AUGUST/SEPTEMBER 2021

LuftSport

luftsportmagazin.de

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

Eugen Hänle
Das neue Glasflügel-Buch

Hugo Junkers
Neuauflage der A50 Junior

Alphonse Pénaud
150 Jahre Modellflug

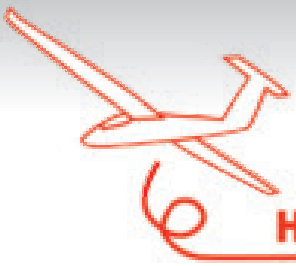
MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISNN 2511-8250

Neues Lieferprogramm 2020!

Dynatec Hoistline©

Das Windenschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit mehr Höhe!

HOISTLINE.DE

NEU! Hoistline „Max"

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

Hoistline „orange"

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

Hoistline „yellow"

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

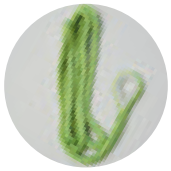
Im Jahr 2001 waren es der Aero Club Landau und die Firma Lippmann, die in Deutschland systematische Versuche zur Verwendung von Kunststoffseilen auf Segelflugstartwinden unternahmen. Eine Erfolgsgeschichte! In der Folgezeit wurden unsere Seile ständig weiterentwickelt und den Bedingungen und Anforderungen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

Vorseilsystem

Vorseil

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

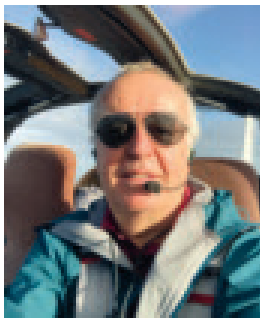
Zwischenseil



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

Lippmann
German Ropes

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



Fluten

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,
liebe Leserinnen und Leser,

Fluten von unvorstellbaren Wassermassen haben in der Nacht vom 14. auf den 15. Juli den Südwesten von NRW, die Eifel und besonders das Ahrtal getroffen, ganze Landstriche verwüstet und fast 200 Menschen in den Tod gerissen; viele gelten immer noch als vermisst. Unzählige haben ihre Häuser, ihr ganzes Hab und Gut und ihre berufliche Existenz verloren. Das Ausmaß der Katastrophe, die Schicksale und die Verzweiflung können Fernsehbilder gar nicht vermitteln.

Eine Flut von Hilfsbereitschaft setzte gleich danach ein. Freunde, Nachbarn, aber auch viele fremde Menschen zeigten überwältigende Solidarität, packten mit an, stellten Dach und Bett, Material und Verpflegung zur Verfügung. Der Luftsportverein Bad Neuenahr-Ahrweiler zum Beispiel unterstützte die am Flugplatz stationierten Rettungskräfte mit ihren Fahrzeugen, Hubschraubern und Flugzeugen rund um die Uhr in drei Schichten auf dem Turm und vielen Helfern auf dem Platz. Mitglieder halfen spontan Betroffenen aus ihren Reihen mit Tatkraft, Unterkunft, Material und Geld. Auch aus anderen Vereinen gibt es ermutigende Signale solcher Solidarität.

Der Wiederaufbau wird noch sehr viel Zeit in Anspruch nehmen. Die angekündigten staatlichen Hilfen sind für viele ein Bruchteil dessen, was sie wirklich benötigen. Zitiert sei hier ein Flieger aus dem Ahrtal: „Unsere Heimat wird nie mehr so sein, wie sie einmal war."

Wir setzen deshalb auf die Solidarität aller Flieger und Luftsportler und bitten alle, die nicht schon vor Ort mit Herz und Hand helfen konnten, um einen kleinen oder größeren „Soli".

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz hat ein Treuhandkonto eingerichtet, hierzu ein Brief von Präsident Ernst Eymann auf Seite 41 dieser Ausgabe. Der Verband reicht das gespendete Geld unbürokratisch an betroffene Mitglieder weiter. Der Bonner Generalanzeiger, Tageszeitung auch im Ahrtal, hat mit seiner Aktion Weihnachtslicht bereits 4,5 Millionen Euro gesammelt. Auch diese Spenden gehen ohne jegliche Verwaltungskosten direkt an Hilfsbedürftige. Diese und weitere Möglichkeiten zu spenden zeigt der unten abgedruckte QR-Code.

Wir alle wissen, dass es in der Welt Nöte und Katastrophen gibt, die weitaus das übersteigen, was wir hier erleben mussten. Wir können alle nicht „mal eben die Welt retten." Aber wir können in unserer Nähe, bei unseren Freunden, schon mal anfangen. Das muss ja nicht heißen, dass damit alles getan ist.

Klaus Fey

https://luftsportmagazin.de/hochwasser/

Titelbild: Tobias Barth

Inhalt

News 4

Elektroflug
Elektroflugnews 8

Luftsportgerätebüro
Abnahme von zwei Großmodellen auf dem Flugplatz Wilsche 10

Flugsicherheit
Kommentar von Günter Bertram 11

Technik
Traffic auf dem Display
Bezahlbare Ergänzung dank „Stratux" 12
Traffic-Anzeige „SafeSky":
Nicht perfekt, aber gratis 13

Segelflug
40 Jahre Falcon
Unikat mit einzigartiger Leistung 14
Buchbesprechung Glasflügelbuch 15
100 Jahre Segelflug in Hannover
Arthur Martens, Fritz Heinrich Hentzen, Walter Blume 16

Motorflug
Junkers A50 – wie Spezialisten ein Flugzeug aus Wellblech bauen 18

Modellflug
Alphonse Pénaud:
150 Jahre Modellflug 20
Einladung zum Scale-Treffen 2021
in Longkamp 22
Durchführungsverordnung angepasst 22

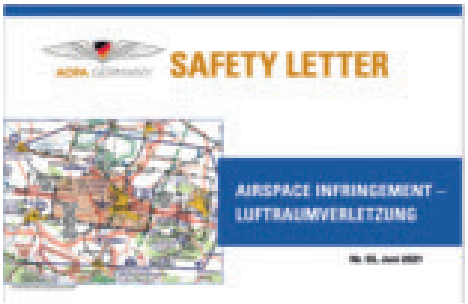
Landesverbände
Bremen LV 23 – 29
Hamburg LV 30 – 31
Niedersachsen LV 32 – 40
Rheinland-Pfalz LV 41 – 49

Kleinanzeigen 50
Impressum 50

Luftraumverletzungen: Die unendliche Geschichte

Der aktuelle „Safety Letter“ der AOPA Germany greift ein Thema auf, dass leider immer wieder mal auf den Tisch muss: Versehentliche oder fahrlässige Einflüge in Beschränkungsgebiete und die damit verbundenen erheblichen Risiken. Beigefügt ist auch ein VFR Info der DFS vom Februar dieses Jahres. Der sehr lesenswerte Artikel findet sich unter diesem Link:

https://aopa.de/wp-content/uploads/ASL_55_Airspace-infringement-Luftraumverletzung.pdf



ICAO Standards zum Rescue and Firefighting werden abgeändert

Aus dem AOPA Letter 03/2021: Ein offenes Türchen zum Fliegen ohne Flugleiter?

Nach über zehn Jahren Einsatz der IAOPA bei der ICAO in Montreal hat unser Repräsentant Frank Hofmann am 15. Juni 2021 gemeldet, dass wir den Durchbruch erreicht haben: Die angepassten ICAO Standards zum Rescue and Firefighting (RFF) wurden verabschiedet, sodass Flugplätze für den nicht-gewerblichen Luftverkehr zukünftig keinen Rettungs- und Feuerlöschdienst mehr vorhalten müssen.

Das BMVI hat uns zugesagt, dass die alte NfL I 72/83 zum Feuerlösch- und Rettungsdienst zurückgezogen wird. Der Stichtag für das Inkrafttreten der neuen Regelungen ist der 3. November 2022. Damit kann man dann unsere kleinen Flugplätze ohne in die Rettungsgeräte eingewiesene fachkundige Person (meistens ist das ja der Flugleiter) offenhalten.
Und auch an Regionalflughäfen muss die Feuerbrigade nicht mehr „on duty“ sein, wenn nicht-gewerblich betriebene Flugzeuge an den Tagesrandzeiten etwa mit PPR starten und landen wollen.
Ist damit schon alles erledigt? Sicherlich noch nicht. Wenn in den Genehmigungen der Flugplätze die Vorhaltung von Feuerlösch- und Rettungsdiensten vorgeschrieben ist, dann bedarf es zum Erhalt der neuen Freiheiten der Änderung der Flugplatzgenehmigung durch die zuständige Landesbehörde. Das kann zügig funktionieren, es kann aber sicherlich auch dauern.
Wir haben mit vielen Flugplatzbetreibern gesprochen, die diese Regelung mit großer Mehrheit unterstützen, um ihren Kunden längere Öffnungszeiten zu bieten, ohne dass ihnen hierdurch Kostendruck entsteht. Es gab aber auch kritische Stimmen etwa an Vereinsflugplätzen, die nicht wollen, dass an ihrem Flugplatz geflogen wird, wenn sonst niemand dort ist. Das Unbehagen ist zumeist unspezifisch: „Wer weiß, was die da machen, wenn von uns keiner da ist.“ Nun ja, hier kann man entgegnen, dass das im Rest der Welt unproblematisch funktioniert, probiert es doch einfach mal aus. Ein Argument ist aber sehr begründet: Der Flugplatzbetreiber ist für die Betriebssicherheit der Anlagen zuständig, deshalb empfiehlt sich aus Haftungsgründen ein täglicher Check des Geländes, darüber sollte man mit der Versicherung des Flugplatzes und den Behörden sprechen.

Quelle: AOPA

LTB-Follmann
...der Oldtimer-Spezialist

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

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

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

DFS sucht 150 Auszubildende zum Fluglotsen und dual Studierende

Der Luftverkehr erholt sich – und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bildet wieder mehr Fluglotsinnen und Fluglotsen aus, aber auch dual Studierende in den Bereichen IT und Technik sind gefragt. 2021 sind es 110 Einstellungen, für das nächste Jahr werden 150 Auszubildende und dual Studierende gesucht.

Bis Mitte dieses Jahrzehnts werden viele Lotsinnen und Lotsen die DFS altersbedingt verlassen. Die DFS reagiert mit dem Ausbau ihres Ausbildungsprogramms. 2022 wird die DFS rund 130 angehende Controller, wie sie im Luftfahrtenglisch heißen, einstellen. Die ersten 12 bis 15 Monate der rund dreijährigen Ausbildungszeit absolvieren die Lotsenschüler an der Flugsicherungsakademie in Langen bei Frankfurt, anschließend wechseln sie an eine der DFS-Niederlassungen. Zusätzlich bietet die DFS die Lotsen-Ausbildung auch im Rahmen eines Dualen Studiums an, in Kooperation mit der Hochschule Worms. Hier werden im kommenden Jahr 10 Studienplätze angeboten.

Wer sich bei der DFS als Fluglotsin oder Fluglotse bewerben möchte, muss die Allgemeine Hochschulreife besitzen, nicht älter als 24 Jahre sein und über gute Englischkenntnisse verfügen. Bewerber sollten außerdem ortsungebunden sein und Bereitschaft zur Schichtarbeit mitbringen.

Die Karriereseite der DFS (**karriere.dfs.de**) informiert ausführlich über das Ausbildungs- und Studienangebot. Einen direkten Einblick in den Arbeitsalltag der Auszubildenden bietet der Instagram-Account der DFS (**dfs_campuswelt**) und der DFS-Azubiblog (**dfs-azubiblog.de**).

DFS-Pilotentag wieder „virtuell“

Leider müssen wir auch dieses Jahr wieder den DFS-Pilotentag für VFR-Flieger, der im November in Langen geplant war, absagen.

Im letzten Jahr hatten wir als teilweisen Ersatz den YouTube-Kanal „DFS-VFR-Tutorials“ eingerichtet.

Wir werden nun weitere Kurzvideos herstellen und sukzessive in diesem YouTube-Kanal hochladen.

Dazu würden wir uns über Ihre Unterstützung freuen: Teilen Sie uns bitte über **pilotentag@dfs.de** mit, welche VFR-Themen Sie interessieren, die wir bisher noch nicht aufgegriffen und erklärt haben.

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

Quelle: DFS

Broschüre zum ersten Rhön-Segelflugwettbewerb

Im Archiv des Deutschen Segelflugmuseums auf der Wasserkuppe befinden sich alle Ausgaben der Zeitschrift „Flugsport“, die von Oskar Ursinus herausgegeben wurde. Das hier angebotene Sonderheft dokumentiert in Wort und Bild die ersten Überlegungen für einen Segelflugwettbewerb auf der Wasserkuppe, dessen Ausschreibung und die Teilnehmer mit ihren Segelflugzeugen. Auch die gespendeten Preise sowie der Ablauf des Wettbewerbs selbst sind dort nachzulesen.

Die Ergebnisse und die Entscheidungen des Preisgerichts sind sehr interessant zu lesen. Dazu gibt es viele, auch seltene Fotos aus dem Jahr 1920.

Für eine Schutzgebühr von 3,00 € kann das Sonderheft aus der Reihe „Geschichte des Segelflugs“ im Museumsshop erworben werden. Für 5,00 € (incl. Porto und Verpackung) schickt das Museum die Broschüre auch gerne per Post zu. Bitte bestellen unter **kontakt@segelflugmuseum.de**

Quelle: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug

Segelfliegertag:

Ersatztermin abgesagt

Die Bundeskommission Segelflug informiert, dass der ursprünglich für Oktober 2021 geplante und dann auf den 12. Februar 2022 in Backnang verschobene Segelfliegertag nun doch abgesagt werden muss. Neue Erkenntnisse und Sachverhalte führten zu dieser Entscheidung. Die Kommission bedankt sich bei der Akaflieg Karlsruhe und der Fliegergruppe Gaggenau für die geleistete Arbeit. Es bleibt zu hoffen, dass der Segelfliegertag 2022 wie gewohnt Ende Oktober, dann in Koblenz, stattfinden kann.

Quelle: DAeC

„Technische Leitung“ gesucht

AEROCLUB NRW

Der Aeroclub NRW sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt **eine Vollzeitkraft (m/w/d) für die Leitung der Technischen Betriebe des Landesverbandes inklusive der Außenstellen.** Mehr auf **www.aeroclub-nrw.de/technik/aktuelles**

Termintipp

Fan-Treffen der C22-Freunde

Auf Deutschlands UL-Geländen gehört die betagte C22 dazu. Hersteller Comco Ikarus aus Mengen brachte die C22 in den 1980er-Jahren auf den Markt und landete damit einen großen Erfolg. Noch heute sind 184 Exemplare bei den Verbänden registriert. Am Wochenende vom 27. bis 29. August 2021 treffen sich die Freunde der Rohr-Tuch-Konstruktion am Flugplatz Heide-Büsum (EDXB). Infos gibt es online unter **www.flugplatz-heidebuesum.de**.

Text und Foto: DAeC

Wer den Klassiker C22 liebt, ist beim Fan-Treffen Ende August in Heide-Büsum gut aufgehoben

Volocopter übernimmt DG Flugzeugbau

Das Unternehmen Volocopter hat seinen langjährigen Partner DG Flugzeugbau übernommen. Für die Betreuung der DG- und LS-Segelflugzeuge ist künftig die ausgegründete DG Aviation GmbH zuständig.

Seit 2019 ist Volocopter das erste und nach wie vor einzige eVTOL-Unternehmen, das als Entwicklungsbetrieb von der EASA zugelassen wurde. Bereits seit zehn Jahren haben die beiden Unternehmen Volocopter und DG Flugzeugbau in Bruchsal eine enge Partnerschaft gepflegt.
Im Rahmen der Übernahme werde Volocopter das Produktionssegment von DG Flugzeugbau und deren POA (Production Organisation Approval) nach EASA Teil-21 G übernehmen. Die Fertigungsexperten von DG würden mit den Produktions- und Werkstattteams von Volocopter zusammengeführt. Bestehende Segelflugzeugproduktionsverträge würden unter dem neuen Eigentümer weiterhin bedient, heißt es in einer Mitteilung der Unternehmen.
Zusammen mit DG Flugzeugbau entwarf und baute Volocopter bereits den VC200, den ersten elektrisch angetriebenen Multikopter, der eine vorläufige Verkehrszulassung erhielt und 2017 in Dubai und 2018 Las Vegas flog. Seitdem haben die beiden Unternehmen auch bei der Produktion des Volocopter 2X, der VoloDrone und des VoloCity kooperiert.
Der verbleibende Teil der ehemaligen DG Flugzeugbau werde in die neu gegründete DG Aviation ausgegliedert. Als Instandhaltungsbetrieb Teil-CAO und Entwicklungsbetrieb (EASA Teil- 21 J) werde DG Aviation weiterhin Flugzeuge der Marke DG und LS entwickeln und warten, so die Ankündigung des Unternehmens.

