
 +++ KEINE LANDEGEBÜHR +++  
 +++ EDVH Info 119,005 MHz +++

Wir freuen uns auf euch!

## Verdener Luftfahrt-Verein

# Der Verdener Luftbildfotograf sagt leise Tschüs

64 Jahre nach dem ersten Bild des Doms von oben: Erich Schwinge gibt die aktive Fliegerei auf

Verden – Über dem edlen Rost schließt sich der Kreis. Über dem weithin sichtbaren grünen Belag, über der Patina. Über dem Dom. Als der Verdener Luftbildfotograf Erich Schwinge im August in den Motorsegler stieg, auf der Startbahn 13 abhob und den Sommer in der Region in den Fokus nahm, da steuerte er dorthin, wo alle schon mal waren, die das Ganze mit gehörigem Abstand von oben betrachteten, da steuerte er die Aller an und den Dom. Und drückte auf den Auslöser. Und versendete das Bild an die Zeitungsredaktionen. Und schrieb eine einzige Zeile. „Schicke ich ein Luftbild vom sommerlichen Verden“, schrieb er. Dass es ein ganz besonderes Foto war, schrieb er nicht. Es war das letzte Luftbild, das er als aktiver

Pilot übermittelte. Nach 64 Jahren das allerletzte. „Ich habe beschlossen, ich gebe die Fliegerei auf“, sagt Erich Schwinge.

Wohlgemerkt, er hat es beschlossen, er, und nicht die anderen. Normalerweise sind Flugmediziner jene, die fliegerische Karrieren beenden. Alljährlich müssen Piloten eine perfekte Gesundheit nachweisen, um als verantwortlicher Luftfahrzeugführer ins Cockpit zu klettern. Erich Schwinge wartete nicht, bis sie ihm schlechte Nachrichten überbrachten. „Ich bin lange genug geflogen“, sagt der 81-Jährige, „Ich hab’ irgendwann gesagt, es reicht.“ Schluss nach 6700 Flügen im Segelflugzeug, Schluss nach 1375 Starts im Motorflugzeug, Schluss nach 2293 Stunden in der Luft.

Irgendwo eine Zäsur also. Nur die vielen Erinnerungen, die sind nicht verloren.

### Einen Flugplatz gab es noch nicht

Sein allererstes Luftbild also. Einen Flugplatz gab es noch nicht, aber immerhin eine Idee. „Wir haben Versuche in den Allerwiesens gestartet“, sagt Erich Schwinge. Der Verdener Luftfahrt-Verein, der nach seiner Wiedergründung 1950 zunächst eine Modellflugabteilung in einer Werkstatt an der Fischerstraße unterhielt, „da war ich natürlich immer dabei“, sagt Schwinge, „ich bin vier Monate nach der Vereinsgründung eingetreten.“ Der Luftfahrerclub also, er kam in den Genuss eines richtigen Flugzeuges, eines Segelflugzeuges, der damalige Verdener Verleger Hans-Heinrich Söhl



1 + 2: Zweimal der Verdener Dom von oben, allerdings liegen 64 Jahre zwischen beiden Motiven. Einige Nachbargebäude haben die Zeiten überdauert, andere mussten weichen.

hatte ein solches Gerät mit Flügeln erworben. „Wir hatten ein Flugzeug und die Rotenburger eine Startwinde.“ Also habe man sich zusammengetan und sei an der Aller fündig geworden, ungefähr im Bereich zwischen Eisenbahnbrücke und Hönsisch. Und eines Tages habe der Verdener Segelflugsport Konturen angenommen und mit ihm gleich die Luftbildfotografie. „Wir sind gestartet, ich bin mitgeflogen, ich habe auf den Auslöser gedrückt.“ Als er ein paar Wochen später die Papierabzüge in der Hand hielt, da sah er die Welt noch einmal von oben. Den Dom, das Gaswerk an der Nordbrücke, der Gasometer an der Aller, das Bollwerk.

#### „Wir waren es leid, sonntags um 6 loszufahren“

Es sollten für längere Zeit die letzten Luftbilder gewesen sein, die er selbst geschossen hat. Und das hatte Gründe, die eng verzahnt sind mit der Fliegerei in Verden, oder besser: mit der Landerei. „Die Allerwiesen waren nicht schlecht, aber wir konnten uns nicht mit den Grundeigentümern einigen. Es waren zu viele.“ Erst einige Zufälle später gewann die Idee neue Konturen. Der Westener Bäcker Wolfgang Hoffmann setzte sich für einen Startplatz in Verden ein. Er, der spätere Kreishandwerksmeister, war begeisterter Motorflieger, er wurde irgendwo im sandigen Gelände nördlich von Scharnhorst fündig. Ferner brauchten die britischen Streitkräfte einen Platz für Kurierflüge. Und die Verdener Segelflieger waren es einfach leid, sonntagsmorgens um sechs mit dem Fahrrad aufzubrechen, um am Flugbetrieb in Rotenburg teilzunehmen. „Uns Segelfliegern

war der Platz in Scharnhorst eigentlich zu kurz, aber besser als gar nichts.“ 1960 war der große Tag gekommen. Erste Starts und Landungen auf der von britischen Raupen frisch planierten Piste. Der Segelflug entwickelte sich nicht schlecht. Erich Schwinge hatte inzwischen den Pilotenschein in Händen, der legendäre Jürgen Dellinger gesellte sich hinzu, später Konstrukteur bei Focke-Wulff. Und bis zum ersten Flug Willy Bollers war es auch nicht mehr weit. Nur die Luftbilderei, daran haperte es. Und das hatte nächste gute Gründe.

#### 800 Meter über der Stadt – das ist einfach zu viel

„Unsere Flugzeuge damals, die K 8 oder die Ka 6, gern auch das Grunau-Baby oder der Spatz, sie alle verfügten über gute Steigwerte in der Thermik“, sagt Erich Schwinge, er schmunzelt, „kein Problem also, in Höhen von 1500 oder 2000 Metern zu kurbeln.“ Nur für eines eigneten sie sich nicht. Für Fotos mit dem Dom von oben. „Wer mit diesen Fliegern zum Ausflug über die Stadt startete, und das haben wir natürlich oft gemacht, der wagte sich nur so weit vor, dass er sicher nach Scharnhorst zurückkehren konnte, selbst dann, wenn sich keine Thermik-Bärte aufboten.“ An eine eiserne Regel habe man sich damals gehalten. „Die Sicherheitshöhe über Verden beträgt 800 Meter.“ Und das, sagt Erich Schwinge, ist für Bilder von oben viel zu hoch. „300 Meter oder weniger sind ideal.“ Der Fotoapparat verstaubte dennoch nicht. Erlaubte es sein Engagement als ehrenamtlicher Fluglehrer, dann saß er alleine im Segelflieger. „Von heutigen Nonstopflügen über 600 oder 700 Kilometern allein

mit den Kräften der Aufwinde waren wir natürlich weit entfernt“, sagt er, „aber 300 Kilometer, das haben wir geschafft.“ Auch er. Und vergessen ist nichts. „Über Rinteln bin ich nach Braunschweig geflogen, alles mit der K 8, und wieder zurück.“ Und das sagt er nicht nur, er kann es auch belegen. Dank Kamera, die sein ständiger Begleiter war. „Um unsere Flüge für Meisterschaftsteilnahmen zu dokumentieren, mussten wir markante Wegpunkte fotografieren.“