Quelle und Foto: Volocopter

Mit der Übernahme von DG Flugzeugbau sichert sich Volocopter die Genehmigung als Herstellungsbetrieb

Modellflug im „ZDF-Fernsehgarten“

Die DAeC-Modellflieger waren am 13. Juni zu Gast im „ZDF-Fernsehgarten“. Das F3K-Schleudersegler-Team mit dem amtierenden Weltmeister Henri Sander stellte seinen Sport vor. DAeC-Modellflugreferent Sebastian Brandes erklärte im Gespräch mit Moderatorin Andrea Kiewel die Details. Der „Fernsehgarten“ ist mit bis zu zwei Millionen Zuschauern die erfolgreichste Livesendung im ZDF. Jeden Sonntag lädt der Fernsehsender Gäste aus dem Musik- und Showgeschäft nach Mainz ein. Mit „Daumen hoch“ lobte der DAeC-Präsident Stefan Klett den gelungenen Auftritt auf Facebook.

Die Sendung ist in der ZDF-Mediathek **www.zdf.de/show/zdf-fernsehgarten/210613-sendung-fsg-100.html** abzurufen (oder direkt über den QR-Code). Der Modellflugbeitrag beginnt in der 43. Minute.

Text und Foto: DAeC

Moderatorin Andrea Kiewel mit dem F3K-Team und DAeC-Modellflugreferent Sebastian Brandes (rechts)

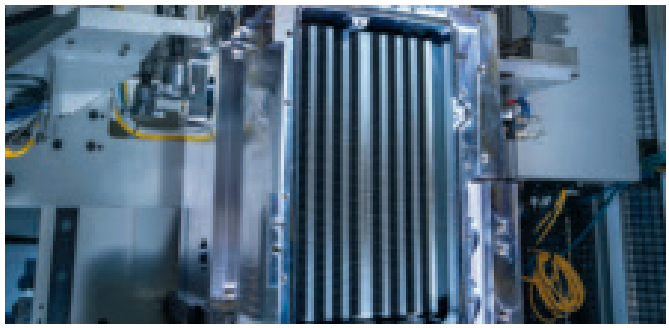
Startstrecken von nur 46 Meter durch „Blown-Lift“

Die Firma Airflow wird eine Cessna 210 als Basis verwenden um ihren hybridelektrischen eSTOL-Frachter zu entwickeln. Dabei wird der Kolbenmotor des Sechssitzers entfernt und durch einen dezentralen Elektroantrieb ersetzt. „Die Wahl der Cessna 210 erspart uns den Aufwand, die bereits funktionierenden Teile wie Cockpit, Rumpf, Fahrwerk usw. zu entwerfen und zu bauen“, erklärt Peter Kalogiannis, Mitbegründer und Chief Technology Officer von Airflow. Bereits im Dezember 2020 gab Airflow bekannt, dass die Wahl auf VerdeGo Aero als Antriebsstrang für das Starrflügel-Design gefallen war. Das kombinierte Hybridantriebssystem Jet A1/Batteriepack soll eine Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen um 35 Prozent im Vergleich zu herkömmlichen Turbinentriebwerken ermöglichen. Allem voran gingen Versuche mit einem Flugmodell, der das „Blown-Lift-System“, wie man die verteilten Antriebe auch nennt, erprobte.

Mit einem Schaummodell und E-Modellmotoren wurde das „Blown-Lift-System“ erprobt
Foto: Airflow

Mit Wasserstoff in eine saubere Zukunft der Luftfahrt

Bilder, an die man sich erst einmal gewöhnen muss. Die Stacks, die ähnlich wie bei Batterien aufeinander gepackt sind, ergeben die erforderliche Spannung. Das ganze System muss beim Betrieb gekühlt werden. Hier sollen die Erfahrungen von General Motors aus dem Fahrzeugsektor eine entscheidende Rolle spielen. Deswegen sind die Ankündigungen des amerikanischen Autoherstellers General Motors und von Liebherr-Aerospace, gemeinsam ein System zur Stromerzeugung für Anwendungen in der Luftfahrt zu entwickeln, durchaus erfolgversprechend. Die beiden Unternehmen werden Möglichkeiten prüfen, ein integriertes System zu entwickeln, das auf den Leistungsbedarf und die wirtschaftlichen Anforderungen der zivilen Luftfahrt zugeschnitten ist. Gewöhnlich werden hochfest gewickelte Kunststofftanks eingesetzt, denn sie müssen für die Lagerung des tiefgekühlten Wasserstoffs bei minus 250 Grad Celsius auch noch einen hohen Druck von bis zu 700 bar aushalten, eine Technik, die inzwischen als beherrschbar bezeichnet wird. GM behauptet Stacks für Brennstoffzellensystem durch Skaleneffekte in jeder Größe liefern zu können. Ein deutscher UL-Hersteller plant ab Herbst erste Tests mit deutschen Brennstoffzellen.



Diese Stacks wandeln Wasserstoff in elektrischen Strom um (offene Ansicht)
Foto: General Motors

IHR LUFTFAHRTVERSICHERER

Wir versichern:

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

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer:

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

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

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

Link zum Beitragsrechner

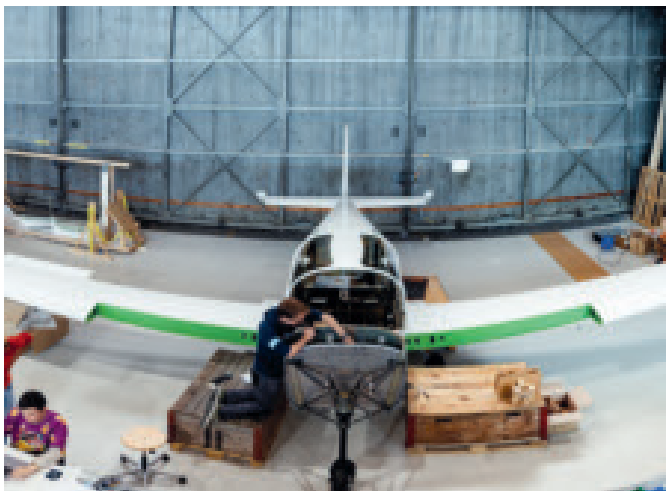
Nimm zwei: Alice bekommt vollkommen neues Gesicht

Mit dem ersten Konzept von Alice, einer dreimotorigen Version, erregte das Unternehmen Eviation Aircraft wegen der sehr eigenwilligen Motorenanordnung und des futuristischen Designs in der gesamten Flugzeugbranche großes Aufsehen. Nun aber hat das Unternehmen, in den USA am Arlington Municipal Airport bei Seattle angesiedelt, einen vollkommen neuen Entwurf vorgelegt, dessen Umsetzung es energisch betreibt. Alice Zwei, wie man das Projekt nennen könnte, hebt sich durch eine vollkommen andere Motorenanordnung am Heck ab. Die Motoren befinden sich an zwei Pylonen. Zum Einsatz kommen zwei MagniX-E-Motoren mit je 640 kW. Die gleichen Baumuster werden gegenwärtig in der kanadischen DHC-2 Beaver und Cessna Caravan erprobt, sodass bereits ausreichend Erfahrungen darüber vorliegen.

Alices „Twin"-Neuentwurf
Bild: Eviation Aircraft

Flotter Südafrikaner mit Schweizer Pfiff

Am ehemaligen Militärflugplatz Dübendorf bei Zürich entsteht zurzeit mit einem Studententeam ein einmotoriger Viersitzer mit festem Dreibeinfahrwerk und einem eigens in der Schweiz entwickelten Elektromotor. „eSling", wie die aus einem südafrikanischen Bausatzflugzeug abgewandelte Maschine mit vergrößerter Spannweite heißt, steht nach dem Einbau des E-Motors kurz vor dem Erstflug. Dabei erhielt das Flugzeug einen verlängerten Flügelsatz, um auf eine höhere Streckung zu kommen. Seitens des ETH-Teams verwarf man eine Motor-Eigenentwicklung. Die übernahm der E-Motorenhersteller a+e. Der luftgekühlte Motor entwickelt eine kontinuierliche Antriebsleistung von 100 kW und kann eine Spitzenleistung von 110 kW liefern. Die Zulassung erfolgt über die Experimental Aviation of Switzerland (EAS) in Kooperation mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Der Erstflug der Maschine ist bereits für das kommende Jahr im Sommer geplant. Der Hersteller Sling Aircraft möchte sich außerdem im kommenden Jahr erstmals zusammen mit den Studenten auf der AERO präsentieren.



„eSling" mit vergrößertem Flügel vor dem Motoreinbau
Foto: eSling

NRW fördert Beschaffung von zwei Elektroflugzeugen

Was muss sich in der Flugausbildung durch den Einsatz von Elektroflugzeugen ändern? Dieser Frage geht ein Forschungsprojekt der FH Aachen und der Flugschule Westflug Aachen nach. Für das Projekt fördert das Land Nordrhein-Westfalen die Beschaffung von zwei Pipistrel Velis Electro „Silent Air Trainer". Die Landesförderung beläuft sich auf 810.000 Euro. Nach Angaben des Verkehrsministeriums ist das Projekt „Next Generation Electric-Flight Training" (NEFT) am 1. Juli 2021 gestartet. Das erste Flugzeug soll Anfang September in Aachen eintreffen, das zweite im Oktober/November dieses Jahres. Im Rahmen des Projekts will man erforschen, wie die Pilotenausbildung mit elektrisch angetriebenen Flugzeugen umgesetzt werden kann, welche Emissionen eingespart werden können und wie die Instandhaltung der Elektroflugzeuge in bestehende Wartungsprozesse integriert werden kann.

Pipistrel Velis Electro: dutzendfach bereits weltweit im Einsatz. Nun auch in NRW bei der Flugschule Westflug.
Foto: Pipistrel Aircraft

Redaktion Elektroflugnews: H. P.

Abnahme von zwei Großmodellen auf dem Flugplatz Wilsche

Der F-104 Starfighter im Maßstab 1:3 von Tassilo Bode und die BAE Hawk Mk 66 im Maßstab 1:2,5 von Sebastian Bode am Flugplatz Wilsche

Das Luftsportgerätebüro (LSG-B) des DAeC hat sie – die Beauftragung zur Prüfung von Flugmodellen über 25 kg und bis 150 kg, und das schon seit über 20 Jahren. In dieser Zeit haben die Prüfer des DAeC mehrere Hundert Großmodelle einer Einzelstückprüfung unterzogen und erfolgreich zugelassen.

Dass heute bereits Registriernummern des 400er-Blocks vergeben werden, ist zu gleichen Teile der Arbeit der Prüfer vor Ort und der des Personals des LSG-B zu verdanken. Daher nutze ich gerne diese Gelegenheit um im Namen der Prüfer ein ganz herzliches Dankeschön für die schnelle und engagierte Arbeit des Büros für die Modellflieger zu sagen.

Das Aufgabengebiet des LSG-B umfasst in allererster Linie die Luftsportgeräte vom Fallschirm bis zum Ultraleichtflugzeug, von der Technik bis zum Luftfahrtpersonal. Wenn dann, trotz reichlich Arbeit immer ein offenes Ohr sowie Rat und Tat für die Großmodell-Leute da sind, ist ein hörbares Danke ganz sicher angebracht.

Am 11.06.2021 waren Abnahmen von zwei Großmodellen auf dem Flugplatz Wilsche vorgesehen. Da der im Umfeld von Braunschweig liegt, lag es nahe, den Leiter des LSG-B, Frank Einführer, dazu einzuladen. Dieser nahm sich die Zeit, trotz übervollem Terminkalender einen Blick auf und natürlich in diese ganz besonderen Modelle zu werfen.

Bei bestem Sommerwetter bot sich ihm folgendes Bild: eine BAE Hawk Mk 66 im Maßstab 1:2,5 von Sebastian Bode und ein F-104 Starfighter im Maßstab 1:3 von Tassilo Bode.

Die Hawk in einer fantastischen, hochglänzenden Sonderlackierung hat eine Spannweite von 3,8 m, eine Rumpflänge von 4,5 m und eine max. Abflugmasse von 92 kg. Angetrieben wird sie von einer Turbine mit 550 N Schub und hat damit ausgewogene und sehr realistische Flugeigenschaften. Die gesamte technische Ausrüstung ist auf dem besten derzeitigen Stand und den Flugleistungen eines solchen Großmodelles angemessen.

Der Starfighter zeigt sich in der Lackierung einer Einsatzmaschine der Marineflieger, die schon etliche Flüge bei Wind und Wetter hinter sich gebracht hat. Verwitterung, Abnutzung und Gebrauchsspuren sind lediglich imitiert, die Maschine befindet sich im Topzustand und ist mit modernster Technik ausgestattet. Die Rumpflänge von 5,8 m bei einer Spannweite von nur 2,5 m und eine max. Abflugmasse von 73 kg bilden die imposante Erscheinung dieses Modells, das ebenfalls von einer 550 N Turbine angetrieben wird. Zum Flugbild fällt einem da nur das Wort "atemberaubend" ein.

Eine Prüfung zur Einzelstück-Zulassung umfasst neben der Kontrolle der technischen Unterlagen und der technischen Abnahme auch die Erstellung eines Lärmmesszeugnisses und zwei Prüfungsflüge. Dabei wird ein dem Flugzeugtyp entsprechendes Flugprogramm geflogen und das Verhalten des Fluggerätes bei bestimmten Flugzuständen wie z. B. dem Schnellflug sowie das Abrissverhalten geprüft. Ebenso werden die zuvor durch statische Belastung simulierten Lastvielfachen nachgeflogen.

Natürlich sind es die Prüfungsflüge, der den Höhepunkt jeder Abnahme und faszinieren alle Anwesenden. Auch an diesem Tag begeisterten uns die so unterschiedlichen Modelle mit ihrer Performance. Nach der bestandenen Prüfung erfolgt die Erstellung der Lebenslaufakte durch den Prüfer und die Erteilung der Betriebserlaubnis durch das LSGB.

Am Ende des arbeitsreichen, aber sehr erfolgreichen Tages schlüpften die sichtlich erleichterten Großmodell-Halter in die Rolle der Gastgeber und bewirteten alle Anwesenden mit Leckerem vom Grill und kühlen Getränken.

Zum guten Schluss noch zwei Anmerkungen: Nein, es ist nicht richtig, dass der Leiter des LSG-B aufgrund der miterlebten Gastfreundschaft nun selbst als Prüfer für Großmodelle tätig sein wird. Ja, es ist richtig, dass die Prüfung zur Einzelstück- oder Musterzulassung von Flugmodellen über 25 kg ein anspruchsvoller und ernsthafter Vorgang ist, auch wenn er in diesem Bericht locker und launig beschrieben wurde.

Reinhard Schott, Prüfer für Großmodelle im DAeC

...von Fliegern für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:
Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

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

PERSCH DIAMANTWERKZEUGE

Kommentar

Die Oktober-Ausgabe unseres Luftsportmagazins wird sich schwerpunktmäßig dem Thema Flugsicherheit widmen. Die Redaktionskonferenz, bestehend aus Vertretern der fünf Landesverbände, die in dieser Ausgabe zusammenarbeiten, hat sich auf eine Wiederholung des letztjährigen Themas geeinigt.

Soll man eigentlich immer wieder die alte Leier von der uneingeschränkten Wichtigkeit der Flugsicherheit spielen oder resignieren und eine seit Jahrzehnten wiederkehrende, fast gleich hohe Anzahl von Unfällen, Schwerverletzten und Toten im Luftsport akzeptieren? Mit den nachfolgenden, möglicherweise kontroversen Gedanken möchte ich euch anregen, sich aktiv mit dem Thema zu befassen – persönlich, im Verein und im Verband.

Wenn man das allwissende Internet zurate zieht, ist das Ergebnis in Bezug auf die Flugsicherheit für den Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt nicht sehr ergiebig. Verbände und Einzelpersonen erzeugen wenige Hits mit ihren Beiträgen, Ausschüssen, Kommissionen und Forderungen an die Politik. Bemerkenswert ist, dass das Internet anscheinend nichts vergisst und u. a. sehr lesenswerte Beiträge von Bruno Gantenbrink und Stephan Bender anbietet, wobei Brunos Festvortrag im Übrigen schon recht alt, aber immer noch richtig ist.

Leider hat keine Initiative und auch kein gut gemeinter Appell einen durchdringenden Erfolg erzielen können, allerdings hat auch der Wegfall der Flugsicherheitsinspektoren des DAeC nach 50 Jahren im Jahre 2009 nicht den eigentlich zu erwartenden Anstieg bei den Unfällen gebracht.

Die immer wieder geführten Vergleiche zwischen militärischer und ziviler Luftfahrt halte ich für den Luftsport nicht für zielführend, da nach meiner persönlichen Erfahrung die Voraussetzungen bei Ausbildung, Ausstattung der Luftfahrzeuge, Übungsstand der Piloten, Multi-Crew-Cockpit, Unterstützung durch die Flugsicherung, Simulatortraining etc. grundverschieden sind.

Die Ziele der kommerziellen und der allgemeinen Luftfahrer sind in keiner Weise zu vergleichen. Des einen Ziel ist es, seinen Lebensunterhalt zu verdienen und dabei Menschen oder Waren von A nach B zu transportieren, während der andere ausschließlich zu dem Zweck unterwegs ist, ein Luftfahrzeug im dreidimensionalen Umfeld führen zu können und dabei eine persönliche Befriedigung und Freude in Dauer, Strecke oder Präzision seiner Flugdurchführung findet.

In annähernd 40 Jahren beruflicher und allgemeiner Luftfahrt hat sich bei mir folgender Gedanke verfestigt: **Wir brauchen das selbstkritische Individuum, welches zuerst einmal grundsätzlich und dann jeweils situationsbedingt Risiken bewertet.**

Menschen, die den Luftsport als ihren Sport aufnehmen, müssen sich bewusst machen, dass Luftsport Risiken mit sich bringt, die anders und auch größer sein können als in anderen Sportarten, und sie müssen abwägen, ob die persönliche Befriedigung das wert ist. Sich ändernde Lebensumstände verlangen ggf. eine Neubewertung und können zur Unterbrechung oder zur Aufgabe der Ausübung des Luftsports führen.

Nach einer solchen, hoffentlich umfassenden Analyse muss ein Pilot danach streben, das Handwerk des Fliegens (siehe „Stick and Rudder“ aus den 1940er-Jahren) perfekt zu erlernen. In sehr vielen, ob nun 60, 70, 80 oder mehr Prozent aller Unfälle wird durch die untersuchenden Stellen mangelndes fliegerisches Vermögen als Ursache für den Unfall angeführt. Luftfahrzeuge werden in unkontrollierte Flugzustände gebracht oder noch schlimmer in den Boden geflogen. Bemerkenswert selbstkritisch ist da Steffen Müller in der Zeitschrift „Segelfliegen 4/2021“ auf Seite 77.

Den Versuch, das eigene Unvermögen anderen Ursachen wie z. B. dem sozialen Umfeld, dem privaten oder beruflichen Stress oder den Erwartungshaltungen der anderen zuzuordnen, halte ich für falsch, denn niemand muss im Luftsport an einem bestimmten Tag starten oder landen. Vielmehr ist es die Aufgabe des verantwortlichen Luftfahrzeugführers abzuwägen, übrigens wie vor dem Ansinnen sein Auto zu bewegen, ob er an diesem Tag dazu in der Lage ist.

Jeder von uns kann die veröffentlichten Berichte aus Deutschland, der Schweiz, den USA oder Großbritannien sichten um herauszufinden, dass die Start- und Landephase in allen Luftsportarten das höchste Unfallpotenzial mit sich bringt. Start- und Landephase sind sicherlich mit Abstand auch die schwersten Phasen der Ausbildung, ganz gleich ob im Motor-, Segel-, Ul- oder Gleit- und Drachenflug. Die kontinuierliche, sichere Durchführung des Starts und der Landung im jeweiligen Luftsport müssen sitzen und sind ggf. unabhängig von den Jahren der Sportausübung des jeweiligen Piloten unter Aufsicht eines Fluglehrers zu üben. Das mag am eigenen Ego kratzen, tut aber körperlich überhaupt nicht weh, im Gegensatz zu misslungenen Starts oder Landungen, bei denen Flugzeuge oder Knochen gebrochen werden.

Die Lösung aller Probleme verbirgt sich anscheinend hinter dem Begriff „Airmanship“, wenn nicht sogar „Good Airmanship“, die allerorten von den Piloten gefordert wird. Eine knappe und treffende Definition des Begriffs „Airmanship“ (nach Kern, 1996) lautet:

„Airmanship ist die konsequente Nutzung von gutem Urteilsvermögen und gut entwickelten Fähigkeiten um fliegerische Ziele zu erreichen.“

Der Autor hat sich auf 462 Seiten zur Neubestimmung von Airmanship ausgelassen. Basis ist nach Tony Kern das fliegerische Handwerkszeug. Hier fordert er meiner Ansicht nach zu Recht „Professionalität“, was nicht gleichzusetzen ist mit beruflicher Fliegerei, sondern den Anspruch beschreibt, so lange immer wieder zu üben bis der Pilot sein Luftfahrzeug jederzeit nach seinem besten Vermögen führen kann. Es sind nicht die Anforderungen eines Syllabus oder an die fortlaufende Flugerfahrung, welche gekonnt und nicht gekonnt bestimmen, sondern die faire persönliche Einschätzung des eigenen Vermögens. Damit wird auch ein Eckwert für die Risikobestimmung festgelegt, denn jenseits seines eigenen Vermögens zu operieren kommt einem Selbstmordversuch nahe.

Der guten Ordnung halber möchte ich nicht versäumen anzumerken, dass es das gute Recht eines jeden Piloten ist, übrigens auch wie beim Autofahren, zu glauben, dass andere Piloten in Unfälle verwickelt werden, einem selber aber so etwas nicht passieren könne, denn man sei besser als die anderen. Allerdings sind davon sicher die meisten Piloten überzeugt und zwar bis zum eigenen Unfalltag.

Ich erwarte ausdrücklich Gegenrede, denn auch ich habe ja offensichtlich nicht die Musterlösung. In Erwartung eurer Mails, Leserbriefe, Kommentare und Verbesserungsvorschläge grüße ich in die für jeden hoffentlich unfallfrei verlaufende Flugsaison.

Günter Bertram

Traffic auf dem Display

Bezahlbare Ergänzung dank „Stratux"

Wo ist der Blick während eines VFR-Fluges? Auf der Moving Map. Wo sonst? Nach alter Väter Sitte mit terrestrischer Navigation, Kompass, Windeinfluss und Rausgucken? Ach nee ...

Leider zeigt dieses blöde Display aber keinen „Traffic" an! Jetzt doch rausgucken? Also doch die Landschaft genießen und Luftraumbeobachtung? Nee also wirklich. So viele Infos über Legs, Groundspeed und Zeit sind viel interessanter. Also muß der Traffic auf den Monitor. Am besten ADS-B und Flarm einbauen lassen und weiter den Kopf nach unten ... Diese Einstellung erlebe ich als Fluglehrer auf dem rechten Sitz immer wieder. „Natürlich zu meiner großen Freude." Was sonst?

Andererseits: Schon toll, so ein GPS. Fast jede Luftraumverletzung ist teurer als diese technische Errungenschaft. Auch ich fliege mit dieser Unterstützung viel entspannter. Und Traffic auf dem Monitor wäre sicher eine sinnvolle Ergänzung – wenn das nicht so teuer wäre ...

Aber es gibt eine einfache und kostengünstige Lösung. Sie heißt „Stratux" und besteht aus einem Kasten mit Antennen, der Transponder- und Flarm-Signale auswertet und diese in mein Display zaubert. Gibt es fertig, als Bausatz oder zum Selberbauen. Kompatibel sind grundsätzlich alle EFB's, die das GDL-90 Protokoll unterstützen. Getestet sind unter anderem ForeFlight, SkyDemon, SkyMap, FlyMap und EasyVFR.

Da mir die Enten am Teich immer Brotstückchen zuwerfen. bleiben mir nur die eigenen Bastelstunden. Die größte Herausforderung ist nicht das handwerkliche Geschick, sondern die Sammlung aktueller Informationen und Beschaffung der zur Zeit verfügbaren Komponenten. Somit bleibe ich hier eine Komponentenliste und Bauanleitung schuldig, da durch ständige Veränderungen etwas Gehirnschmalz und Informationsaustausch unerlässlich sind. Die Seiten dross.net und franks-stratux.de waren mir sehr hilfreich. Weitere Hilfe findet sich problemlos im Netz.

Komponenten zusammenstecken und in das kleine Gehäuse packen, dann die richtige Firmware auf die SD-Karte spielen – das geht per Videoanleitung ganz einfach.

Leider frisst der „Kasten" viel Strom, sodass eine leistungsstarke Stromversorgung mit dickem Kabel unerlässlich ist. Und wo viele Ampères ihre Arbeit tun, wird es auch ziemlich heiß. Deshalb: Vernünftige Lüfter einbauen und den Stratux im Cockpit entsprechend positionieren, auch wegen der ADS-B und Flarm-Antennen. Denn Zelle und Motor schirmen ziemlich gut ab, besonders die Flarm-Signale. Auch haben die Transponder-Signale ihre Tücken. Eine Beschäftigung mit Höhenangabe und SIL=0 ist zur Nutzung unerlässlich. Ein fester Einbau in ein Luftfahrzeug bringt vermutlich einige Vorteile. Wenn dann alles passt, zaubert der Stratux die bisher fehlenden Luftfahrtzeuge per WLAN in die Moving Map der Navigations-Software. Dank eigener GPS-Antenne auch an die richtige Stelle als Symbol mit Höhenangabe.

Ein bewusster Umgang mit diesem wunderbaren Hilfsmittel ist ein Beitrag zur Steigerung der Luftsicherheit – solange ich es als Unterstützung ansehe und das „große Glasdisplay" mit natürlichem Horizont vor der Nase vorrangig für eine sichere Flugdurchführung nutze.

Happy Landings und viel Spaß beim Recherchieren und Ausprobieren!

Michael Beck

CAO SUEDWEST

WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!

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

CAO SUEDWEST

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 Sehlem

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

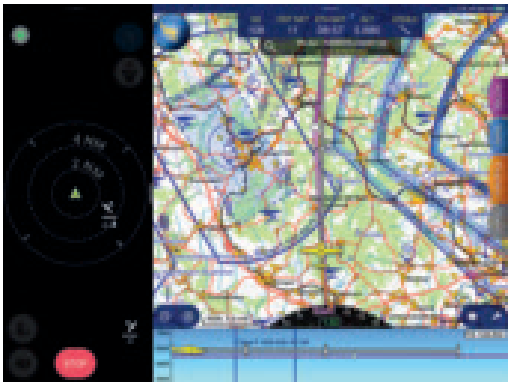
Traffic-Anzeige „SafeSky": Nicht perfekt, aber gratis

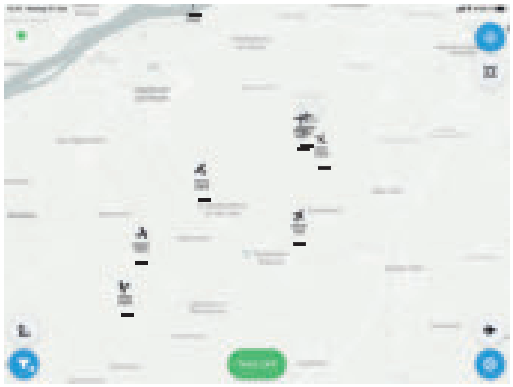
Die Gratis-App für Android und IOS wurde von belgischen Piloten im Rahmen eines Start-up-Unternehmens entwickelt. Sie funktioniert auf jedem Smartphone oder Tablet und zeigt Flugzeuge, Hubschrauber, ULs jeglicher Art, Segelflugzeuge, Gleit- und Motorschirme, Drachenflieger und Drohnen, soweit diese Fluggeräte mit ADS-B oder Flarm ausgerüstet sind. Unter anderem nutzt SafeSky dazu das Open Glider Network. Zudem werden Flugzeuge angezeigt, deren Piloten die SafeSky-App eingeschaltet haben. Jedoch ist die Flughöhe, in der SafeSky genutzt werden kann, systembedingt limitiert. Nach meiner Einschätzung sind das in Deutschland gut 4000 Fuß über Grund. So hatte ich letzte Woche bei einem Flug von Worms über Lechfeld und Kufstein nach Zell am See in Flugfläche 55 über dem süddeutschen Raum guten Empfang. Die SafeSky-Anzeige nutzte ich im kleineren Segment des geteilten Bildschirms meines iPad zusammen mit der Navigations-App Skydemon. Verkehr, der auf meiner Strecke relevant war, konnte ich dank Warnton der App und Bluetooth-Verbindung zu meinem aktiven Kopfhörer hören.

Die App ist sicher keine perfekte Lösung, weil sie nicht in größeren Höhen funktioniert.

Auch fehlt die Darstellung von Fluggeräten mit Transpondern in Mode S und C.

Dagegen ist SafeSky ein beträchtlicher Sicherheitsgewinn in niedrigeren Höhen und besonders im Verkehr in der Nachbarschaft von Flugplätzen. Flugleiter können die App nutzen, um sich ein Bild von der Verkehrslage um ihren Flugplatz herum zu verschaffen. Ein weiterer Vorteil ist der Gewinn an Sicherheit mit zunehmender





Nutzung der SafeSky-App, weil Fluggeräte mit SafeSky an Bord angezeigt werden. Insbesondere Nutzer von Vereinsflugzeugen und Charterer dürften SafeSky zu schätzen wissen, weil die App sehr viel besser ist als gar keinen Verkehrswarner an Bord zu haben.

Andreas Kroemer

Die Redaktion weist ausdrücklich darauf hin, dass Hilfsmittel wie „SafeSky" und „Stratux" nicht von der Verpflichtung entbinden, den Luftraum zu beoabachten, um kritische Situationen zu vermeiden. Für die Einhaltung aller gesetzlichen Bestimmungen ist der Luftfahrzeugführer verantwortlich.

LANITZ AVIATION
DESIGN CHANGE

MACHEN SIE IHRE ALTE C42* FIT FÜR DIE NÄCHSTEN 30 JAHRE

* auch für A & B

JETZT INFORMIEREN UNTER
DESIGN-CHANGE.LANITZ-AVIATION.COM

www.LANITZ-AVIATION.com

40 Jahre Falcon

Unikat mit einzigartiger Leistung

1: Der Falcon am 40. Jahrestag des Erstfluges
2: Der Falcon in seinem Element

Das leistungsfähigste Flugzeug der Standardklasse in den 80er-Jahren? Auf diese Frage fällt den meisten die LS4 ein. Aber es gibt ein Flugzeug, das sich in Vermessungen als der LS4 eindeutig überlegen erwiesen hat: der Falcon von Hansjörg Streifeneder. Dieses Flugzeug sowie sein Konstrukteur und Erbauer sind überaus bemerkenswert, zumal „Hanko" Streifeneder zuvor bereits einmal Geschichte geschrieben hatte: als er – damals bei Rolladen-Schneider beschäftigt – die LS3 Standard konzipierte und mit dem sensationell niedrigen Leergewicht von 217 kg baute. Diese LS3 Standard war den damaligen Flugzeugen der Standardklasse so weit überlegen, dass Wolf Lemke daraus die LS4 entwickelte. Hansjörg Streifeneder hatte schon immer ein fundiertes Gespür für Aerodynamik und so hat er alle seine früheren Flugzeuge seit den L-Spatz-Zeiten modifiziert. Mit seinem Interesse an jeder Leistungssteigerung sowie einem bewundernswerten Einsatz wollte er die Leistungen der LS4 verbessern und entwarf und baute den Falcon nach seiner Rückkehr zu Glasflügel in nur sechs Monaten. Und das alles in seiner Freizeit als privates Projekt. Gebaut wurde aber in den Räumen von Glasflügel, unterstützt von seinem damals erst zehn Jahre alten Sohn Christian. Der Falcon erhielt ein recht dünnes Profil von Horstmann und Quast, das auf der Unterseite ausgeblasen wird. Am 07.07.1981 hatte der Falcon seinen Erstflug, natürlich mit dem Erbauer im Cockpit.

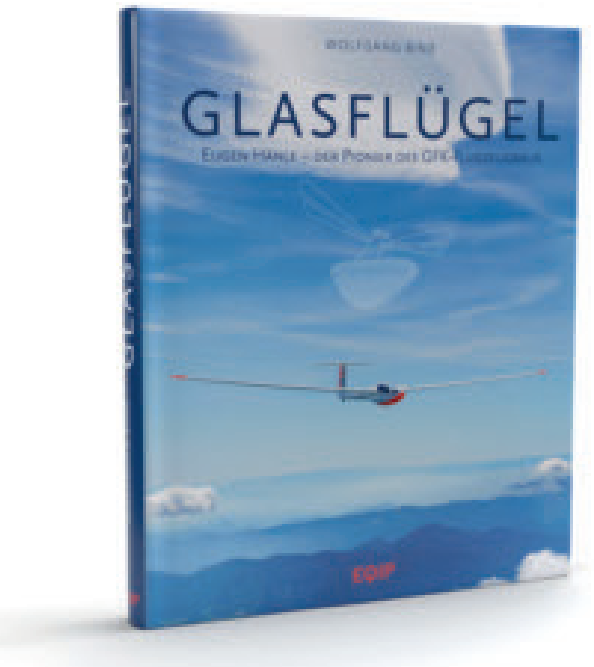
Auf der Deutschen Meisterschaft 1982 wurde der Falcon eingesetzt. Da auch die LS3 Standard teilnahm, kam es zu einem bemerkenswerten Ergebnis: Beide Flugzeuge, die privat entwickelt und gebaut worden waren, platzierten sich unter den ersten 10. Das gab es weder vorher noch nachher jemals. Die Vermessungsergebnisse 1981 und erneut 1995 bestätigten die herausragenden Leistungen des Falcon. Ein Serienbau ist leider an den Wirren in der Endzeit bei Glasflügel gescheitert. Das Flugzeug ist auch nach 40 Jahren in einem Top-Zustand und natürlich bei seinem Erbauer beheimatet. Es steht dort vor allem in den Wintermonaten in der Glasflügel-Galerie, dem einzigen Museum zur Glasflügel-Geschichte.