#### Fotos von Aller, Amazon, Abriss und Achim-West

Erst als er den Weg vieler Verdener Piloten gegangen war, rückte das Luftbild wieder mehr in den Fokus, als er zusätzlich zur Segelflug-Lizenz auch den Motorflugschein erwarb. Und als dann auch noch mit der Grenzöffnung vor 30 Jahren die Genehmigungspflicht für Luftbilddaufnahmen fiel, da war der Weg endgültig frei. Ob Stadionausbau, Autobahn-Arbeiten oder Schleusen-Sanierung an der Weser, ob Abriss der Kaufhalle in Verden, Neubaugebiet an der Berufsschule, die neue Eisenbahnbrücke über die Aller in Verden, Amazon in Uesen oder das gewaltige Gewerbegebiet Achim-West – nichts entging ihm. „Weit mehr als 1000 Bilder dürften sich angesammelt haben.“ Alle säuberlich archiviert, alle zusammen ein Geschichtsbuch der etwas anderen Art, das der langjährige Pädagoge an den Berufsbildenden Schulen erschaffen hat. Wie sich was wo im Landkreis verändert hat, kann er mit einem Klick belegen. Und wer nichts Konkretes sucht, wird ebenfalls fündig. Schon vor vier Jahren hatte er die Diaschau „Rundflug um Verden“ vorgestellt.



3: Die Eisenbahnbrücke in Sicht: Landung vor 64 Jahren auf den Aller-Wiesen in Verden

Bild: Erich Schwinge Norbert Dellinger

4: Erste Flugversuche: Erich Schwinge vor über 60 Jahren

5: Weiterhin als Fluggast dabei: Erich Schwinge (l.), hier neben Norbert Dellinger



So richtig komplett an den Nagel gehängt hat er die Luftbilderei nicht. Wann immer sich die Möglichkeit bietet, sitzt er im Flug-

zeug. Allerdings nicht mehr links im Cockpit, nicht mehr als verantwortlicher Flugzeugführer. Er sitzt rechts. Und in einer Hand die Kamera. „Ich fliege gern mit“, sagt er. Und auch sonst kein Gedanke an den Ruhestand. „Ich schreibe gerade an einem

Buch über die Fliegerei in Verden. Einige Archive habe ich dafür durchblättert.“ Das Jahr 2021 wäre ein schönes Jahr zur Veröffentlichung des Werkes. Die Fliegerei an der Aller feiert den 120. Geburtstag. Im Jahr 1901 erhob sich der erste Heißluftballon über der Südbrücke. Aber das ist eine andere Geschichte.

Heinrich Kracke

## Wir gratulieren

# Gratulation – vier Flugschüler machen Ihren ersten Alleinflug!

**Das gab es noch nie! Samstag, der 17.10.2020 geht für die „Alte Ems“ in die Geschichte ein. An jenem Tag haben sich nämlich gleich drei von unseren Flugschülern, (v. l.) Fenja, Lennart und Iddo frei geflogen. Leon rechts im Bild hatte diese Leistung schon einige Wochen zuvor erreicht.**

Der erste Alleinflug ist für einen Piloten etwas ganz Besonderes, das erste Mal ohne Fluglehrer selbstständig Entscheidungen

treffen und einen Flug erleben, den man nie vergessen wird.

Ein besonderer Dank gilt ebenfalls den Fluglehrern (v. l.) Hermann, Rainer und Bido, drei Alleinflüge nach nur ca. drei Monaten Ausbildungszeit sprechen für sich.

Wir wünschen noch viele weitere erlebnisreiche Flüge!

**Der Vorstand des SFV Aschendorf-Herbrum e. V.**



Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. sucht für seine Geschäftsstelle in Hannover den

**Geschäftsführer (d/m/w) in Vollzeit.**

Aufgaben, Profil und weitere Angaben sind in der Anzeige auf Seite 6 dieser Ausgabe genannt.

**Termin: 31. Mai 2021**



## Termine

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

### Motorflug

17.04.2021	Rallyefliegerseminar	Flugplatz Hodenhagen
28.07. - 01.08.2021	20. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangleiter: Theodor Dornemann
02.10 - 24.10.2021	Fluglehrer-Lehrgang 2021	Auskunft und Anmeldung: <a href="mailto:henning.jahns@flieger-net.de">henning.jahns@flieger-net.de</a> sowie auf der Homepage <a href="https://www.lsvni.de">https://www.lsvni.de</a>

### Segelflug

07.08. - 14.08.2021	Qualifikationsmeisterschaft	Flugplatz Rotenburg (Wümme)
---------------------	-----------------------------	-----------------------------

### Fluglehrerausbildung Segelflug

04.02. - 14.02.2021 voraussichtlich September 2021	FI(S) Fluglehrer-Ausbildungslehrgang Theorie	Jugendgästehaus Gailhof, Wedemark (noch Plätze frei)
11.03. - 26.03.2021 voraussichtlich September 2021	FI(S) Fluglehrer-Ausbildungslehrgang - praktischer Teil	Segelfluggelände Celle-Scheuen (noch Plätze frei)

### Streckenflugehrgänge Segelflug

09.05. - 15.05.2021	Ausrichter: Luftsportverein Bückeberg-Weinberg e. V.	Flugplatz Bückeberg-Weinberg
26.07. - 06.08.2021 Meldeschluss: 30.04.2021	Ausrichter: Luftsportverein Aue Hattorf e. V.	Flugplatz Aue bei Hattorf

### Jugend

18.10. - 24.10.2021 Meldeschluss: 12.09.2021	JuLeiCa-Lehrgang	DJH Hannover International
---	------------------	----------------------------

### Vereine

01.05.2021	„Tag der offenen Tür“ Flugplatz Bohmte-Bad Essen (EDXD)	LSV Wittlage <a href="http://www.lsv-wittlage.de">www.lsv-wittlage.de</a>
------------	--	--

### Ultraleichtflug Fluglehrer

in Planung	Kurzlehrgang für FI Segelflug, Motorflug
------------	--

### Nach Absprache

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5  
Hannover: [gunter.bertram@lsvni.de](mailto:gunter.bertram@lsvni.de) Hamburg: [lsp@carsten-brandt.de](mailto:lsp@carsten-brandt.de)

**Redaktionsschluss für die Ausgabe Juni/Juli 2021 ist am 03.05.2021 !!!!**

## Die Prüforganisation des LSVRP unter neuer Leitung Helmuth Bruders wird Chefprüfer

### Ein Blick in die Historie

Die Prüforganisation wurde von Ferdinand Repp aus Mainz nach Auflösung der Pfl (Prüfstelle für Luftfahrtgerät in Essen-Mülheim) im Jahr 1968 mit der Unterstützung von Hans-Udo Hellrigel gegründet. Zu Beginn standen lediglich drei Prüfer in ganz Rheinland-Pfalz zur Verfügung.

Damals wurden noch überwiegend Segelflugzeuge in Holz- und Gemischtbauweise geprüft. Doppelraab, Grunau Baby, Rhönlerche, Ka 2, Ka 6, Mü 1 E und Focke-Wulf Weihe zählten zu den betreuten Mustern. Einzelne Motorsegler wie Scheibe SF 24, SF25, Schleicher ASK 14 und 16, Fournier RF3 und RF5 zählten ebenfalls früh zu den überprüften Mustern.