Text und Fotos: Wolfgang Binz

ANSCHAU TECHNIK GMBH
www.anschau.de
Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau
• Anhängerbau
• Anhänger-Service + Renovierung
• Anhänger Reparatur + Instandhaltung
• Bau von Sonderanhängern

Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen
Wartung
• Große Reparaturen
• Einbau von Avionik
• Wartung & Reparaturen an Motoren
• Cockpitgestaltung
• Oberflächenpflege
Prüfleistungen
• Lufttüchtigkeitsprüfung
• Instandhaltungsprüfung
• Avionik
Anschau Technik GmbH • Axel Anschau/Timo Brast • Feldborn 4c • D-55444 Waldlaubersheim
+49 (0) 6707 – 91 58 10 • email: mail@anschau.de • web: www.anschau.de

Neuerscheinung: Das Glasflügel-Buch



Mehr als 40 Jahre nach dem Konkurs von Glasflügel liegt nun endlich eine umfassende Darstellung der Geschichte dieses bedeutendsten Herstellers des beginnenden Zeitalters der Flugzeuge aus glasfaserverstärkten Kunststoffen vor. Autor Wolfgang Binz schildert im Detail schon die Anfänge von Glasflügel, als der Bau von Segelflugzeugen noch gar nicht Gegenstand der Firmentätigkeit war, sondern Eugen und Ursula Hänle mit der H 30 GfK ein rein privates Abenteuer erlebten.

Der Autor hat für das Buch eine geradezu unglaubliche Fülle an bisher nicht bekannten Daten und Fakten zusammengetragen. So ergibt sich z. B. aus der Auswertung der Bilanzen ein doch völlig anderes Bild der unternehmerischen Qualitäten und wirtschaftlichen Erfolge von Eugen Hänle als bisher. Anders als gelegentlich kolportiert war die Firma zunächst überaus erfolgreich. Warum Eugen Hänle dann sein Lebenswerk aus den Händen genommen wurde, sei hier nicht verraten, aber es wird im Detail im Buch analysiert. Dabei stützt sich der Autor soweit irgend möglich auf Dokumente und an einigen Stellen auch auf Aussagen von Zeitzeugen, aber er vermeidet es, sich in den vielen Gerüchten und Spekulationen zu verstricken.

Auch die Zeit nach dem tragischen Tod von Eugen Hänle wird in einer Tiefe dargestellt, die jedem Leser die Möglichkeit gibt, sich sein eigenes Urteil über die Vorgänge zu bilden. Dem Verfasser ist es gelungen durch die Darstellung von Fakten und die Auswertung von umfangreichem Archivmaterial ein schlüssiges Bild der Abläufe festzuhalten. Dabei kommen auch Vorgänge zur Sprache, die nicht schön sind, ja manches erscheint einfach fast unglaublich, und wirft so ein zweifelhaftes Licht auf manche bisherige Betrachtungsweise. Aber nur so kann man verstehen, warum aus dem größten Hersteller von Segelflugzeugen zu Beginn des Kunststoff-Zeitalters binnen weniger Jahre ein konkursreifes Unternehmen wurde. Es folgen dann noch die gescheiterten Rettungsversuche. Doch ein Buch über Glasflügel wäre nicht umfassend, ohne auch die Geschichte des „Erben“ von Eugen Hänle, Hansjörg Streifeneder, zu schildern. Und dann wird das Bild abgerundet durch das Kapitel über Ursula Hänles Firma Start & Flug. Insgesamt ein wirklich lesenswertes Buch mit einer Fülle neuer Erkenntnisse, die in sehr spannender Weise geschildert werden. Fast fünfhundert Fotos, Dokumente und Zeichnungen (darunter zahlreiche großformatige Dreiseitenansichten) machen aus einem Fachbuch ein Fest fürs Auge und eine Fundgrube für Segelflieger und Modellbauer. So wird dem Andenken an Eugen Hänle und die von ihm und seinem Team geschaffenen Flugzeuge endlich der rechte Rahmen geschaffen.

Petra Schneuwly
Präsidentin Glasflügel-Förderverein
https://www.glasfluegel.net

Das Buch kann ab sofort beim Eqip Verlag in Bonn unter www.eqip.de bestellt werden. Preis 59 €, zuzüglich Versandkosten

100 Jahre Segelflug in Hannover

Nachdem hier bereits Arthur Pröll als Initiator des Vampyr-Projekts und Georg Madelung als Konstrukteur des Flugzeugs beschrieben wurden, geht es nachfolgend um die drei Studenten, die die Zeichenarbeit zum Bau der Maschine erledigt haben und den Vampyr sehr erfolgreich geflogen sind.

Dritter Teil:

Arthur Martens

(28.03.1897 Gilten bei Schwarmstedt – 16.11.1937 Steene bei Oostende)

Fritz Heinrich Hentzen

(27.03.1897 Dortmund – 14.08.1978 Bad Tölz)

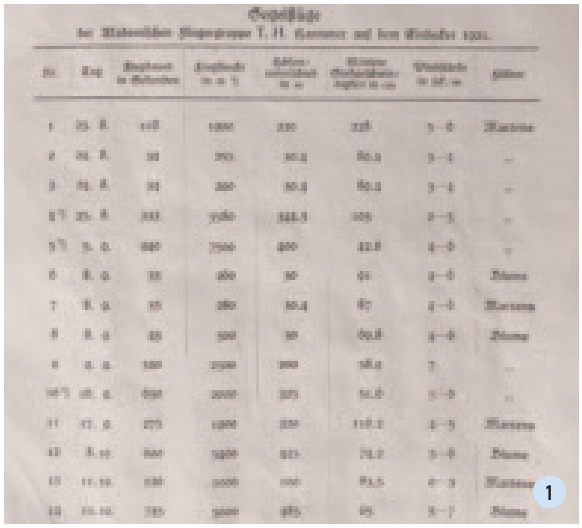
Walter Blume

(10.01.1896 Hirschberg/Schlesien – 27.05.1964 Duisburg)

Alle drei – fast gleichaltrig – sind im Ersten Weltkrieg Militärpiloten und treffen teilweise dort bereits aufeinander. Mit Kriegsende nehmen alle drei ihr Studium des Maschinenbaus in Hannover auf und besuchen die Kurse von Prof. Pröll zur experimentellen Flugtechnik, bei denen Flugzeuge aus Kriegsbeständen eingesetzt werden. Martens wird außerdem Werksflieger bei der Hannoverschen Waggonfabrik (HAWA), die bis zum Verbot durch den Versailler Friedensvertrag Flugzeuge für einen zivilen Luftverkehr umrüstet. Als die Beschlagnahme der „Hochschul-Flugzeuge" durch die Alliierten droht, fliegen die drei Studenten die Maschinen nach Holland. Da ihnen Haftbefehle *„wegen Verschleppung von Heeresgut ins Ausland"* drohen, müssen die Flugzeuge im März 1921 zurückgebracht werden. Die Studenten sind rechtzeitig in Hannover, um als Gründungs- und Vorstandsmitglieder des HVF tätig zu werden. Zugleich schließen sie sich als Studentengruppe innerhalb dieses Vereins zusammen. Fritz Heinrich Hentzen schreibt 1975 an die Akaflieg Hannover einen Bericht aus der Zeit von 1921, *„als Martens, Blume und ich die Gruppe gründeten und den Vampyr konstruierten nach dem Entwurf von Madelung und unter Betreuung von Direktor Dipl.-Ing. Dorner".* Georg Madelung, Doktorand von Prof. Pröll, sprach dazu zunächst Martens und Blume an. Hentzen schreibt in seinen Erinnerungen gegenüber der AFH, wie es ähnlich auch bei Riedel („Start in den Wind") nachzulesen ist:*„Das Flugzeug musste zum Rhön-Segelflugwettbewerb 1921 rechtzeitig fertiggestellt sein. Eines Tages kam mein Freund Walter Blume zu mir und bat mich, doch bei der Konstruktion des Vampyr mitzuarbeiten. Die Arbeit wurde wie folgt aufgeteilt: Rumpf: Arthur Martens, Flügelmittelteil: Walter Blume, Außen-Flügel: Fritz Hentzen. Da ich sah, dass die wirklich große Arbeit in der kurzen, zur Verfügung stehenden Zeit bis zum Wettbewerb von den beiden nicht zu schaffen war, sagte ich meine Mitarbeit zu und habe dann zusammen mit den beiden Kameraden praktisch nichts anderes mehr getan, als konstruiert und gezeichnet. (...) Es war für uns drei natürlich auch ein großes Erlebnis, schon als Studenten zu erleben, dass nach unseren Zeichnungen in einer richtigen Fabrik gearbeitet wurde."*

An der Fahrt zum Rhön-Wettbewerb 1921 kann Hentzen nicht teilnehmen, da er seine Eltern auf einer Reise zu begleiten hat. So sind es Martens und Blume, die den – noch namenlosen – Eindecker dort fliegen und die Segelflugausweise Nr. 12 (Martens) und Nr. 16 (Blume) erwerben. Zum Fahrwerk (bestehend aus Lederbällen) bemerkt Blume, dass die Anordnung der Bälle gerade bei Schiebelandungen sehr vorteilhaft ist. Auf der Rhön angekommen, sorgt dieses Konstruktionsmerkmal zunächst aber für Spott. So erwähnt Martens in den HAWA-Nachrichten anlässlich seines Berichts zum Rhönwettbewerb 1921, dass *„wir bald den Spitznamen ‚Hannoverscher Fußballklub' führten".* 1922 fehlt Blume, Hentzen begleitet (unter anderem) Martens zur Wasserkuppe. Seine ersten Eindrücke im Bericht an die AFH klingen – vielleicht auch wegen des anfänglich schlechten Wetters – denkbar ernüchternd: *„Über das, was ich zunächst bei der Ankunft in Gersfeld von Segelflügen sah, war ich bitter enttäuscht. Ich sah zunächst nur einige Segelflugzeuge in einer Höhe von 3–5 m parallel zum Hang nach abwärts rutschen."* Diese Stimmungslage soll sich bald ändern – auf dem Wettbewerb winken viele Trophäen, darunter der „Opel-Preis" (zwei Zentner Kristall-Zucker) und der „große Industriepreis" (100.000 Mark). Diese „Preisgelder" beruhen auf der Geldentwertung. Es entwickelt sich ein bei Peter Riedel („Start in den Wind") packend geschilderter Wettkampf *„zwischen den beiden akademischen Fliegergruppen Hannover und Darmstadt. (...) Die anderen Teilnehmer belebten nur die Szene".* Mit dem Flug über 1 Stunde und 6 Minuten Flugdauer sowie eine Strecke von 8,9 Kilometern gewinnt Martens den großen Industriepreis am 18.08.1922. Der FLUGSPORT meldet nach dem Wettbewerb (unter fälschlicher Nennung von Hentzen): *„Der Segelflugpreis des Verbandes Deutscher Luftfahrzeug-Industrieller in Höhe von 100000 M. ist Prof. Dr.-Ing. Pröll als Vertreter und Leiter der Flugwissenschaftlichen Gruppe des Hannoverschen Vereins für Flugwesen (Forschungsinstitut für Flugwesen der T. H. Hannover) für den Flug von Hentzen zugesprochen worden."* Keine Woche später bleibt Hentzen 3 Stunden und 10 Minuten mit dem Vampyr in der Luft. Für diesen Flug erhält später Hentzen einen „Zusatzpreis", der mit 20.000,-- Mark ausgelobt ist. Die exakten Daten zur Flughöhe über der Abflugstelle liefern die in den Flugzeugen erstmals verwendeten Barographen. Der Darmstädter Nehring und die Hannoveraner Martens und Hentzen werden vom Reichspräsi-

Martens und Blume 1921 HAWA Nachrichten 1922 S. 123



1: Startliste 1921 HAWA Nachrichten 1922 S. 135
2: Werbung der HAWA für Vampyr und Greif im FLUGSPORT

denten Ebert in Berlin empfangen. Mit dem „Greif" sind 1922 zwar auf der Wasserkuppe keine Erfolge zu erzielen; Hentzen erklärt gleichwohl in einem Bericht von 1956 gegenüber der AFH, dass das Flugzeug *„durch seine besonders schöne Form auffiel"*.

Martens nimmt weiterhin an einer Reihe von Segelflug-Wettbewerben (auch im Ausland) teil. Er lässt mehrere Vampyr-Varianten bauen (darunter auch den Doppelsitzer „Deutschland") und gründet auf der Wasserkuppe 1925 die erste Segelflugschule der Welt. Nach einem kurzen Intermezzo in Hannover geht er nach Frankfurt als Leiter eines Unternehmens, das unter anderem Verstellschrauben für Motorflugzeuge produziert. Als Passagier einer belgischen Verkehrsmaschine stürzt Martens am 16.11.1937 in der Nähe von Ostende (Steene) ab.

Auch Blume und Hentzen wenden sich dem Motorflug zu. Zusammen konstruieren sie das Motor-Leichtflugzeug „Habicht", das sie beim Rhön-Wettbewerb 1924 vorstellen. Während des Zweiten Weltkriegs arbeitet Hentzen beim Flugzeug-Hersteller Messerschmitt und bleibt dem Unternehmen auch in der Nachkriegszeit verbunden. Hentzen verstirbt am 14.08.1978 in Bad Tölz.

Blume wird 1926 Chefkonstrukteur bei den Albatros Flugzeugwerken in Berlin. Er wechselt 1932 zu den Arado Flugzeugwerken, wo unter anderem Militär-Transporter entwickelt werden. Nach Kriegsende geht Blume nach Duisburg, wo er eine „Leichtbau und Flugtechnik GmbH" gründet, die das viersitzige Reiseflugzeugs „Blume Bl 500" projektiert, von dem zwei Prototypen bei Focke-Wulf in Bremen hergestellt werden. Sein Büro schließt sich daraufhin diesem Flugzeughersteller an und Blume ist an der Entwicklung der Transall C-160 beteiligt. Er verstirbt am 27.05.1964 in Duisburg.

Der von Martens, Blume und Hentzen gesteuerte „Vampyr" wird beim Rhönwettbewerb 1923 beschädigt und bei der HAWA repariert. Es wird entschieden, das Flugzeug dem Deutschen Museum München zu übergeben, dessen Errichtung nahezu abgeschlossen war. Im September 1924 wird der „Vampyr" laut Einlieferungsbeleg des Deutschen Museums nach München gebracht und dort ein Jahr später zur offiziellen Eröffnung im September 1925 direkt gegenüber einem Lilienthal-Gleiter ausgestellt. Das Leitwerk ist zur Veranschaulichung der Konstruktion nicht wieder bespannt. Auf der Schautafel zum Ausstellungsstück heißt es: *„Hochdecker Vampyr. Erfolgreichstes deutsches Segelflugzeug vom Rhön Wettbewerb 1922. Erbaut & wiederhergestellt v. d. Hannoverschen Waggonfabrik. Stifter: Flugtechnische Gruppe der Technischen Hochschule Hannover."* Im 2. Weltkrieg wird der „Vampyr" im Museum bei Bombenangriffen schwer beschädigt. Erst anlässlich des 42. Deutschen Luftfahrertages wurde der „Vampyr" am 06. Mai 1967 in einem Festakt dem Deutschen Museum übergeben, wo der „Vampyr" bis heute (nunmehr in Oberschleißheim) ausgestellt ist.

Markus Klemmer

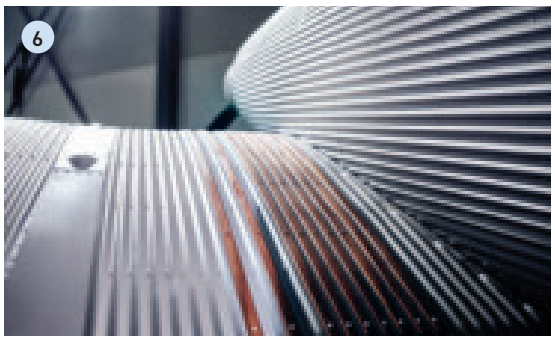
Hinweis: Eine Darstellung der 100-jährigen Geschichte der AFH im Zusammenhang mit der Entwicklung des Segelflugs erscheint demnächst als Buch.

Wie Spezialisten ein Flugzeug aus Wellblech bauen

1: Sie ist keine Echte, sondern der gelungene Neubau einer Junkers A50 in der gleichen Bauweise wie einst die berühmten Oldies. Die Wellblechbauweise hat sie legendär gemacht. Die Technik wird im Flugzeugbau heutzutage nicht mehr angewendet, weil sie unter anderem auch viel zu aufwendig ist.
2: Das Fahrwerk der Junkers A50 Junior wurde den technischen Erfordernissen den gültigen UL-Vorschriften angepasst

Im tiefsten Schwabenland, bei Oberndorf am Neckar, hat ein Schweizer Flugzeugbauer einen Hochtechnologiebetrieb für Luftfahrt errichtet, in dem nicht nur Teile für die Pilatus PC-24, einen der modernsten Business Jets, hergestellt werden, sondern wo auch nach modifizierten Plänen Oldtimer-Flugzeuge von Junkers aus Wellblech mit Erfolg neu entstehen. Neuestes Produkt: der Nachbau eines offenen Doppelsitzers vom Typ Junkers A50, der nun den Zusatz Junior trägt. Bei Junkers Flugzeugbau AG in Altenrhein am Bodensee kann man ihn zukünftig kaufen.

Damit hat Dieter Morszeck, Flugzeugnarr und Inhaber der Junkers Flugzeugwerke AG in Altenrhein am Bodensee, den Grundstein für einen neuen Oldie gelegt, nachdem das Flugzeugbauunternehmen Kaelin Aero Technologies in Oberndorf am Neckar (Zweitsitz in Einsiedeln/CH) schon zwei Junkers F13 mit den bulligen Sternmotoren gefertigt hatte. Die dritte Maschine befindet sich gerade im Bau. Es muss dazu gesagt werden, dass Morszeck ein Faible für alles aus Wellblech hat. Das gilt nicht nur für seine nachgebauten und zugelassenen Wellblech-Oldies der F13, sondern in der Vergangenheit auch für seine inzwischen veräußerte Firma RIMOWA, in der die hochstabilen und edlen Flugkoffer hergestellt werden.
Es muss so im Frühjahr 2020 gewesen sein, als er den zündenden Gedanken hatte, sich einen alten Junkers-Entwurf, einen Zweisitzer mit 80 PS-Motor, vorzuknöpfen und nach gemeinsamen Überlegungen mit dem Schweizer Firmenchef Dominik Kälin von Kaelin Aero Technologies diesen nach alten, überarbeiteten Plänen neu aufzulegen. Im Prinzip kein Problem für einen luftfahrttechnischen Betrieb, der gewohnt ist, unter höchsten Qualitätsstandards Teile für Business-Jets oder auch für Kampf- und Transportflugzeuge herzustellen. Mit Blech weiß man dort umzugehen. Doch genau dort lag die Herausforderung. Einer der Schlüssel war nämlich die Herstellung von nur 0,3 mm dünnen Alublechen, an denen man sich bei der F13 schon geübt hatte, diese hat noch dickere 0,6 mm Bleche.
Wie geht das mit der Herstellung solcher Bleche, die erst nach ihrer wellenartigen Profilierung im Verbund genietet ihre volle Festigkeit abgeben? Ganz einfach: Zwischen zwei gegenläufige Walzen, die so gleichmäßig wie ein Baumkuchen gedreht sind, werden die Bleche beim Durchlaufen zu ihrer Form gewalzt. Es war Henry Robinson Palmer, ein Ingenieur bei den London Docks, der als Erfinder sein Verfahren 1829 patentieren ließ.
Sehr viel später übernahm Graf Zeppelin für seine Starrluftschiffe zum Tragen der Außenhaut ein Duralumin-Gerippe aus speziell zu Stringern und Gurten verformten Blechteilen, die miteinander vernietet wurden. Die Grundlage des Metallflugzeugbaus! Ähnlich waren auch Hugo Junkers' erste Metallflugzeuge gefertigt, die zudem eine Vielzahl von Rohren aufwiesen, so auch für die Holme. Die geniale Anwendung von Wellblechen für die Beplankung – das war 1919 – kam bei der F13 zum Einsatz. Als erstes Ganzmetall-Verkehrsflugzug machte sie weltweit Furore.
1928 startete Junkers einen Tiefdecker-Doppelsitzer mit einem 59 kW/80 PS-Motor des Musters Armstrong-Siddeley. Damals bezeichnete man so etwas noch als Sportflugzeug, ein heute eher verpönter Ausdruck. Mit 10 m Spannweite und 7,12 m Länge hatte die A50, wie das Flugzeug fortan hieß, eine Abflugmasse von 600 Kilo. In der Serienversion wurde jedoch eine etwas stärkere Variante mit 63 kW/85 PS gewählt. Innerhalb weniger Wochen stellten



3: Die Junkers A50 mit einem 65-PS-5-Zylinder Armstrong-Siddeley-Genet-Sternmotor. Im Gegensatz zum Nachbau hatte das Original keine Speichen-, sondern Schalenräder. Ein Orignal-Exemplar steht im Deutschen Museum in München.
4: Eine Aufnahme aus dem Jahr 1930 zeigt das damals kleinste und größte Junkers-Flugzeug, die „G38"
5: Fahrwerksverstrebung und Räder unterscheiden sich deutlich von denen des Originals. Unter der glatten Cowling verbirgt sich ein Vierzylinder Rotax 912iS mit 100 PS.
6: Eine typische Wellblechbauweise. Für den Nachbau wurden eigens spezielle Walzen gedreht, die die nur 0,3 mm dünnen Alu-Bleche auf Form brachten.
7: Kompromisslos ersetzt moderne Elektronik das früher verwendete „Uhren-Panel". Für 179 000.- € kann man das auch erwarten!
Fotonachweis, historische Aufnahmen 3+4:
Archiv Junkers
Alle übrigen Bilder (Farbfotos):
Junkers Flugzeugwerke AG

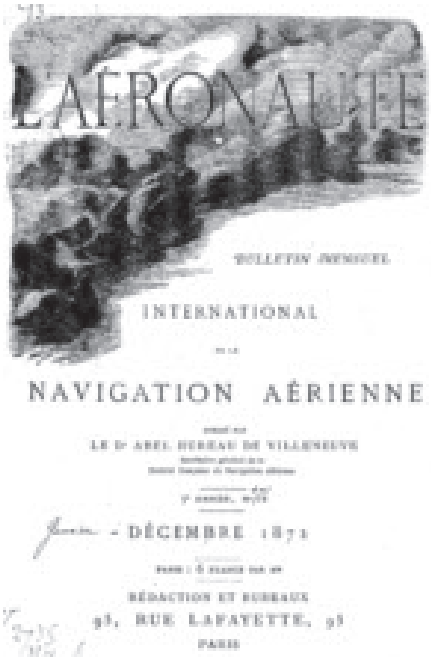
Werkspiloten im Jahre 1930 acht neue Weltrekorde auf. Der Verkauf konnte sich in der damaligen Zeit trotz Weltwirtschaftskrise mit rund 80 Exemplaren sehen lassen.
Warum also nicht heute mit etwas verbesserten Werkstoffen, besseren Motoren und neuen Leichtbau-Fertigungsmethoden so ein Flugzeug für die 600 Kilo UL-Klasse technisch überarbeiten und später als komplett zugelassenes Flugzeug für Flugzeugnostalgiker in Kleinserie auflegen? Das war die Intuition des ehemaligen Kofferproduzenten und Geschäftsmannes Morszeck.
Im Oberndorfer Hauptwerk wurde ein Jahr unter strengster Geheimhaltung nach geänderten Plänen und mit leicht auf 9,70 Meter verkürzter Spannweite eine Junkers A50 Junior gebogen, geschnitten, genietet und verschraubt, die nun im Rohbauzustand kurz vor der endgültigen Vervollständigung steht. Dazu kamen moderne Instrumente für die Avionik, die Navigation und die Motorüberwachung des jetzt verwendeten Rotax 912iS mit 100 PS. A50 „Junior", der mit einem MT-Propeller ausgestattet ist, soll mit 180 km/h marschieren. Das war früher seine Höchstgeschwindigkeit! Die jetzt errechnete Höchstgeschwindigkeit soll sogar bei 205 km/h liegen.
Junkers Junior erhält pflichtgemäß wie alle UL ein Gesamtrettungssystem, welches zwischen vorderem und hinterem Sitz installiert wird. Es wird von das System Galaxy von GRS eingesetzt. Noch nicht auf den Bildern sichtbar sind Kühllufteinlauf und Teile der Auspuffanlage.
Der DULV wird die Zertifizierung des Flugzeugs vornehmen, dessen Erstflug im Herbst sein soll. Das komplette Flugzeug soll inkl. Mehrwertsteuer flugbereit ab Werk 179.000 Euro kosten (Einführungspreis für die ersten 29 Maschinen). Dafür erhält der Kunde ein Juwel des Flugzeugbaus – und fast ein Schnäppchen im Vergleich zu einem Kunststoff-UL im oberen Preissegment.
Ein Schmuckstück an jedem Flugplatz wird es allemal sein. Nostalgie hat was, auch weil ein offenes Flugzeug, wo einem der Fahrtwind hinter dem Plexiglas-Windschild die Gesichtsbacken flattern lässt, nicht vergleichbar ist mit einem Kunststofffflieger.

H.P.

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

Alphonse Pénaud: 150 Jahre Modellflug

Alphonse Pénaud (Wikipedia)


L'AÉRONAUTE

BULLETIN MENSUEL

INTERNATIONAL

NAVIGATION AÉRIENNE

LE Dr ABEL HUREAU DE VILLENEUVE

DÉCEMBRE 1871

RÉDACTION ET BUREAUX

93, RUE LAFAYETTE, 93

PARIS

Der Originalbeitrag von Alphonse Pénaud in L'Aeronaut Januar 1872 mit der Abbildung seines Helikopters (www.gallica.bnf.fr)

Alphonse Pénaud startete am 18. August vor 150 Jahren das erste Modellflugzeug. Vor den Augen der Mitglieder der französischen Luftfahrt-Gesellschaft flog das Modell im Jardin des Tuileries in Paris in 11 Sekunden 40 Meter weit. Er nannte sein Modell „Planophore", es hatte 46 cm Spannweite, war 51 cm lang und wog 16 g. Die Druck-Luftschraube mit 21 cm Durchmesser wurde von einem verdrillten Gummistrang mit 5 g angetrieben. Und damit waren die Modellflieger schneller als die „Großen" – Otto Lilienthal flog erst 1891, also 20 Jahre später. Die Arbeit von Alphonse Pénaud war von großer Bedeutung für die weitere Entwicklung der Fliegerei.

Alphonse Pénaud wurde 1850 als Sohn eines Admirals geboren. Wegen einer Erkrankung der Hüfte musste er an Krücken gehen und konnte die Marine-Schule nicht besuchen. Mit 20 begann er sich mit der Fliegerei zu beschäftigen und wurde Mitglied der neu gegründeten „Société Aéronautique de France". Seine Entwicklungen begründeten seinen Ruf als einer der einflussreichsten Flugpioniere des 19. Jahrhunderts.

Die Flugstabilität

Seine Modelle und die späteren Entwürfe für personentragende Fluggeräte zeigten viele für die Flugstabilität wichtige Eigenschaften: Die Flügel hatten schon eine V-Form für die Querstabilität (auf manchen Abbildungen kann man die leicht hochgezogenen Flügelenden erkennen), für die Längsstabilität sorgte das Höhenleitwerk, die entscheidende Einstellwinkeldifferenz zwischen Tragfläche und Höhenleitwerk war vorhanden und die Bedeutung der Lage des Schwerpunkts hatte er auch erkannt. Mit Seitenleitwerken war nur ein Teil seiner Modelle ausgerüstet. Seine Fluggeräte gelten als die ersten, die dynamisch stabil fliegen konnten – dieser Satz beschreibt in Kürze seine Leistung. Er hatte sich nur kurz an Schlagflüglern probiert, in die viele der Flugpioniere erheblichen Aufwand investierten.

Eine wichtige Erkenntnis von Alphonse Pénaud war auch, dass

AEROPLANE AUTOMOTEUR

—

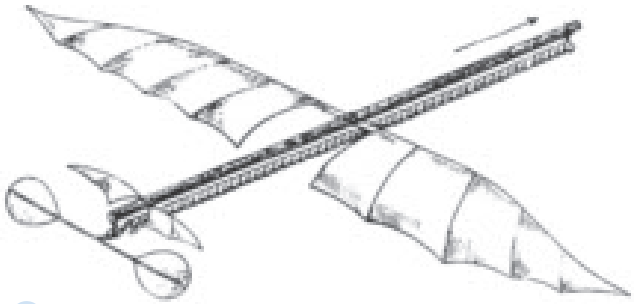
ÉQUILIBRE AUTOMATIQUE.

A la fin d'avril 1870, je présentais à M. de La Landelle et à notre honorable secrétaire général, M. Hureau de Villeneuve, un petit hélicoptère automoteur fondé sur la force de détorsion d'une ou de plusieurs lanières de caoutchouc préalablement tordues sur elles-mêmes. Cet hélicoptère se compose d'une hélice F, fixée à une tige de bois B, et d'une hélice mobile E. La tige B porte à sa partie supérieure un crochet G auquel est attachée une lanière de caoutchouc, dont l'extrémité inférieure est liée à l'axe de l'hélice E, montée sur le palier D. Lorsque l'on veut mettre en mouvement l'appareil, on fait tourner l'hélice E dans le sens contraire à celui de la rotation utile; on tord ainsi la lanière de caoutchouc, qui, abandonnée à elle-même, fait tourner l'hélice mobile directement et l'autre hélice par réaction.

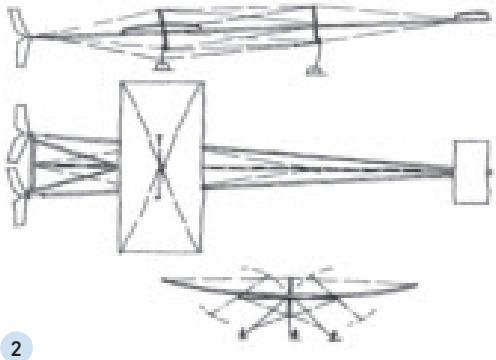
das Leistungsgewicht eines Gummimotors wesentlich günstiger ist als das einer Stahlfeder oder gar einer Dampfmaschine. Frühere Flugpioniere hatten mit gedehntem Gummi gearbeitet, das erforderte aber eine aufwendige Mechanik um damit einen Propeller anzutreiben. Der verdrillte Gummi bei Alphonse Pénaud löste das Problem auf einfache, elegante Art. Fünf Gramm Gummi 240 Mal verdrillt, das war sein Energiespeicher. Neben seinen „geflügelten" Fluggeräten entwickelte er auch „Hubschrauber" mit gegenläufigen Rotoren oben und unten, dazwischen der aufgedrehte Gummi als Antrieb – so wie es sie heute noch als Spielzeug gibt.

Personentragende Projekte

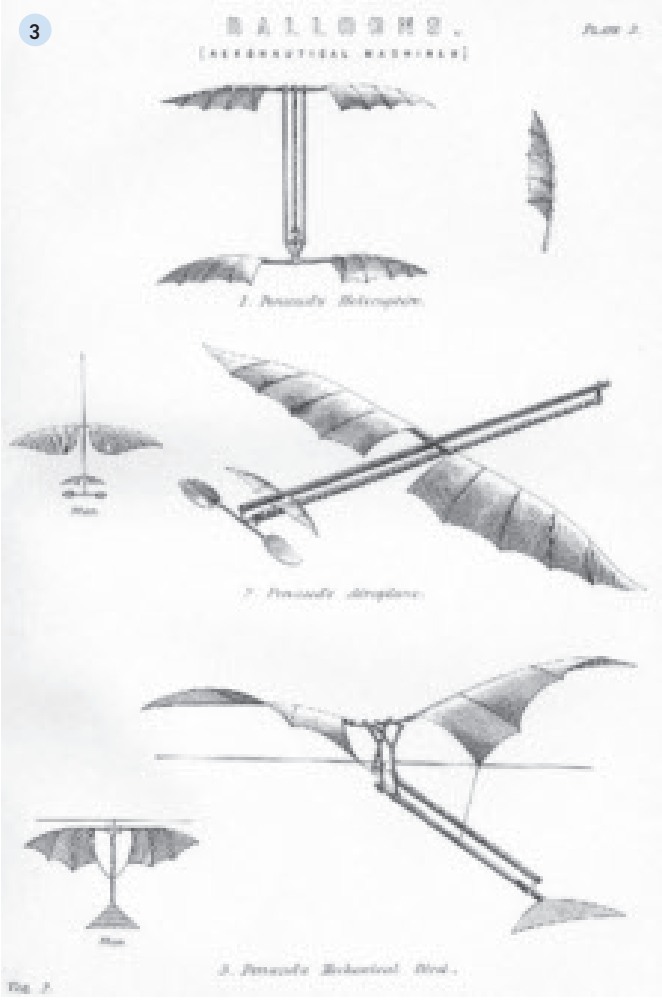
Alphonse Pénaud begnügte sich nicht mit Flugmodellen, er entwarf und patentierte auch personentragende Flugzeuge. Er veröffentlichte zahlreiche Arbeiten in der Zeitschrift L'Aéronaute (deren Mitherausgeber er war), unter anderem seine Erklärung des „Thermischen Aufwinds". 1876 ließ er sich ein erfolgreiches



1



2



3

1: Das Flugmodell „Planophore“ von Alphonse Pénaud (Wikipedia)
2: Das Siegermodell des ersten Wakefield-Wettbewerbs 2011 von E.W. Twining (Ch. D. Rushing: The Wakefield International Cup, 1996)
3: Übersicht einiger Flugprojekte von Alphonse Pénaud (Wikipedia)

Schwingenflugzeug mit einziehbarem Fahrwerk, gewölbten Tragflächen, gegenläufigen Propellern zum Drehmomentausgleich und Einrichtungen zur Kompensation der Ruderkräfte patentieren. Auch auf andere technische Entwicklungen erhielt er Patente, wie ein Differential-Barometer zum Erkennen von Steigen und Fallen.
Alphonse Pénaud gilt nicht nur als Vater des Flugmodellbaus. Er wies mit dem Planophore und späteren Arbeiten auch nach, dass mit flugfähigen Modellen preiswert und gefahrlos Erkenntnisse für personentragende Flugzeuge gewonnen werden können. Damit war er auch ein wichtiger Wegbereiter für die Flugzeug-Konstruktion, -Entwicklung und -Erprobung. Planophore-Modelle und Helikopter wurden Ende des 19. Jahrhunderts in nennenswerter Stückzahl als Spielzeug vertrieben.