### Die Prüforganisation nach Einführung der L-Lizenzen

Seit dieser Zeit hat sich die Technik und mit ihr auch das Prüfwesen im LSVRP am Standort Bad Sobernheim stetig weiterentwickelt. Heute sind es neben immer noch einigen Segelflugzeugen in Holz- und Gemischtbauweise überwiegend solche in FVK (Kunststoff-Faserverbund-Bauweise). Betreut werden auch Metall-Segelflugzeuge wie z. B. Pilatus B4 oder auch der Motorsegler Vivat. Der „Scope of Work“, das heißt der Umfang der Flugzeugmuster, die durch die Prüforganisation des LSVRP geprüft werden dürfen, wurde ständig erweitert und den Kundenanforderungen angepasst. Dort nicht hinterlegte, neue Muster lassen sich mit geringem Aufwand und in Abstimmung mit dem LBA einfügen. Vor der Einführung der L-Lizenzen war die Prüfertätigkeit der bisherigen Prüfer Klasse 3 auf Flugzeuge mit einem MTOM von 750 kg beschränkt. Daher wurden nur vereinzelt Flugzeuge der E-Klasse geprüft.

Selbstverständlich können auch dreiachs-gesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge durch Prüfer mit der Prüferlizenz Klasse 5 des DAeC-LSGB betreut werden. Mittlerweile

sind es bereits gut 20 Uls unterschiedlicher Hersteller und Bauweisen, die ihre Jahresnachprüfung durch die Prüforganisation des LSVRP erhalten.

Ebenso wichtig ist die erstmalige Zulassung und jährliche Überprüfung der Startwinden. Hier fordert nicht das LBA, sondern die Segelflugbetriebsordnung des DAeC solche Prüfungen.

Diese werden leider nicht immer wahrgenommen. Geprüft werden Startwinden mit Benzin-, Diesel- und Elektromotorantrieb, die als Ein- oder Zweitrommelwinden ausgeführt sind. Neubauten von Startwinden sind aktuell eher selten, sodass das Hauptaugenmerk auf der jährlichen Windenüberprüfung liegt, die ein wesentliches Sicherheitselement darstellt.

Die Prüfer sind mobil und auf Anforderung an vielen Flugzeugstandorten in Rheinland-Pfalz tätig. Durch den Standort unserer Einrichtungen unmittelbar am Flugplatz Domberg bei der Geschäftsstelle nutzen allerdings auch viele Halter die Gelegenheit, mit ihrem Flugzeug direkt zum Prüftermin am Domberg zu fliegen. Die Prüforganisation verfügt heute über 15 motivierte LFZ-Prüfer, die im Umfang ihrer persönlichen Berechtigung die Lufttüchtigkeit prüfen und ARCs ausstellen können; auch können sie mittlerweile aufgrund ihrer neuen L-Lizenz viele Reparaturen beaufsichtigen und freigeben. Die Integration der ELA-Klasse bis 1200 kg in die L-Lizenz bietet nun die Möglichkeit, Lufttüchtigkeitsprüfungen und Freigaben auch an LFZ über 750 kg bis 1200 kg MTOW durchzuführen und zu bescheinigen, Freigaben allerdings immer im Umfang der jeweils gültigen Lizenz.

Weitere ARS(Prüfer) können zusätzlich mit Zustimmung der Behörde vom Betrieb befähigt werden.

Unter den heutigen 15 Prüfern sind sechs, die neben Segelflugzeugen und Motor-



Helmuth Bruders übernimmt die Prüfertätigkeit für die Prüforganisation des LSVRP

seglern in Holz-, Gemischt- und Faserverbundbauweise auch solche in Metallbauweise prüfen dürfen, davon wieder vier Prüfer auch Flugzeuge bis 1200 kg. Für die Zukunft wurden bereits von einigen Prüfern Aktivitäten zur Erweiterung ihrer Prüferlizenz auf Flugzeuge mit Elektroantrieb unternommen. Bedingt durch die landesweit unterschiedlichen Wohnsitze der Prüfer sind es meist nur kurze Wege zum Prüfer der Wahl. In den letzten Jahren wurden durch die Prüforganisation des LSVRP immer mehr als 300 Flugzeuge betreut.

Der LSVRP hat sehr früh die Möglichkeiten der ELA-Regelung (Verzicht auf zugelassene Vereins- Werkstätten und deren Überwachung durch das LBA) erkannt und genutzt. Andere LV haben erst sehr viel später davon Gebrauch gemacht. Risiken hat es dabei bisher nicht gegeben. Hier spielt neben den Kosten Sorgfalt, Verlässlichkeit und Kontinuität sowie eine gute Unterstützung der Prüferarbeit eine erhebliche Rolle.

Die Prüfer des LSVRP arbeiten seit mehr als 10 Jahren mit der Branchensoftware AMOffice. Sie ermöglicht dem Prüfer, im Programm vorgefertigte Formblätter auszufüllen, die Erstellung von LTA-Übersich-



- 1: Vorbereitung eines Vereins-UL auf die Jahresnachprüfung in der Technikhalle des LSVRP
- 2: 100h-Kontrolle in der Technikhalle im Rahmen eines Ausbildungslehrganges zum Motorwart
- 3: In der jährlichen Prüfertagung tauschen sich die Prüfer des LSVRP mit dem Prüfleiter aus

- 4: Motorwechsel
  - 5: Nachprüfung und Wägung
  - 6: Schweißarbeiten
  - 7: Vorbereitung der Lufttüchtigkeitsprüfung
- Fotografen unbekannt (LSV RP)

ten automatisiert durchzuführen und Betriebszeitenübersichten einschließlich der dabei anfallenden Betriebszeitberechnungen zu aktualisieren. Auf daraus folgende notwendige Maßnahmen wird unmittelbar hingewiesen. Die Aktualität der Datenbasis, ein besonders wichtiges Detail für die Prüfarbeit, ist mit dieser Software gewährleistet. Daneben führt das zur schnellen Bearbeitung und Kontrolle der Prüfvorgänge und nicht zuletzt zu einer sicheren Dokumentation.

Im letzten Jahr sind die bisherigen Einzelplatzversionen von AMOffice auf eine neue, internetbasierte Server-Version umgestellt worden. So wurde die Datensicherung vom Softwarehaus übernommen und damit die Risiken der eigenen Verwaltung minimiert. Diese neue Software kann an jedem Standort mit Internetzugang uneingeschränkt genutzt werden. Durch die Nutzung eines zentralen Servers besteht nun die Möglichkeit, dass mehrere Prüfer am gleichen LFZ zeitnah tätig sein können und die Prüfleitung ihren Aufgaben einfacher und vor allem ebenso zeitnah nachkommen kann. Die ARCs werden mittlerwei-

le digital an das LBA übermittelt, weitere Dokumente können als Anhang zum LFZ eingestellt werden. Im Rahmen der jährlich stattfindenden Prüfertagung auf dem Domberg nutzen alle Prüfer die Gelegenheit sich über Aktivitäten und Probleme im vergangenen Jahr auszutauschen und neue Regeln gemeinsam mit dem Prüfleiter und oft sogar mit verantwortlichen Mitarbeitern des LBA zu diskutieren.

Der jetzige Prüfleiter, Hans-Udo Hellrigel, der auch lange Zeit Referent Technik war, hat die Prüforganisation von Beginn an über die Etappen LTB, CAMO und CAO bis heute begleitet und maßgeblich mitgeprägt. Er steht der Prüforganisation mittlerweile über 38 Jahre vor. Ein Wechsel in dieser Funktion ist aus Altersgründen in der nächsten Zeit vorgesehen. Zum Jahreswechsel wurde die Übergabe der Prüfleitung an Helmut Bruders, der auch schon seit Jahren im Luftsportverband Rheinland-Pfalz als Prüfer aktiv ist, eingeleitet und beim LBA beantragt. Hans-Udo Hellrigel will aber auch weiterhin der Prüforganisation als erfahrener Prüfer mit Rat und Tat zur Verfügung stehen.