Die Tragödie

1875 wurde er von der französischen Akademie der Wissenschaften mit einem Preis für seine brillanten Ideen ausgezeichnet. Diese wollte er auch umsetzen. Aber er war kein Geschäftsmann, sondern mehr der Ingenieur-Typ. Als er trotz vergeblicher Versuche keine Geldgeber für sein fortschrittliches Flugzeug-Projekt finden konnte und auch seine Leistung in der Öffentlichkeit nicht anerkannt wurde, nahm er sich im Alter von nur 30 Jahren verbittert das Leben.
Wie bei vielen Erfindungen gehen auch in der Luftfahrt die Meinungen der Historiker auseinander: War es Otto Lilienthal mit dem ersten Gleiter oder vielleicht doch schon Albrecht Ludwig Berblinger, der Schneider von Ulm? Waren es die Gebrüder Wright mit dem ersten Motorflug oder doch Gustav Weißkopf aus Leutershausen? Vor Alphonse Pénaud hatte sich Sir George Cayley schon 1809 mit Gleitern beschäftigt, aber mit welchem Erfolg? Oft hängt es davon ab, wie streng die Kriterien für den „Beweis“ sind oder wie gut vernetzt der Erfinder war, manchmal spielt auch die nationale Brille eine Rolle.
Neben seinen Entwicklungen gab Alphonse Pénaud auch zwei Impulse für die Zukunft. Es ist belegt, dass Vater Milton Wright 1874 seinen Söhne Wilbur und Orville eines der Pénaud-Flugspielzeuge schenkte und damit ihre Begeisterung für die Fliegerei auslöste – was dann im Jahr 1903 im ersten Motorflug gipfelte.

Der Gummimotor bis heute

Und der Gummimotor ist 150 Jahre später immer noch der Antrieb von Wakefield-Modellen (F1B). Die modernen Konstruktionen mit 180 cm Spannweite und 200 g leicht steigen von 30 g Gummi antrieben auf rund 80 m Höhe und gleiten dann. Alle zwei Jahre finden in dieser Freiflugklasse FAI-Weltmeisterschaften statt. Und der Team-Weltmeister erhält den „Alphonse Pénaud Pokal“.
Seit 1979 vergibt die FAI das „Alphonse Pénaud Aeromodelling Diploma“ für dauerhafte, herausragende Leistungen im Bereich des Modellflugs. Für 2020 wurde diese Auszeichnung dem britischen F3A & F3P Kunstflieger Matthew Hoyland zugesprochen.
Schon 1911 hatte der englische „Viscount Lord Wakefield of Hythe“ einen Pokal gestiftet für die beste Leistung eines Gummimotormodells – daher der Name dieser Klasse. Beim ersten Wettbewerb siegte E. W. Twining (GBR), sein Modell hatte 64 cm Spannweite,

eine Länge von 114 cm und zwei Propeller. Der Pokal verschwand nach ein paar Jahren spurlos, aber der Nachfolgepokal, den Lord Wakefield dann 1928 spendete, geht noch heute (das Original von 1928!) an den F1B-Weltmeister. Er dürfte damit einer der Sporttrophäen mit der längsten Tradition sein. Wurde in den Anfangsjahren noch mit einer unbegrenzten Gummimenge geflogen, wurde diese ab 1954 von 80 g stufenweise auf heute 30 g herabgesetzt. Der aktuelle Pokalinhaber ist Mickael Rigault (Frankreich), der letzte deutsche F1B-Weltmeister war 1985 Rainer Hofsäß.

Weitere Details und Quellen

Informationen über das Leben und Werk von Alphonse Pénaud sind im deutschen und englischen Wikipedia und auf www.britannica.com zu finden. Auf der Webseite www.gallica.bnf.fr der Französischen Nationalbibliothek kann der Originalbericht in „L'Aéronaute" von Alphonse Pénaud über seine Entwicklung, seine Berechnungen und seine Flüge nachgelesen werden, auf www.endlesslift.com gibt es eine englische Übersetzung. Mit der „Suche nach dem ersten Modellflieger" beschäftigt sich ausführlich der Historiker Dr. Michael Sip im ersten Kapitel von „Das große Handbuch Modellflug", München, 2008.

Text: Bernhard Schwendemann

Einladung zum Scale-Treffen 2021 in Longkamp

Den Fans von vorbildgetreuen Flugmodellen ist das Scale-Treffen des vergangenen Jahres beim Koblenzer Modellflugverein – mit den vielen hervorragend gebauten Modellen, der Präsentation eines 300 ccm-Umlaufmotors, den Trainingsflügen der Teampiloten und dem zwanglosen Fliegen bis in die Abendstunden – noch gut in Erinnerung.

Das diesjährige Scale-Treffen findet vom 21. – 22. August auf dem Modellflugplatz des MFS-Longkamp statt. Fachsimpeln, neue Projekte diskutieren und freies Fliegen sind angesagt. „Fliegen just for fun" – egal ob Schaumwaffel, Warbird, Kunstflugzeug, Doppeldecker oder Jet, es können alle Piloten mit vorbildgetreuen Modellen teilnehmen.
Der Mix aus Freizeitsport „Fliegen just for fun" und Wettbewerbsszene wird beibehalten. So werden im Rahmen des Treffens auch Wertungsflüge zum 2. Teilwettbewerb der Deutschen Meisterschaft F4 durchgeführt. Ausschreibung und nähere Infos gibt es auf der Modellflug-Homepage des DAeC. Wer mitmachen möchte, sollte sich bis zum 13.08.1921 bei **marcus.hausmann@daec-modellflugsport.de** anmelden. Die Anwesenheit von Teampiloten und Punktrichtern bietet weiterhin auch die Möglichkeit, sich näher über die F4-Wettbewerbsklassen zu informieren.
Damit das Ganze in einem überschaubaren Rahmen bleibt und den dann gültigen COVID 19-Bestimmungen entspricht, ist eine vorherige Anmeldung notwendig – auch um kurzfristig auf Änderungen reagieren zu können.

Weitere Informationen und Anmeldung bei:
Marcus Hausmann – Sportausschuss Scalemodelle –
F4 im DAeC **marcus.hausmann@daec-modellflugsport.de**
oder Ludwig Feuchtner – Scale-Fachreferent im LSVRP
ludwig-feuchtner@t-online.de

Ludwig Feuchtner

Durchführungsverordnung angepasst

Am 18.06.2021 trat das „Gesetz zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947" in Kraft. Damit ist die Grundlage für die Erteilung von Betriebserlaubnissen an die Luftsportverbände geschaffen. In diesen Erlaubnissen wird zukünftig der Betrieb des Modellflugs innerhalb der Verbände bzw. für ihre Mitglieder und Gastflieger geregelt sein. Mit dem Inkrafttreten der Gesetzesänderungen geht auch die Kostenpflicht für die Betreiberregistrierung beim LBA einher. Diese Registrierung kostet 5 € für Verbandsmitglieder, die über ihren Verband gemeldet werden.

Die Bundeskommission Modellflug hat in den letzten zwei Jahren eine Vorlage für die nun anstehende Betriebserlaubnis entwickelt. In den „Standardisierten Regeln für Flugmodelle" (StRfF) ist die Best Practice beschrieben, wie der Modellflug schon seit Jahren in Deutschland betrieben wird. Das Dokument ist in Zusammenarbeit mit allen Modellflugsparten und Fachleuten aus allen Modellflugbereichen entstanden. Es steht auf einer sehr breiten und kompetenten Basis. Es werden alle Betriebsarten vom Freiflugmodell bis zum 3D-Hubschrauber betrachtet. Das Änderungsgesetz löst die bisherigen nationalen Regeln ab und spannt gleichzeitig den Rahmen dafür auf, dass in Deutschland entsprechend dem neuen EU-Luftrecht der Modellflug im Verbandsrahmen wie bisher fortgesetzt werden kann. Die beim Betrieb zu beachtenden Grundlagen werden zukünftig „verbandsinterne Verfahren" sein, sobald die Verbände per Betriebserlaubnis legitimiert sind, diese Verfahren zu etablieren und risikobasiert fortzuentwickeln. Genau diese Aufgabe erfüllen die StRfF.
Mit der Veröffentlichung des Gesetzes tritt auch die Kostenpflicht der Betreiberregistrierung beim LBA in Kraft. Seit dem 18.06.2021 kostet jede Registrierung, die der DAeC für seine Neumitglieder an das LBA weitergibt, eine Gebühr von 5 €. Verglichen mit der Gebühr von 20 bis 50 €, die eine Einzelregistrierung beim LBA kostet, ist dies ein großer Vorteil für die Mitglieder der Verbände.
Unabhängig von der in Kraft getretenen nationalen Gesetzesänderung bleibt die im EU-Recht geregelte Übergangsfrist für den Modellflug bis 01.01.2023 bestehen, wonach wie bisher ohne Betriebserlaubnis nach Art. 16 DVO (EU) 2019/947 im Verbandsrahmen weiterhin Modellflug praktiziert werden darf.

Modellflug im DAeC

Abschied von einer treuen Seele

Bewährter Transporter der Luftwaffe war eine Bremer Entwicklung

Er läuft. Und läuft. Und läuft. Und läuft ... sagte Volkswagen einst seinem Käfer nach.
Sie flog. Und flog. Und flog ... darf man zu Recht von der Transall behaupten. Die deutsch-französische Entwicklung erwies sich als ausgesprochen „strapazierfähig" und war bei beiden Luftwaffen mehr als fünfzig Jahre im Einsatz.
Foto: Bundeswehr, Stefan Petersen

In unserer Zeitschrift schreiben wir nicht über Militärluftfahrt. Das würde unserer namensgebenden Aufgabenstellung als Luftsport-Magazin nicht entsprechen. Und nun doch eine Ausnahme? Ja, auf die Bremer Regionalseiten gehört zu Recht, wie wir meinen, die Würdigung eines Flugzeugtyps, an dessen Konzeption, Entwurf, Fertigung und Wartung auch damalige und spätere Luftsportler aus Bremer Vereinen beteiligt waren. In den Cockpits saßen Piloten – erst ab 2007 auch Pilotinnen – aus ganz Deutschland, die zum Teil aus dem Segel-, Motor- oder Ultraleichtflug kamen und an ihren dienstfreien Wochenenden oft auch weiter in Luftsportvereinen flogen.

Militärische Transportflugzeuge stehen stets im Schatten der überschallschnellen, aerodynamisch und technisch ausgefeilten Entwicklungen, die man vor Jahren noch der Science-Fiction zugeordnet hätte. Wenn Transportflugzeuge überhaupt Beachtung finden, dann weil sie wegen ihrer wuchtigen Auftritte, ihrer Zuladefähigkeit oder ihrer beachtlichen Triebwerke beeindrucken. Mit all diesem konnte die Transall C-160 nie für sich punkten. Sie blieb stets das Mittelmaß, für das sie einst auch ausgelegt wurde und verblasste, wenn sie auf Air Shows neben Hercules oder Starliftern stand und erst recht im Vergleich zu Galaxies und Antonovs.

Aber wie so oft: Auf die inneren Qualitäten kommt es an. Bei allen, die tagtäglich mit der Transall zu tun hatten, war sie in hohem Maße beliebt und geachtet. Die Transall war vielseitig, zuverlässig und robust. Sie erwies sich schnell als ausgereift; fliegerisch galt sie als gutmütig, berechenbar, aber dennoch belastbar, und bewies schon bald ihre Einsatztauglichkeit ohne lange Ausfallzeiten. Ende dieses Jahres wird beim LTG 63 in Hohn die letzte „Trall" außer Dienst gestellt und feierlich verabschiedet – mit Dankbarkeit für den klaglosen, treuen Packesel, aber auch mit Wehmut, wie Techniker und Piloten gerne einräumen.

Nicht ganz sechzig Jahre sind seit dem Erstflug des ersten Prototypen vergangen, die noch verbliebenen Einsatzmaschinen haben rund fünfzig Jahre auf dem Buckel auch die französische Luftwaffe betreibt noch immer einige C-160. Ein großer Wurf also von den Konstrukteuren an der Weser. An der Weser? Richtig, die Transall ist in entscheidendem Maß buchstäblich an der Weser entstanden und zwar in der Werftstraße 180 im Bremer Stadtteil Gröpelingen, um ganz genau zu sein. Zu dieser Zeit gehörte zur Schiffbauwerft AG Weser die „Weser"-Flugzeugbau GmbH. In den Konstruktionsbüros der Werft waren zunächst auch die Entwicklungsingenieure der Weserflug ansässig, die die Transall – wie in jener Zeit üblich – am Zeichenbrett allein mit dem Rechenschieber konstruierten. Nicht anders übrigens als ihre französischen Kollegen bei Nord Aviation und dem Hamburger Flugzeugbau (HFB), mit denen die Transall als Gemeinschaftsentwicklung entstand. Der zweite Prototyp hob dann auch unmittelbar neben der Weser ab – zwar nicht vom Werftgelände für die Schiffe, sondern vom weserflugeigenen Flughafen Lemwerder, der direkt neben dem Fluss lag. Zweihundertdreizehn Transall wurden bis 1985 gebaut und von der deutschen, französischen, türkischen und südafrikanischen Luftwaffe sowie von einigen wenigen zivilen Betreibern eingesetzt. Wo immer sie eingesetzt war: Nie machte die Transall viel Aufhebens um sich selbst; sie blieb unauffällig und bescheiden – typisch norddeutsch eben. Obwohl: Allein der Vielzahl ihrer humanitären Hilfseinsätze wegen hat sie sich nicht nur bei den Hilfsbedürftigen, sondern auch in der kritischen deutschen Öffentlichkeit Anerkennung und Wohlwollen verdient. Mehrfach wurden mit der C-160 Hungersnotgebiete in Ostafrika oder der Sahelzone mit Lebensmitteln versorgt und medizinische Hilfsgüter in die vom Ebolafieber betroffenen Staaten Westafrikas eingeflogen.

Nach den Waldbränden in der Lüneburger Heide 1975 wurden zwei Transall für Feuerlöscheinsätze vorbereitet und einige Male gegen Waldbrände in Deutschland und auf Sardinien eingesetzt. Für wissenschaftliche Zwecke flog sie zur Erforschung der Ozonschicht über der Arktis. Nicht unerwähnt bleiben dürfen natürlich die Versorgungsflüge für die eingeschlossene Bevölkerung in Sarajevo und Srebrenica während des Bosnienkrieges Anfang der Neunzigerjahre sowie Einsätze unter UN-Mandat in Afghanistan.

Das Lufttransportgeschwader 63 in Hohn verabschiedete die Transall 50+40 mit einer

Sonderlackierung. Sie wird auf dem ehemaligen Heeresflugplatz Roth ausgestellt. Am Standort Hohn wird es danach kein aktives Einsatzgeschwader mehr geben. Das Nachfolgemuster der Transall, der Airbus A400M, bleibt ausschließlich in Wunstorf und Lechfeld stationiert. Vereinzelten Meldungen, nach denen Hohn mit der Ausmusterung der letzten Transall zu einem zivilen Verkehrsflughafen für Schleswig-Holstein umgewandelt werden könnte, entbehrten von jeher jeder Grundlage. Hohn bleibt weiterhin für den Flugbetrieb der Luftwaffe aktiv, auch ohne ein dort beheimatetes Geschwader. Damit wird auch die CTR Hohn voraussichtlich weiter bestehen bleiben.

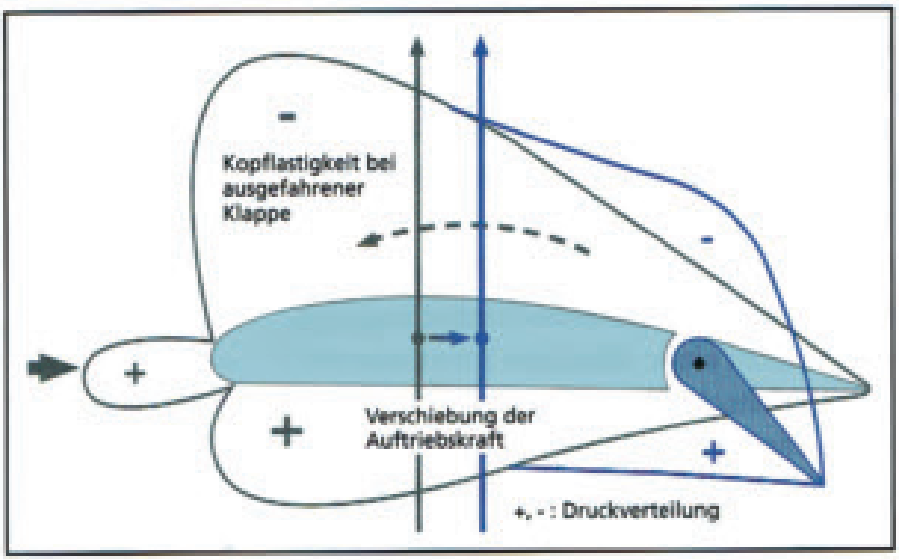
Ralf-Michael Hubert

Gekommen ist sie in den Sechzigerjahren ohne viel Aufsehen. Aber so soll sie nicht verabschiedet werden, befand man beim LTG 63 in Hohn und spendierte der 50+40 eine Sonderlackierung. Foto: Bundeswehr, Stefan Muth

„Sarajevo Approach“

Spektakuläre Anflüge der Transall sieht man auf YouTube bei den Suchbegriffen „Transall Sarajevo Approach“. Um feindlichem Beschuss mit Handfeuerwaffen bei der Landung so lange wie möglich auszuweichen, wird der Endanflug hoch angesetzt und die überschüssige Höhe erst in einem sicheren Bereich, d. h. kurz vor dem Pistenkopf, abgebaut. Da wegen der Bedrohung durch die serbische Armee in Sarajevo so angeflogen werden musste, ist das Verfahren in der Fliegerwelt als Sarajevo-Approach bekannt geworden. Für die Luftwaffe war es unter dem Begriff „Steilsichtanflug“ schon lange vor dem Bürgerkrieg in Ex-Jugoslawien ein Anflugverfahren, das gelehrt und bei Checkflügen abgeprüft wurde. Bei diesem Anflugverfahren werden bei einer Fahrt von max. 129 KIAS die Triebwerke auf Idle gezogen, die Landeklappen auf die Maximalstellung von 59° gebracht und die Speed-Brakes auf der Tragflächenoberseite ausgefahren. Was all das bewirkt, zeigen die Aufnahmen am deutlichsten. Ein kleiner Anhaltswert: In dieser Konfiguration sinkt die Maschine mit bis zu 4.000 ft/min und mehr.

Wie kommt es, dass (neben den Triebwerken in Leerlaufstellung) allein ein Klappenausschlag „den Karton so massiv in den Keller rauschen lässt“? Kleiner Ausflug in die Aerodynamik mit einem Auszug aus dem AOPA Safety Letter Nr. 31, Juni 2017*: „Der Auftrieb an einem Tragflügelprofil entsteht durch Überdruck an



der Unterseite sowie Unterdruck an der Oberseite. Die Druckverteilung über die Flügeltiefe hat einen bestimmten Verlauf. Durch Ausfahren der Landeklappe verändert sich der Verlauf und es vergrößert sich die Fläche, d. h. der Auftrieb wird höher. Die Auftriebskraft als Resultierende aus der Druckverteilung greift in einem bestimmten Punkt an der Tragfläche an. Die Massenverteilung des Gesamtsystems ‚Flugzeug‘ ist so gewählt, dass damit dieser Punkt (bei vereinfachter Betrachtung) mit dem Schwerpunkt des Flugzeuges zusammenfällt. Durch den Flächenzuwachs der Druckverteilung an der Tragflügelhinterkante bei ausgefahrener Klappe verschiebt sich die Auftriebskraft. Es entsteht ein Moment, das Flugzeug wird kopflastig, da sich die Lage des Schwerpunktes ja nicht verändert.“

Die Abbildung verdeutlicht den Zuwachs des Unterdrucks im Bereich der bei ausgefahrener Klappe nunmehr erkennbar zur Flügelhinterkante hin verschobenen größten Profilwölbung, also etwa an der Stelle des Klappendrehpunktes. An dieser Stelle wächst auch der in seiner Bedeutung oft unterschätzte Druck auf der Flügelunterseite deutlich an, siehe die jeweils blau gezeichneten Bereiche der Zuwächse an Unter- bzw. Überdruck.

*Die AOPA Deutschland hat ihrerseits den Text leicht gekürzt von der Flugsicherheitsmitteilung fsm 1/95 des LBA übernommen.

AOPA / Ralf-Michael Hubert

Nicht beschuldigen, aber aus Fehlern lernen

„Puh – das ist ja gerade noch einmal gut gegangen! Das war verdammt knapp! Wenn es wirklich schiefgelaufen wäre, dann wäre ich wohl nicht mit heiler Haut davongekommen. Aber ich will das kleine Missgeschick lieber schnell vergessen. Im Verein scheint ja niemand etwas bemerkt zu haben. Also Klappe halten und so tun, als ob nichts war. Manchmal muss man eben Glück haben."
Stimmt – manchmal muss man einfach Glück haben. Wäre das Glück nur nicht so unzuverlässig. Der nächste, der vielleicht den gleichen Fehler begeht, hat womöglich kein Glück. Deswegen hat die Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen in Tarmstedt beschlossen, zur Unfallprävention eine Vorgehensweise aus der kommerziellen Luftfahrt für den Verein zu übernehmen. Die Kernidee lässt sich in wenigen Worten umreißen: Fehler sollen nicht unter den Tisch gekehrt werden. Sie sollen zugegeben und analysiert werden. Aus den gemeldeten Fehlern oder Beinahe-Unfällen sollen Erkenntnisse gewonnen und kommuniziert werden, sodass alle anderen für ihre eigene Flugsicherheit etwas daraus lernen können.

Das Resultat mancher Fehler ist bisweilen so offensichtlich, dass es nicht wegzudiskutieren ist. Andere Fehler bleiben glücklicherweise folgenlos und dadurch oft unbemerkt. Genau um die aber geht es aber dem „Team Safety" des Vereins, das von den Fluglehrern Björn Melzer und Soufian El Allouki geleitet wird. Dem Team Safety ist natürlich bewusst, dass niemand gern seine Fehler zugibt. Daher wird nicht nur Vertraulichkeit garantiert, sondern auch zugesichert, dass die Ehrlichkeit zur Meldung von Fehlern sanktionsfrei bleiben wird. In der kommerziellen Luftfahrt wird das als non-punitive Fehlerkultur bezeichnet (lat. punire – bestrafen).
„Niemand, der sich überwindet und einen Fehler zugibt, muss Angst haben, dass er oder sie daraufhin mit Konsequenzen gemaßregelt wird", erklärt Björn Melzer, „das würde den Ansatz einer offenen Kommunikation ja konterkarieren." „Wer andere Mitglieder vor ähnlichen Situationen schützen will, aber dennoch den eigenen Namen nicht nennen möchte, kann seine Erfahrungen auch anonym mitteilen.", ergänzt Soufian El Allouki.

Fehler offen einzuräumen, damit man selbst und alle anderen daraus lernen können, um tragische Vorfälle aus vergleichbaren Situationen möglichst ausschließen zu können, ist zweifellos eine effektive Herangehensweise zur Unfallverhütung. Vieles, was effektiv ist, wird von den Betroffenen zwar grundsätzlich eingesehen, für das persönliche Verhalten aber gar nicht, widerwillig oder mit Bedenken akzeptiert. Deswegen hat das Team Safety aus Tarmstedt die Hintergründe, Vorgehensweise und Rahmenbedingungen des Fehlermeldeverfahrens auf der internen Internetseite noch einmal ausgeführt. Weil die Kernpunkte so deutlich angesprochen sind, zeigen wir sie hier. Um den Hintergrund gleich eingangs zu verdeutlichen, spricht das Team Safety auch nicht von einer Fehlermeldung, sondern von einem Safety-Report. Damit wird jedem bewusst, dass er oder sie mit der Meldung nur Erkenntnisse zur Flugsicherheit aller liefert und es nicht darum geht, sich selbst anzuklagen.

Safety Report
Hier kannst du sicherheitsrelevante Vorfälle melden. Wenn Du möchtest auch anonym (funktioniert auch ohne Login)! Was ist es wert, gemeldet zu werden?

Grundsätzlich alles, was in deiner Einschätzung dazu dient, dass wir alle davon lernen können, um Ähnliches in Zukunft zu vermeiden. Zu jedem Unfall bzw. zu jeder Störung gehört ein Vielfaches an Situationen, die sehr ähnlich abgelaufen sind, aber glücklicherweise nicht zu einem Unfall geworden sind, weil eine der sprichwörtlichen Käsescheiben gehalten hat. Unter diesen Vorfällen wiederum gibt es zahlreiche, die niemandem außer dir selbst aufgefallen sind. Und genau um diese geht es uns. Wann immer du im Nachhinein denkst, das hätte ins Auge gehen können oder „gerade nochmal Glück gehabt", ist es ein Thema für einen vertraulichen Bericht. (Auch wenn du bei anderen etwas siehst, das nach deiner Ansicht sicherheitsrelevant ist, du aber niemanden persönlich vor den anderen vorführen möchtest, kannst du es hier berichten.)
Damit du diesem Berichtssystem deine Mitteilungen „anvertraust", garantieren wir dir hier Folgendes:

Unabhängig:
Das Team Safety arbeitet unabhängig von Strukturen der Vereinshierarchie. Mitglieder des Vorstands oder des erweiterten Vorstands gehören daher nicht dem Team Safety an. Aufgabe des Teams ist es, sicherheitsrelevante Probleme zu identifizieren und so für die Mitglieder und Entscheidungsträger aufzuarbeiten, dass daraus für die Zukunft gelernt werden kann.

Freiwillig:
Die Berichte hier werden grundsätzlich freiwillig verfasst. Niemand darf von einem anderen verlangen, hier einen Bericht zu verfassen.

Vertraulich:
Dein Bericht wird niemandem (auch nicht dem Vorstand oder Ausbildungsleiter) weitergeleitet. Daher haben wir die Möglichkeit geschaffen, den Bericht anonym zu verfassen. Die Namensnennung ist freiwillig und kann hilfreich sein, wenn für dich Rückfragen durch das Safety-Team ok sind oder du aus anderen Gründen eine persönliche Aussprache mit dem Team Safety wünscht.

Non-Punitiv:
Und dieser Punkt ist ganz wichtig. Auch wenn du hier eine Regelverletzung meldest, sei es luftrechtlicher Art oder eine Überschreitung von Vereinsregeln, wird es nicht zu Sanktionen führen.
Wenn du eine Regelüberschreitung eines anderen Mitglieds an den Vorstand melden willst, ist dies hier nicht der richtige Platz (siehe Punkt „Vertraulich").

Daran angefügt ist ein Meldeformular, das wahlweise mit Namen versehen werden kann oder auch nicht und von der Homepage des Vereins aus an das Team Safety versandt wird. Die Absenderadresse ist damit nicht erkennbar.

Bei Redaktionsschluss dieses Heftes, Ende Juni, konnte das Team Safety schon erste Reaktionen verzeichnen, aus denen – und vielleicht weiteren – sich Erkenntnisse ergeben könnten, wie, an welchen Stellen und in welchen Momenten man die Flugsicherheit noch weiter verbessern kann.

Ralf-Michael Hubert

Neuer Vorstand der Flugsportgruppe in Weser-Wümme

Benjamin Marquardt, Norbert Paßgang, Hans-Joachim Blohme, Wolfgang Bich (v.l.n.r.)
Foto: Kruth

Putztag in Weser-Wümme – Sommersaison-Eröffnung mit glänzenden Flugzeugen
Foto: Kruth

Pünktlich zur Flugsaison 2021 hat sich die Flugsportgruppe in Hellwege mit einem Führungsteam neu aufgestellt. Zwei Personen des bisherigen Vorstandes machen für drei Jahre weiter. Zwei Mitglieder sind neu hinzugewählt worden. Erster Vorsitzender Hans-Joachim Blohme freut sich über das entgegengebrachte Vertrauen der Mitgliederversammlung vom 12. Mai, zusammen mit dem neuen Schatzmeister Benjamin Marquardt.

Die neue Führungsriege, die durch Fachgebietsleiter unterstützt wird, setzt sich aus dem Vorsitzenden Hans-Joachim Blohme, seinem Stellvertreter Wolfgang Bich, dem Schatzmeister Benjamin Marquardt und dem Schriftführer Norbert Paßgang zusammen.

Zahlreiche Aufgaben und Herausforderungen, sowohl im Flugbetrieb als auch am Flugplatzgelände mit seinen Gebäuden und Fachabteilungen, lassen alle zuversichtlich in die nächsten Monate blicken. Laut dem neuen Vorsitzenden Blohme will man dazu die Einschränkungen der Pandemie rasch und optimistisch hinter sich lassen und das soziale Miteinander und die harmonische Zusammenarbeit mit allen Mitgliedern in den Vordergrund rücken. Für die kommenden Herausforderungen sei der Blick optimistisch nach vorne gerichtet.

Jochen Kruth
Öffentlichkeitsarbeit FSG Airbus Bremen e. V.

BVL Ultraleichtflug-Sparte gut aufgestellt

Zufriedene Gesichter gab es während der letzten Mitgliederversammlung der Sparte Ultraleichtflug des Bremer Verein für Luftfahrt am Flugplatz Rotenburg/ Wümme (EDXQ).

Die Ultraleichtfluggruppe ist gut aufgestellt. Bei sieben Neueintritten erwartet Ausbildungsleiter Andreas Huth, dass mindestens vier Schülerinnen und Schüler dieses Jahr den Weg zur Lizenz finden werden. Interessant dabei ist, dass sich Huth für eine Ausbildung testweise auch auf der Airlony Skylane, parallel zur altbewährten Ikarus C42, entschieden hat. Nach vorne schauend wird jedoch die Schulung auf die C42 konzentriert.

Zentraler Bestandteil in der Ausrichtung der Gruppe ist die Neuanschaffung einer GROPPO G70 mit 600 kg-Zulassung. Diese befand sich bei Redaktionsschluss Anfang Juli noch in der Produktion und wird nach Erwartung des Gruppenleiters Reinhard Nuhn bei Erscheinen dieses Heftes vermutlich bereits ausgeliefert und im Vereinsflugbetrieb sein.

Außerdem standen turnusgemäß die Wahlen der Gruppenleitung an. Während Reinhard Nuhn als Gruppenleiter und Stefan Jozkiewicz als Kassenführer in Ihren Ämtern bestätigt wurden, freut sich die Gruppe mit der Wahl von Claus Wiltzer als stellvertretendem Gruppenleiter und Philipp Brombach als Schriftführer über einen Zuwachs im Führungsteam.

Phlipp Brombach

Gruppenleitung der UL-Sparte des BVL, v.r.n.l. Claus Wiltzer, Reinhard Nuhn, Stefan Jozkiewicz, Philipp Brombach

Condor-Restaurierung abgeschlossen

Erste Komplettmontage, bevor die FW 200 für den Transport nach Berlin wieder demontiert wurde; Foto: Condor Team.

Abschied von der Stätte ihrer Wiedererstehung zum Transport nach Berlin; Foto: Anne Bunde.

Über zwanzig Jahre haben Gruppen von Ehrenamtlichen in Bremen, Hamburg und Oberursel an der Restaurierung einer Focke-Wulf FW 200 „Condor" gearbeitet. Jetzt sind ihre Arbeiten endgültig abgeschlossen. Als eines der letzten Großbauteile verließ im Juni der Rumpf eine Halle im kleinen niedersächsischen Ort Stuhrbaum und ging per Tieflader auf die Reise nach Berlin. Dort wird das Flugzeug beim Deutschen Technikmuseum seine neue und endgültige Heimat finden. In Berlin wird die „Condor" dann abermals von Ehrenamtlichen dieser Gruppen für das Museum komplett montiert. Seiner erheblichen Größe wegen ist die Ausstellung der „Condor" in den innerstädtischen Museumsräumen an der Trebbiner Straße allerdings nicht möglich. Zu sehen ist die FW 200 daher zukünftig im Hangar 7 auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof.