In seine Zeit fällt der Neubau des Technikzentrums im Jahr 2006 und erste Erweiterungen 2010 am Standort des Landesverbandes auf dem Flugplatz Domberg in Bad Sobernheim. Mit dieser Einrichtung wurde die Möglichkeit geschaffen, vor Ort Reparaturen und Prüfungen an Flugzeugen unter Aufsicht und bei Hilfestellung durchzuführen. Gleichzeitig bietet sie eine hervorragende Ausstattung zur Ausbildung und Schulung technisch interessierter Vereinsmitglieder und Flugzeugeigner nach den DAeC-Richtlinien. Der angeschlossene Hotelbetrieb erleichtert die Anwesenheit zusätzlich, wenn mehrere Arbeitstage zur Erledigung der geplanten Arbeiten notwendig sind. Im Verlauf eines Jahres sind es viele interessierte Flieger, die die dort angebotenen Möglichkeiten nutzen. Darüber hinaus sind es am jährlichen „Informationstag für technisches Personal“ regelmäßig immer rund 100 Piloten, die zu dieser, vom LSVRP angebotenen Fortbildungs- und Informationsveranstaltung gerne kommen.

Es soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass die Prüforganisation ihren

Beitrag zu den Kosten der Geschäftsstelle geleistet hat und immer noch leistet. Der Luftsportverband ist für alle eine Solidargemeinschaft, in der wir uns wechselseitig unterstützen.  
Die seit über einem Jahr vorhandene Mög-

lichkeit, auch E-Klasse-Flugzeuge bis 1200 kg MTOW (ELA1-Flugzeuge) bei der CAO des LSVRP, vorzugsweise in Sobernheim prüfen zu lassen, ist schon gut angelaufen, daher soll abschließend nochmals darauf hingewiesen werden. Die Nähe zu Ihrem

Luftsportverband ist für Sie auch in Fragen technischer Aus- und Weiterbildung von Bedeutung, Sie sollten gerne die Angebote des LSVRP nutzen.

**Text: Hermann Fischer,  
zeitliche Ergänzungen: Ernst Eymann**

## Verlockendes Veronica



1



2



3



4

- 1: Außenlandung in Kuzikus
- 2: Teamflug mit Sebastian Kawa
- 3: Veronica von oben

- 4: Sonnenuntergang in Veronica
- Fotos: Markus Lenz & Paul May (SFV Südeifel))

**Wenn die Tage kürzer werden, die Temperaturen in den Keller rauschen und in Mitteleuropa nicht mehr ans Segelfliegen zu denken ist, mögen die Bedingungen im südlichen Afrika wie ein Traum erscheinen. Wahr gemacht haben sich diesen Traum kurzentschlossen Markus Lenz und Paul May vom SFV Südeifel mit einem Aufenthalt in Veronica.**

Schön, wenn über Weihnachten viele Piloten mit der Familie feiern wollen. Für die

Junioren aus Utscheid war das nicht ganz so wichtig und sie hatten Glück. Bernd Dolba, der das Segelflugzentrum der Lodge Veronica in Namibia betreibt, hatte in dieser Zeit noch einen Arcus für sie. Von Clubkamerad Stefan Waxweiler, der Veronica bereits kennengelernt hatte, erfuhren sie vorab alles Wichtige über das Fliegen in Namibia.

„Gleich alleine starteten wir dann aber nicht. Unsere ersten Erkundungsflüge unternahmten wir betreut von Bernd

Schwehm und Mike Köster“, erklärte Paul. Sie lernten: Sich über der Kalahari zurecht zu finden ist doch etwas anderes als die Navigation über der Eifel. Markus: „Dass die Sonne im Norden steht, muss auch erst einmal verinnerlicht werden.“ Bei den eher spärlich gesäten markanten Geländemerkmale ist die GPS-Navigation eine ganz wichtige Unterstützung.

Und sie lernten, bei frühem Start in Blau-thermik und mit niedriger Arbeitshöhe die ersten Streckenkilometer zu sammeln.

Wann startet man schon mal in Deutschland bei Blauthermik und nur rund 1000 Metern über Grund auf Strecke? In Namibia wird's gemacht und es funktioniert. Dort ist die Thermik von Beginn an kräftig und auch zuverlässig, lernten die zwei. Bei Standard-Wetter geht es dort mit dem ersten Leg nach Osten, wo zuerst Wolken entstehen. Die Stress-Distanz zu diesen ersten Thermikbojen, das Hüpfen von Außenlandemöglichkeit zu Außenlandemöglichkeit, fällt von Veronica aus angenehm kurz aus. Die Lodge, rund 150 Kilometer östlich von Windhuk gelegen, ist das östlichste der vier Segelfluggelände in Namibia.

„Bei der Planung unserer Strecken haben wir auf die Empfehlungen von Bernd im Briefing vertraut“, sagt Markus. Bis zum Start gegen 11 Uhr war dann meist schon fast ein halber Tag vergangen. Um Arbeiten in der nach Sonnenaufgang schnell anschwellende Hitze zu vermeiden, wurden die Flugzeuge bereits um 6 Uhr nach dem Hellwerden für den Tag vorbereitet. Denn wer erst bei Sonnenuntergang nach 19:30 Uhr landet, hat danach kaum mehr Licht für die Pflege, das Tanken ... Dabei liegt in Veronica alles dicht

beisammen, die gut organisierten Stellplätze mit allen wichtigen Utensilien sind gleich unter der Düne. Oben befindet sich die Lodge mit Restaurant, Pool und den Bungalows. Aus ihrer Höhe bietet sie einen tollen Blick über die Kalahari und auf die zwei in V-Form angelegten Pisten am Fuß der Düne.

In den allermeisten Fällen konnte fast aus der Parkposition heraus gestartet werden. Es ist nur eine kurze Rollstrecke für die Aufstellung auf der 08 mit 2000 Meter Länge oder der 02 mit rund 1600 Meter Länge. In Anbetracht der großen Geländehöhe (1325 Meter) und einer Temperatur von meist schon mehr als 30 Grad Celsius wird für den Start auch viel Pistenlänge benötigt.

Sind erst einmal die Wolken mit ihrer schnell ansteigenden Basis erreicht, beginnt das Rasen. Bei geschickter Ausnutzung von Aufreihungen lassen sich große Distanzen mit hohen Geschwindigkeiten ohne Höhenverlust bewältigen. Wo im Westen Kalahari und Namib aneinandergrenzen und die heißen Luftmassen aus dem Inneren Afrikas mit der kälteren Atlantikluft zusammenkommen, bilden sich an guten Tagen Aufwindlinien über hun-

derte Kilometer. Flughöhen von 5000 Metern über MSL tun ein Übriges, die Flüge schnell zu machen. Für die wahre Eigengeschwindigkeit liefern sie ein deutliches Plus.

Markus lernte die „Kante“, die Trennlinie zwischen Kalahari und Namib, im Training „Discover Namibia in Veronica“ kennen. Für dieses Programm hatte Bernd Dolba den x-fachen Weltmeister Sebastian Kawa gewonnen. Markus coachte er in diesem Training zum ersten Tausender. 1005 Kilometer standen bei ihrem Föhnchenflug nach Nordwesten und entlang der Kante nach Süden am Ende auf dem Zähler. Es war alles dabei: super Wolkenstraßen, die überentwickelten, und am Ende ein Sandsturm. Beim zweiten Training haben sie die 1000er Grenze um 110 Meter denkbar knapp verpasst. Paul May ging mit einem 720-km-Flug durch Kawas Schule.

Das Training mit dem Weltmeister gab es erst zum Schluss. Für den Segelfluggelände war es das Highlight. „Aber es war schon anstrengend“, sagt Markus, „Sebastian hat die Fehler immer direkt angesprochen. Zu Hause bin ich dann in der Saison um einiges besser geflogen.“

## Aus den Vereinen

### FSV Sobernheim

## Wenn Donuts keine Freude machen

### Flieger zäunen Teile der Piste auf dem Domberg sicherheitshalber ein

**Normalerweise freut man sich, wenn man einen Donut bekommt. Der Krapfen ist vielleicht nicht besonders gesund, aber süß und einfach lecker. Die Flieger auf dem Domberg hingegen freuen sich keineswegs, wenn sie immer wieder Donuts entdecken – und zwar solche, die zu später Stunde mit viel PS und wenig Verstand auf der Start- und Landebahn angelegt wurden. Jetzt haben sie reagiert und den nördlichen Bereich der Piste eingezäunt.**

„Es ist einfach ärgerlich, wenn man sieht, wie hier mutwillig Privateigentum beschädigt wird“, sagt der Vorsitzende des Flugsportvereins Sobernheim, Bruno Rhein. „Eine Flugpiste ist nicht irgendeine Wie-



se, auf der man sich mit seinem Wagen oder seinem Motorrad austoben kann. Das scheint vielleicht der eine oder andere vergessen zu haben.“ Wolfgang Mirkes, Flugsicherheitsbeauftragter des FSV,

stimmt Rhein zu: „Diese Spuren auf der Grasbahn 21 im Norden des Platzes können landenden Flugzeugen durchaus gefährlich werden.“

Nicht zuletzt wegen dieser ungebeten



- 1: Unerwünschte Reifenspuren auf der Landebahn – nicht ungefährlich für Flugzeuge. FVS-Vorsitzender Bruno Rhein (l.) und Flugsicherheitsbeauftragter Wolfgang Mirkes freuen sich nicht über diese „Donuts“.
  - 2: Gemeinsam geht es besser – beim ersten größeren Arbeitseinsatz in diesem Jahr sicherten Groß und Klein den nördlichen Teil der Landebahn mit einem Zaun – coronakonform.
  - 3: Mögliche Gefahren erkennen und meiden – darum stehen jetzt auf dem Domberg Verbotsschilder.
  - 4: Willkommensgruß und Information – diese neue Tafel stellt den FSV und die Fliegerei vor. Sie weist vor allem aber auch die Sicherheitsbereiche aus.
- Fotos: Mahrholdt

Besuche in den letzten Wochen haben nun Aktive des Vereins diesen Bereich des Flugplatzes mit einem Zaun versehen. Sie brachten in einem gemeinsamen Arbeitseinsatz gleichzeitig Schilder an, um Spaziergänger darauf hinzuweisen, dass das Betreten des Flugfeldes und das Überqueren der Piste aus Sicherheitsgründen verboten sind. „Damit wollen wir ein klares Signal geben, dass uns nicht nur die eigene Sicherheit, sondern auch die unserer Besucher am Herzen liegt“, sagt Mirkes. „Wie schnell kann etwas passieren, etwa wenn Hunde frei laufen und Flugbe-

trieb herrscht! Wir wollen das Problem-bewusstsein unserer Gäste auf dem Domberg schärfen.“ Gleichzeitig seien Besucher des Flugplatzes natürlich nach wie vor willkommen, ergänzt FSV-Vorsitzender Rhein: „Deshalb haben wir eigens eine Informationstafel aufgestellt, welche die Gefahrenbereiche und die sicheren Areale der Anlage kenn-

zeichnet. Hier kann man sich aber auch über unseren Verein und über das Fliegen an sich informieren. Und in unserer Vereinsgaststätte ist natürlich zu den Öffnungszeiten in der Saison jedermann willkommen.“ Vielleicht, so ergänzt Rhein schmunzelnd, gebe es dort ja auch ab und zu Donuts. Dann aber solche zum Essen.

Joachim Mahrholdt

## FSV Trier

### Neuer Verein in Trier

Bereits im Juli 2020 wurde der neue Trierer Verein gegründet. Am 27. Februar traf endlich die erste Vereinsmaschine auf dem Flugplatz Trier-Föhren EDRT ein: eine Remos G3/600 mit 80 PS. Die Vorsitzenden Thomas Jacobs und Roger Grünewald freuen sich auf die ersten Einweisungsfüge. Geplant ist eine Flugzeugtaufe mit einer kleinen Feier, sobald das Feiern wieder erlaubt ist.

Roger Grünewald (links, 2. Vorsitzender) und Thomas Jacobs (rechts, 1. Vorsitzender) freuen sich bei bestem Wetter über die langersehnte Ankunft ihrer Vereinsmaschine des LSV Trier e. V.



## Aero-Club Koblenz

## Aero-Club Koblenz e. V. trauert um Ehrenmitglied Georg Bollerhey-Albersmann

**Die Mitglieder des Aero-Club Koblenz e. V. trauern um ihr Ehrenmitglied Georg Bollerhey-Albersmann. Georg starb 93-jährig im Februar 2021.**

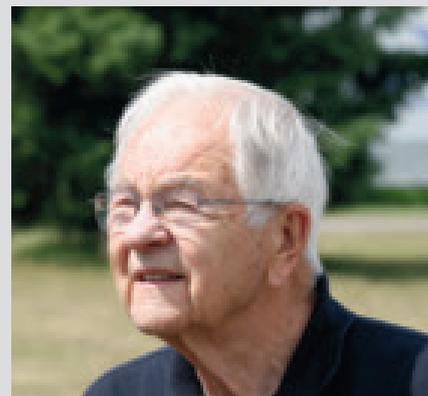
Georg trat dem Verein, der damals noch auf dem Flugplatz Koblenz-Kartheuse beheimatet war, 1957 bei. Bereits zwei Jahre später ernannte ihn der damalige Vorstand zum Jugendverbindungsmann. Georg hat diese Aufgabe mehr als erfüllt. Der leidenschaftliche Streckensegelflieger stand dem Verein über 50 Jahre lang als Fluglehrer und über viele Jahre auch als Ausbildungsleiter zur Verfügung. Georg leistete damit einen stetigen, richtungsweisenden Beitrag für unsere Jugendarbeit.

Als der Aero-Club Koblenz e. V. sich ab 1965 eine neue Bleibe suchen und für mehrere Jahre auf Flugplätze in der Umgebung ausweichen musste, trug Georg ab 1970 entscheidend mit zur Erschlie-

ßung des neuen Fluggeländes in Winnigen (heutiger Verkehrslandeplatz Koblenz-Winningen) bei. Als Architekt entwarf er die ersten Gebäude, darunter die Hallen, den Tower und das Restaurant. Der neue Flugplatz wurde 1971 offiziell eröffnet und später weiter ausgebaut.

Darüber hinaus war Georg als Prüfer Mitglied des Prüfungsrats für Segelflugzeugführer bei der Bezirksregierung Koblenz, bis zur Gründung des Luftamts auf dem Hahn im Jahr 2000. Als dem Verein die seinerzeit angemietete Halle und das kleine Clubheim – eine Wohnung unterhalb einer der Hallen – zu klein wurde, war es Georg, der als Architekt unentgeltlich unsere neue Halle mit Werkstatt und Clubheim entwarf und die Projektleitung übernahm, so dass wir 1987 unser heutiges Domizil an der Nordost-Grenze des Flugplatzes beziehen konnten.

Dass der Verein heute so gut aufgestellt ist und wir auf einem in einer schönen



Landschaft und stadtnah gelegenen Flugplatz unserer fliegerischen Leidenschaft nachgehen können, ist mit ein Verdienst von Georg Bollerhey-Albersmann. Wir werden sein Andenken in Ehren halten und trauern mit seinen Angehörigen.

**Im Namen des Vorstands des Aero-Club-Koblenz e. V.**

**Ulli Thielmann**

## LSV trauert um Eckart Schwantes

**Am 15.01.2021 ist unser langjähriges Vereinsmitglied, Ehrenmitglied und ehemaliger Erster Vorsitzender Eckart Schwantes nach langer Krankheit verstorben.**

Eckart war ein begeisterter Flieger und besaß als Motorflieger lange Zeit die Berufspilotenberechtigung. Seine wahre Leidenschaft galt aber dem Segelflug und hier besonders dem Streckenflug. Oft war er an unseren Flugtagen der erste, der morgens startete, und abends der letzte, der zurückkam.

Er nahm den Begriff „Sport“ aus unserem Vereinsnamen immer sehr ernst und beteiligte sich regelmäßig an dezentralen Streckenflugwettbewerben. Hier erreichte er in der Rheinland-Pfalz Wertung bis zuletzt regelmäßig vordere Plätze und konnte auch mehrere Siege verbuchen.

Auch bei uns im Verein versuchte er immer wieder junge Piloten für das Streckenfliegen zu begeistern. So gelang es einer Mannschaft um Eckart, im Jahr 2008 den 2. Platz in der Landeswertung des OLC-Contest zu erreichen.

Besonders interessierte er sich für den Wellensegelflug bei uns in der Region und erreichte in der Westwelle des Pfälzer Walds teilweise Höhen von über 7000 m. Er war Mitorganisator der „Bensheimer Gespräche“ über den Wellensegelflug und berichtete als solcher immer wieder von seinen Flügen und den Möglichkeiten des Wellensegelflugs in der Odenwald- und Pfälzer Wald-Welle. Insbesondere faszinierte ihn auch die Möglichkeit, in der Ostwelle des Odenwalds von der Bergstraße bis in die Wellenregionen des Schwarzwaldes zu fliegen und von dort aus auch wieder zurück. Hier gelangen ihm einige sehr interessante Flüge.

Aber auch für unseren Verein machte sich Eckart Schwantes verdient. Als der Verein sich in den 90er-Jahren in einem schwierigen Zustand befand, übernahm er die Verantwortung und brachte als 1. Vorsitzender den Verein wieder auf Erfolgskurs. Nach dem Ende seiner Tätigkeit als Vereinsvorsitzender war Eckart ab 2002 Vorsitzender des Schiedsausschusses und Kassenprüfer bei uns im Verein. Als sol-

## LSV Worms



cher begnügte er sich nicht mit der einfachen Prüfung der Zahlen, sondern scheute sich nicht, auch immer mal wieder den Finger in offene Wunden zu legen und auf den Verkauf von nicht rentablen Flugzeugen zu drängen.

Wir verlieren mit Eckart Schwantes einen begeisterten Flieger, ein wertvolles Vereinsmitglied und einen guten Freund. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

**Georg Ofenloch**

**1. Vorsitzender Luftsportverein Worms**

## Good Airmanship in und um Ramstein Air Base

Trotz Pandemie konnte die gute Zusammenarbeit zwischen der Airbase Ramstein und dem Luftsportverband Rheinland-Pfalz in mehreren Meetings fortgeführt werden.

Major Ouper, Flight Safety RAB Ramstein, wurde die neue Ramstein Card in vergrößerter Version übergeben und dabei nochmals betont, dass die hervorragende Zusammenarbeit fortgeführt wird.

Dieses sehr ungewöhnliche Agreement zwischen US Airforce und dem Luftsportverband Rheinland-Pfalz entstand im Jahr 2005 nach einem Near Miss zwischen einer C17 im Anflug auf die Piste 26 und zwei Segelflugzeugen. Bei einem kurzfristig anberaumten Meeting in Ramstein, an dem auch die DFS teilnahm, sollten schon Luftraumbeschränkungen wie TMZ oder Luftraum Delta (nicht CTR) in die Wege geleitet werden, also Verhältnisse, wie wir sie heute am Flughafen Hahn haben. Der damalige Commander des 86. LTG in Ramstein lehnte dies jedoch ab und machte den Entscheidern klar, dass der Luftraum um Ramstein frei bleibt und das Problem in einem Gentlemen's Agreement zwischen den Luftsportlern und der Airbase Ramstein gelöst wird.

Hieraus ist die euch allen bekannte Ramstein-Karte entstanden, auf deren Rückseite auch eine Unterstützung aufgedruckt ist



v.l.n.r: Marcus Brauner, 86. Airlift Wing US Ramstein; Glenn Habex, LSVRP; Major Ouper, 86. Airlift Wing US Ramstein; Ernst Eymann, Peter Hammann, Frank Steege

für Piloten, die kein gutes Englisch sprechen oder es scheuen, sich in Ramstein zu melden. Für GCA (Ground Control Approach) sowie die Tower-Lotsen ist eine Standard-Meldung bzw. kurze Information über das weitere Vorhaben des Piloten sehr wichtig, um ihn vor anfliegendem IFR-Verkehr zu schützen. Auch beim Einsatz von Transpondern ist eine kurze Info an den Tower-Lotsen wichtig, da dieser am Radar nur den aktuellen Standort, aber nicht die Intention des Piloten erkennt. Werden diese Verabredungen eingehalten, ist es dann auch kein Problem, den An-

und Abflugbereich in unmittelbarer Nähe um die CTR sicher zu nutzen.

Besuche auf Segelflugplätzen in Rheinland-Pfalz sind geplant und sollen ab April je nach Möglichkeit und Pandemie-Lage den Kenntnisstand über den Segelflugbetrieb in Deutschland bei den zuständigen Kontaktpersonen wie Flight Safety, GCA und Tower-Lotsen vertiefen.

Ich bedanke mich hiermit noch einmal recht herzlich für die breite Unterstützung der Luftsportler und die Good Airmanship bei der RAB.

**Ernst Eymann**



**Faszination  
LuftSport**  
LUFTSPORTVERBAND RHEINLAND-PFALZ E. V.










**1951 bis 2021**  
70 Jahre  
Luftsportverband  
Rheinland-Pfalz

**JAHRESBERICHT 2020/2021**

## Faszination Luftsport

Auch in diesem Jahr liegt dieser Ausgabe von LuftSport der 40-seitige Jahresbericht des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz e. V. bei. Präsidium, Geschäftsstelle, Sport- und Sachgebietsreferenten kommen zu Wort und freuen sich über Rückmeldungen der Mitglieder.

Der Bericht ist – um eine Folienverpackung zu vermeiden – lose in das Magazin eingesteckt. Sollte er auf dem Postweg verlorengegangen sein, bitte eine kurze Nachricht an

[redaktion@luftsportmagazin.de](mailto:redaktion@luftsportmagazin.de)

mit dem Hinweis, ob der Bericht in Papierform oder digital nachgeliefert werden soll.

**KF**

# SCHULE DER FLIEGER 2021

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



Lehrgänge, bei denen es möglich ist, finden auch weiterhin online statt.

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

UL-Assistenten-Lehrgang	<del>03.05. – 14.05.2021</del>	Pädagogik verschoben – Termin steht noch aus
Motorfluglehrer-Lehrgang	<del>30.04. – 15.05.2021</del>	Pädagogik verschoben – Termin steht noch aus
CRI-Lehrgang	<del>03.05. – 07.05.2021</del>	Pädagogik verschoben – Termin steht noch aus
CRI-Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	<del>03.05. – 05.05.2021</del>	verschoben auf 14. Juni bis 16. Juni
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	<del>03.05. – 05.05.2021</del>	verschoben auf 14. Juni bis 16. Juni
UL-Fluglehrer-Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	<del>03.05. – 05.05.2021</del>	verschoben auf 14. Juni bis 16. Juni
Flugsicherheitstraining Alpen (Gap)	21.08. – 26.08.2021	

### TECHNIK

Motorenwartlehrgang	11.03. – 14.03.2021	Durchführbarkeit fraglich
---------------------	---------------------	---------------------------

### THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

BZF Herbst 2021**	09.10.2021 – 14.10.2021 und 15.10.2021 Prüfung
Theorielehrgang Herbst 2021*	02.10. – 03.10.2021 und 09.10. – 15.10.2021 und 15.10.2021 Prüfung

\*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!**

# Positionspapier

## der Landesverbands-Präsidenten der Länder Baden-Württemberg, Brandenburg, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen

**In letzter Zeit gibt es vermehrt Fragen zur Organisation, den Aufgaben und der Finanzierung unseres Dachverbandes. Hier einige Erläuterungen.**

(Details zur DAeC-Satzung: siehe Homepage DAeC)

### Hauptversammlung

Das oberste Organ ist u. a. zuständig für Grundsatzfragen, Entscheidung über Haushalt und Finanzen und die Wahl der Mitglieder des Vorstandes (5 Personen einschließlich Präsident). Ebenso entscheidet die Hauptversammlung über das Bestehen von Kommissionen (z. B. Bundeskommission je Luftsportart) und Ausschüsse zu bestimmten Themen.

### Vorstand

Die Mitglieder des Vorstandes (5 Personen) vertreten die Interessen der Mitglieder nach innen und außen. Untereinander arbeiten die Mitglieder des Vorstandes nach einem Geschäftsverteilungsplan und 4-Augen-Prinzip.

### Bundeskommissionen

Für die einzelnen Luftsportarten hat der DAeC eigene Bundeskommissionen eingerichtet, die sich um die sportlichen Belange der Luftsportarten kümmern. Sie sind offizielle Organe wie die Mitgliederversammlung und der Vorstand. Die Bundeskommissionen führen, verwalten und organisieren sich eigenständig im Rahmen der Satzung und Ordnungen des DAeC und ihrer jeweiligen Geschäftsordnung. Ihren Mitgliedsbeitrag bestimmen sie selbst. Innerhalb einer Bundeskommission gibt es häufig verschiedene Referate und Arbeitsgruppen, die spezifische Themen behandeln. Zurzeit aktiv: Buko Segelflug, Buko Motorflug, Buko Modellflug, Buko UL, Buko Ballonfahren, Buko-Fallschirmspringen, Buko-Hängegleiten.

Speziell: Bundeskommission Segelflug und segelflugspezifische Luftraumarbeit. Die Geschäftsordnung der Buko Segelflug sieht für die Facharbeit Luftraum in Übereinstimmung mit der Satzung des DAeCs die Mitgliedschaft im Bundesausschuss „Unterer Luftraum“ (BAUL, s. u.) vor. Die Buko Segelflug kann jederzeit ihre segelflugspezifischen Luftraumthemen parallel zum BAUL in einem Fachgremien der Buko Segelflug betreuen, z. B. im AUL-S. Eine Vertretung nach außen erfolgt allerdings satzungskonform und entsprechend den Beschlüssen der Hauptversammlung über den BAUL. Die Sport- und Fach-Hoheit der Buko findet hier ihre Grenze.

### Bundesausschüsse

Bundesausschüsse werden auf Beschluss der Mitgliederversammlung eingerichtet und finanziert. Sie dienen dazu luftsportübergreifende Themen zu bearbeiten. Zurzeit sind folgende Ausschüsse aktiv:

Technik, Flugsicherheit, Europa, Unterer Luftraum (BAUL), Frauen & Familie, Historie&Technik.

Speziell: Bundesausschuss „Unterer Luftraum“ (BAUL). Der Luftraum ist die Basis für die Ausübung unseres Sports. Er ist deshalb für alle Luftsportler von essentieller Bedeutung. Vor diesem Hintergrund hat die Hauptversammlung am 22.4.2016 die Gründung des BAUL gemäß § 27 Nr. 3 der DAeC-Satzung beschlossen mit folgender Begründung: „Der Untere Luftraum ist unser Sportplatz und er muss gesichert werden. Die Anforderungen an den Luftraum sind von der jeweiligen Luftsportart abhängig unterschiedlich. Um dies zu berücksichtigen arbeiten bundesweit Experten aller Luftsportarten zusammen.“

Damit soll sichergestellt werden, dass alle Aspekte berücksichtigt werden (nicht nur individuell je Sportart), damit u. a. auch die Abstimmung von spartenübergreifenden Luftraum-Themen innerhalb des DAeCs unter Mitwirkung aller seiner Mitglieder erfolgen kann. Hier

wird bewusst die Zusammenarbeit der Bundeskommissionen/der Luftsportarten festgeschrieben. Der BAUL vertritt die Mitglieder des DAeC in allen Luftraumfragen nach innen und außen und ist somit für die Sicherung des Luftraumes für den Luftsport essentiell zuständig. Insbesondere in Fragen der Luftraumstruktur und der Luftraumnutzung ist die Deutsche Flugsicherung (DFS) der wichtigsten Ansprechpartner.

#### Verwirklichung der Ziele und Finanzierung

Zur Erfüllung der Aufgaben und Zielerreichung des Verbandes müssen die laufenden Ausgaben gedeckt werden. Die dazu notwendigen Beiträge sind in § 8 der DAeCSatzung geregelt.

#### Mitgliedsbeiträge

Insgesamt gibt es drei unterschiedliche Beitragsanteile. Der **Basisbeitrag** wird zur Erfüllung der Grundaufgaben des Verbandes (im Wesentlichen Vorstandsarbeit und Teile der Arbeit der Bundesausschüsse) benötigt. Dieser wird von allen Mitgliedern bezahlt. Die Mitgliederversammlung entscheidet über die Höhe des Basisbeitrages.

Hinzu kommt der **Fachbeitrag**, der für die personelle und sachliche Ausstattung der Geschäftsstelle (hauptamtliche Referenten) verwendet wird. Was fachlich benötigt wird, entscheiden die Landesverbände und die ziehen dafür auch die Beiträge bei den Mitgliedern ein. Über die fachlich erforderliche Höhe des Beitrages entscheiden die Landesverbände in der Mitgliederversammlung.

Hinzu kommt dann noch der **Sportbeitrag**, den die Bundeskommissionen eigenständig festlegen und der von

den in der jeweiligen Buko vertretenen Mitgliedern bezahlt wird.

Alle Beiträge werden über die Landesverbände eingezogen.

#### Prüfung der Verwendung der Finanzmittel

Die Buchführung, Rechnungslegung und der Jahresabschluss werden jährlich von einem vereidigten Wirtschaftsprüfer geprüft. Die Prüfungen haben in den vergangenen Jahren keinerlei Beanstandungen ergeben. Darüber hinaus prüfen zwei von der Hauptversammlung gewählte Mitglieder in jedem Jahr die Finanzen im Hinblick auf Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit.

Die Berichte aller Prüfer werden jährlich der Hauptversammlung vorgetragen und sind die Grundlage für die Entlastung der Mitglieder des Vorstandes.

#### Zusammenfassung

Die dargelegten Punkte zeigen die wesentlichen Teile der Organisation, der Aufgabenverteilung und der Finanzierung unseres Dachverbandes, wie sie in der Satzung festgelegt sind.

Selbstverständlich sind alle Mitglieder des DAeCs an diese Satzung gebunden. Durch die Anerkennung und Beachtung dieser Satzung und ihrer verbindlichen Regeln können wir als starke Gemeinschaft für den Luftsport auftreten und in der Bundespolitik und bei Bundesbehörden Gehör und Akzeptanz finden.

Der DAeC, als unser gemeinsamer, großer Dachverband, ist in der Lage, unsere Belange als Luftsportler verschiedenster Art nachdrücklich national und international zu vertreten.

**All das funktioniert nur, wenn alle solidarisch mitmachen, Engagement im Sinne der gemeinsamen Sache zeigen und damit gemeinsam den Luftraum für unsere Sportarten verteidigen.**

## Hangarplätze in Norddeutschland zu vermieten – Standort EDHC

Wir bieten im zentralen Norddeutschland gelegene Hangarplätze zur Vermietung an. Die am Verkehrslandeplatz Lüchow-Rehbeck (EDHC) anliegenden Stellplätze sind geeignet für Motorflugzeuge, Segelflugzeuge, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge, sowie zugehöriges Equipment.

### Bedingungen für die Anmietung:

- aktive Mitgliedschaft im LSV Kreis Lüchow-Dannenberg e.V. (Kostenpunkt 64€–80€) Mitgliedsbeitrag pro Monat je nach Luftfahrzeugklasse
- Miete für den Hallenplatz zwischen 30€–180€/pro Monat

Bei Interesse melden Sie sich gerne unverbindlich te  
**Weitere Infos unter: [www.segelfluggruppe-duisburg.de](http://www.segelfluggruppe-duisburg.de);**  
**Kontakt: [info1@sfg-du.de](mailto:info1@sfg-du.de) oder Tel.: +49 170 3830497**

## DuoDiscusT u. Ventus2cT suchen Piloten zum 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](http://www.segelfluggruppe-duisburg.de);**  
**Kontakt: [info1@sfg-du.de](mailto:info1@sfg-du.de) oder Tel.: +49 170 3830497**

## 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. Kautions.**  
**Kontakt: [bromei@t-online.de](mailto:bromei@t-online.de) oder Tel.: +49 170 3830497**

## 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. Kautions.**  
**Kontakt: [bromei@t-online.de](mailto:bromei@t-online.de) oder Tel.: +49 170 3830497**

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

# IMPRESSUM

LuftSport April/Mai 2021

Verlag: Equip Werbung & Verlag GmbH, Sprottau Str. 52, 53117 Bonn  
 Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012  
[www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de), [redaktion@luftsportmagazin.de](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:guenter.bertram@daec-lvn.de), [www.daec-lvn.de](http://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](mailto:presse@lsvrp.de), [www.lsvrp.de](http://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](mailto:info@aeroclub-nrw.de)  
 Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Gestaltung: Britta Schönecker, Büro für Gestaltung  
 Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl  
 Lektorat: Georg Bungter (GB), Heike Schiemann (HS)

Ständige freie Mitarbeiter: Gabi Aubele, Dr. Sigfried Baumgartl, Maria Bechtel-Fey, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Hermann-J. Hante, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), 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: Gabi Aubele, Jörg Bachmann, Ingo Bahmann, Pascal Belz, Jonas Blahnik, Martin Busch, Janik Eggler, Hermann Fischer, Robert Froeschle, Jürgen R. Grobbin, Bernd Hamacher, Marcus Hausmann, Leonhard Held, Dietmar Hepper, Thorsten Heitmann, Markus Klemmer, Heinrich Kracke, Jochen Kruth, Henry Lueberstedt, Joachim Marholdt, Hans Mehles, Georg Ofenloch, Turgut Pencereci, Georg Schweiger, Kornelia Schweiger-Raphael, Oliver Springer, Jonathan Sutor, Ulli Thielmann, Dieter Vogt, Simon Wachter, Ulrich Werner, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 16.000 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](mailto: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.

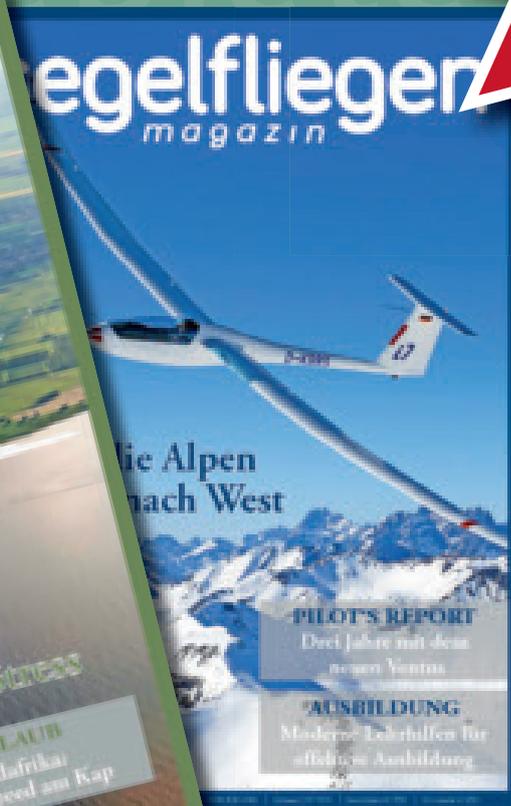
Kostenloses Probeabo unter [www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de)

Die nächste Ausgabe erscheint am 15. Juni 2021\*,  
 Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 10. Mai 2021\*.

\* Änderungen vorbehalten, diese werden rechtzeitig auf [www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de) veröffentlicht.

Entwicklung Sicherheit

Fluggelieb



# segelfliegen magazin

gratuliert allen frischgebackenen Scheininhabern mit drei **gratis** Ausgaben!



**Macht euren Schein-Neulingen eine besondere Freude:**

Meldet sie nach bestandener Prüfung bei uns

[bg@segelfliegen-magazin.ch](mailto:bg@segelfliegen-magazin.ch)

Stichwort: Scheinneuling

und die nächsten drei Ausgaben *segelfliegen magazin* kommen gratis zu den Neu-Piloten nach Hause!

(Danach endet die Belieferung ohne weitere Verpflichtung!)



[www.segelfliegen-magazin.com](http://www.segelfliegen-magazin.com)

# Die Vielfalt des Fliegens...

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

Fliegerurlaub 2021  
auf der Wasserkuppe



**Segelflug**  
**Motorflug**  
**Motorsegler**  
**Charter**  
**Modellflug**



#### Flugzeugpark:

- 3 x ASK 21
- 1 x ASK 21 B**
- 1 x ASK 21 MI Selbststarter
- 1 x ASG 29 - 18 E
- 1 x ASW 28
- 1 x Discus 2 FES**
- 1 x Duo Discus xT
- 1 x Duo Discus xLT
- 1 x Robin DR 400 Regent
- 2 x Robin DR 400/180
- 1 x Katana DA 20
- 1 x HK 36 Super Dimona



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



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

# Fliegerschule Wasserkuppe