Die ausgestellte Maschine ist aus insgesamt vier FW 200 der Baureihen C-1, C-3 und C-4 entstanden, die allesamt während des zweiten Weltkrieges in Norwegen verloren gingen. Nach zum Teil abenteuerlichen und aufwändigen Bergungen wurden die verwertbaren Wrackstücke zur Auswertung, Aufarbeitung oder zum Nachbau nach Bremen gebracht.

Die gesamte Geschichte der Restaurierung und des Entstehens der demnächst in Berlin ausgestellten „Condor" ist auf einer lesenswerten Internetseite dokumentiert, die durch eine detailreiche Informationstiefe überzeugt. Wen interessiert, wie die FW 200 des Deutschen Technikmuseums nach über siebzig Jahren ihren Weg von verschiedenen, entlegenen Absturzorten in Norwegen nach Berlin gefunden hat, dem sei die Webseite **https://fw200-restaurierung-bremen.de** empfohlen.

Was die Gruppen freiwilliger Restauratoren in bescheidener Zurückhaltung nicht über sich selbst geschrieben haben, ist die hohe Achtung und Anerkennung, die sie ganz ohne Frage verdienen.

Der Dank aller Luftfahrtenthusiasten und zukünftiger Museumsbesucher gebührt ihnen für die Bereitschaft, ihre im aktiven Berufsleben erlangten Kenntnisse und Fähigkeiten über einen langen Zeitraum in dieses Projekt eingebracht zu haben. Nur mit einer großen Portion Idealismus, Gemeinsinn, profundem Wissen und solidem Handwerk, mit Ausdauer, einer bisweilen notwendigen Leidensfähigkeit und ohne Scheu vor Rückschlägen ist eine solche Mammutaufgabe erfolgreich zu beenden. „Chapeau" dem gesamten FW 200-Team an allen Standorten und den beteiligten Unterstützern Airbus, Lufthansa Berlin-Stiftung, Rolls Royce und dem Deutschen Technikmuseum.

Ralf-Michael Hubert

Jubiläum: Fünfzig Jahre Erstflug VFW 614

Mit einem letzten Ausflug in die Großluftfahrt möchten wir auf diesen Seiten an den Erstflug der VFW 614 vor fünfzig Jahren erinnern. Am 14.07.1971 startete vom Verkehrsflughafen Bremen der erste Prototyp D-BABA zum Premierenflug des ersten (west-)deutschen Düsenverkehrsflugzeuges. Die „614" hatte das Pech, in wirtschaftlich schwierige Jahre hineingeboren worden zu sein: Bedingt durch die Ölkrise 1973 gewannen Turboprop-Regionalverkehrsflugzeuge unerwartet wieder an Attraktivität, auf deren Ersatz durch einen Jet die VFW 614 eigentlich zielte. Zu einer Hochlohnphase Anfang der 1970er-Jahre kam eine starke Aufwertung der D-Mark. Beides verteuerte die 614 auf dem Weltmarkt. Der für den weltweiten Vertrieb zuständige niederländische Partner Fokker trieb zudem vorrangig den Verkauf seiner hauseigenen Modelle F 27 und F 28 voran. Erst Anfang der Neunzigerjahre konnten sich Jets auch auf Regionalstrecken durchsetzen, begründeten die Verkaufserfolge von Bombardier und Embraer und bewiesen damit, dass die Überlegungen von den am Programm VFW-614 Beteilig-

ten im Grunde genommen richtig waren. Fazit: eine technisch gute Entwicklung, die zum falschen Zeitpunkt kam. Nur 16 Seienmaschinen konnten an eine dänische, zwei französische Regionalfluggesellschaften und an die Flugbereitschaft der Luftwaffe verkauft werden. Die DLR nutzte die VFW 614 als Simulationsträger ATTAS, der heute in der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums zu sehen ist. Eine weitere Maschine des Deutschen Technikmuseums Berlin ist bis auf Weiteres nicht ausgestellt. Das AERONAUTICUM in Nordholz zeigt eine 614, die zuvor bei der Flugbereitschaft flog, und im Technik-Museum Speyer ist eine 614 in Farben der ehemaligen dänischen Cimber Air zu sehen. Eine weitere Seienmaschine wurde im Jahr 2020 von Auszubildenden des Airbus Werkes Finkenwerder sehr aufwändig und im Ergebnis hervorragend restauriert und steht auf der Museumswiese in Finkenwerder – damit aber leider außerhalb von Werksführungen für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.
Webtipps: Suchbegriff „ARD mediathek vfw 614“ und **www.vfw614.de**

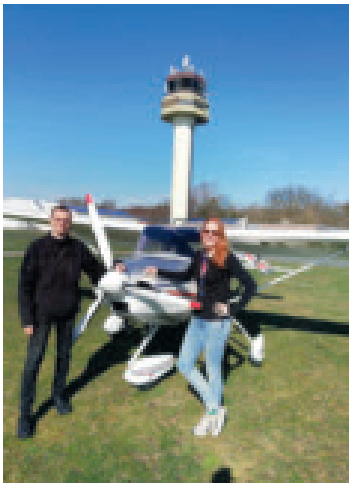
Ralf-Michael Hubert

Foto: Freundeskreis VFW 614

Wir gratulieren

Holger Wetzel
Holger ist jetzt nicht mehr Fluglehrerassistent, sondern vollwertiger Fluglehrer in der Ultraleichtfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt am Flugplatz Rotenburg/Wümme.
Viel Erfolg in der Ausbildung zukünftiger Luftsportgeräteführer (SPL)

Paul Brandt
zum ersten Alleinflug am 19.05.2021 in Diepholz Motorfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt



Carolin Menk, Stefan Menk und Stefan Bormann
zu ihren ersten Alleinflügen
in Rotenburg/Wümme.
Hier mit ihren Fluglehrern Andreas Huth bzw. Claus Wiltzer
Ultraleichtfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt

Benjamin Meyer zum ersten Alleinflug am 19.06.2021 in Hüttenbusch.
Hier mit Fluglehrer Claus Gose (li.)
Luftsport-Club Niederweser e. V.

Henning Lühnen zum ersten Alleinflug am 12.05.2021 in Weser-Wümme.
Flugsportgruppe Airbus Bremen e. V.

Torsten Hamm (li.) und Daniel Richau
zur bestandenen Scheinprüfung SPL am 02.07.2021 in Rotenburg/Wümme.
Ultraleichtfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt

Maximilian König zur bestandenen Prüfung PPL (A)
am 24.06.2021 in Bremen.
Hier mit Prüfer Andreas Krüger (re.)
Motorfluggruppe des Bremer Verein f. Luftfahrt

Dirk Eberding zur bestandenen Prüfung LAPL (A)
am 14.06.2021 in Osterholz Scharmbeck.
Hier mit Prüfer Claus Gose (li.)

Nachruf Johannes Germer

Johannes war fast ein Gründungsmitglied der „Weser"-Fluggemeinschaft in Lemwerder. Ich habe ihn in den 70ern kennengelernt, als er mit seinem kleinen Sohn eine Woche Urlaub im Lemwerder gemacht hat. Die beiden haben im Clubraum auf den Bänken übernachtet, quasi die Minimalausführung eines Urlaubs, so wie Johannes das später weiter gemacht hat. Sich mit 2 kg Gepäck vier Wochen lang durch Jordanien treiben lassen, das war ein typischer Urlaub nach seinem Geschmack.

Mit Lemwerder verband ihn die Lehre bei der Weserflug, er gehörte der ersten Lehrlingsgruppe an, die ab 1958 ausgebildet wurde. Das war sicherlich eine harte Kiste, aber er erzählte uns oft, wie ihn die disziplinierte Ausbildung und das Erlernen der Primärtugenden, wie er es nannte, sein Leben lang geleitet haben. Seine gestochen scharfe Schrift brachte ihn in das Konstruktionsbüro, wo er Stücklisten geschrieben hat, und dort fasste er den Entschluss, auch Ingenieur zu werden und daraus wurde dann ein Flugingenieur. Er flog auf der 727 und als die ersten Jumbos nicht bei der Lufthansa, sondern bei Condor angeschafft wurden, hat er sofort gewechselt. Johannes wurde bald Chefflugingenieur und FE-Checker der Condor-747-Flotte und als sich das Zwei-Mann-Cockpit durchsetzte, flog er noch sieben Jahre als Erster Offizier bei der Lufthansa auf dem Bobby. Aber auf „seine" Condor ließ er nichts kommen.

Mit 55 ist er dann ausgeschieden und kam immer mal wieder nach Lemwerder zu Besuch. Er erzählte, dass er sich ein Flugzeug zulegen wollte, was zu der Zeit auch meine Idee war. Ich war an dem Wochenende leider nicht da, besorgte mir aber eine Adress-CD, fand seine Adresse, rief ihn an und fragte, ob wir eine Haltergemeinschaft gründen wollten. Wir hatten zuvor zwar seit 15 oder 20 Jahren keinen Kontakt, aber drei Wochen später war die EPIP unser. So etwas ging eben nur mit Johannes.

Damals sagte er schon, mit 75 höre er mit der Fliegerei auf, was er auch getan hat. Angebote, nach über 20 tollen Jahren die Haltergemeinschaft mit anderen Piloten weiterzuführen, kamen für mich nicht in Betracht. Niemand hätte Johannes als Partner ersetzen können. Ich bin zwar nur ein paar Mal mit ihm geflogen, weil sich seine bei der Lufthansa erlernte, professionelle Art zu fliegen nicht mit meiner segelfliegerisch erworbenen Hobbymethode deckte. (Die hohe Geschwindigkeit der EPIP war schon allein deshalb notwendig, damit er die schon mal vorab losgeflogenen 172er Cessnas und PA28 wieder einholen konnte.) Seine beeindruckende Pedanterie, mit der er einem auf den Keks gehen konnte, hat er aber tausendmal mit seinen guten Seiten wieder wettgemacht. Und davon gab es viele, seine Freundschaft, seine Verlässlichkeit und seine Großzügigkeit in den Dingen, die ihm wichtig und wertvoll waren. Und sein untrüglicher Blick auf die Dinge, die um uns herum passieren, wie sich unsere Welt und unsere Werte verändern. Wenn wir unser jährliches Abrechnungsmeeting im Poco-Loco abgehalten haben, gab es genug Gelegenheit nach dem zweiten Brandy Cardenal Menoza (eine C177RG trägt den Beinamen „Cardinal") diese Themen zu beleuchten.

Das alles ist nun endgültige Geschichte. Nach seinem Schlaganfall wurde Johannes erst in Hamburg behandelt, kam dann für viele Monate in das ASB-Heim am Osterdeich und wurde vor einigen Tagen ins Krankenhaus verlegt. Auch wenn das alles absehbar war, es ist ein großer Verlust und schmerzt.

Johannes hat es sich selten nehmen lassen, das zum Abfliegen gegrillte Lamm zu sponsern, anonym natürlich, obwohl alle wussten, wer das gezahlt hatte. Eine seiner kleinen Scharaden. Wenn das nächste Lamm verspeist ist, werden wir auf Johannes einen ordentlichen Schluck Cardenal Mendoza trinken.

„Auf abwesende Freunde"

Gerhard Kropp
für die Airbus Segelfluggemeinschaft
Bremen e. V.

Jahreshauptversammlung Luftsportverband Hamburg e. V.

und Ehrung Andreas Sonnenwald als langjähriger Referent für Luftfahrt und Schule

1: JHV 2020 unter strenger Einhaltung der Corona-Regeln
2: Ingo Bahmann überreicht Andreas Sonnenwald die Goldene Ehrennadel des LSVHH

Nach mehrmonatiger Verschiebung konnte die JHV am 6. Juli 2021 im Clubhaus des HAC Boberg e. V. stattfinden. Zu diesem Termin war es wieder möglich, dass die Vertreter der Hamburger Luftsportvereine und die Mitglieder des erweiterten Vorstandes des Luftsportverbandes Hamburg e. V. persönlich zusammen treffen konnten, selbstverständlich unter Einhaltung der Corona-Regeln.

Nach der Begrüßung begann Präsident Ingo Bahmann mit seinem Jahresbericht. Das Jahr 2020 war von SARS-Covid-19 geprägt. Es gab unterschiedliche Länderbestimmungen, so konnten die Mitglieder der Akaflieg Hamburg e. V. zeitweise nicht zum Fliegen auf den Flugplatz, da sie in Mecklenburg-Vorpommern als „Tagestouristen" galten. Für Boberg wurden Hygienekonzepte eng mit dem Gesundheitsamt abgestimmt, die zu Erleichterungen führten.

Die Luftraumstruktur HAM wurde von der DFS maßgeblich geändert. In Zusammenarbeit mit DFS, BAUL (DAeC), denLandesverbänden Schleswig-Holstein und Hamburg und den betroffenen Plätze in Niedersachsen, Wenzendorf und Holtorfsloh, konnten Erleichterungen und örtliche Regelungen erreicht werden, die zu deutlichen Verbesserungen führten.

Bei den Vorstandswahlen kam es zu nur einer personellen Veränderung: Hartwig Grothkopp übernimmt das Amt als zweiter Vizepräsident von Ronald Reith, der aus beruflichen Gründen nicht mehr zur Wahl stand. Der Landesverband dankt Ronald für sein langjähriges Engagement im Amt und freut sich auf gute Zusammenarbeit mit Hartwig.

Besonderer Höhepunkt des Abends war die Verleihung der Goldenen Ehrennadel des Landesverbandes an Andreas Sonnenwald. Er war von 2007 bis 2020 als Referent für Luftfahrt und Schule ehrenamtlich tätig und viel unterwegs. Unterwegs tatsächlich, denn er war oft in den Schulen um den Kindern den Luftsport näher zu bringen. Sei es die „Luftfahrtwerkstatt" an der TU Harburg oder als Mitinitiator von MINTforum in Mümmelmannsberg.

https://mintforum.de/netzwerkpartner/

Ein großer Wurf war das Experimentierheft „Lina und Max gehen in die Luft", das bis auf den heutigen Tag immer wieder gerne von den Hamburger Schulen angefordert wird. Auch der Luftsportverband Bayern e. V. hatte das Heft übernommen und bei den anderen Landesverbänden fand es ebenfalls große Beachtung.

Mit der Verleihung der Goldenen Ehrennadel und der Überreichung durch seinen Präsidenten bedankt sich der Landesverband Hamburg e. V. ganz herzlich für die besonderen Verdienste bei Andreas Sonnenwald.

HK

Fotos: Heike Eberle

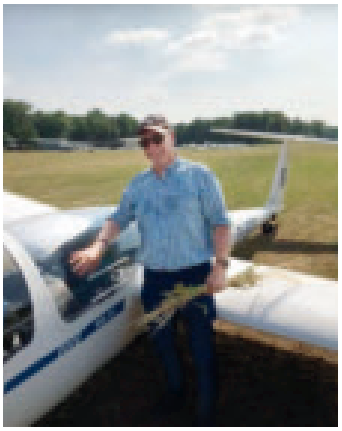
Wir gratulieren:

Zum ersten Alleinflug...

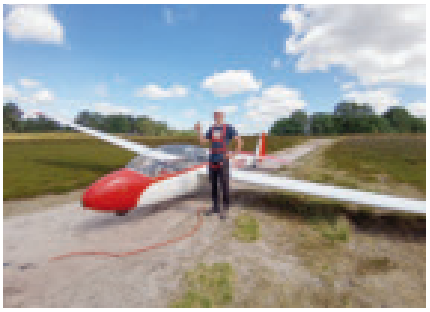
Rutkay Küpelikilinc und Tobias Meyer
HAC Boberg
am 19.06.2021
bei den Fluglehrern Hartwig Grothkopp
und Albin Walther
in Boberg

Victoria Kononikhina
HAC Boberg
am 26.06.2021
bei den Fluglehrern Volker Auhagen
und Dirk Husmann
in Boberg

Neville Zarir Bharucha
HAC Boberg
am 26.06.2021
bei den Fluglehrern Dirk Husmann
und Volker Auhagen
in Boberg



Raymond Pawlitke
HAC Boberg
am 27.06.2021
in Boberg



Jannik Manderla
SFC Fischbek
am 03.07.2021
in Fischbek

... zur Segelfluglizenz

Gunnar Pfeiffer
HAC Boberg
am 03.07.2021
bei Prüfer Carsten Brandt
in Boberg

... und zur TMG Berechtigung

Bernd Zander
HAC Boberg
am 14.06.2021
bei Prüfer Carsten Brandt
in Boberg

Erik Hansen
HAC Boberg
am 25.06.2021
bei Prüfer Carsten Brandt
in Boberg

PIXEL CHALLENGE 2020

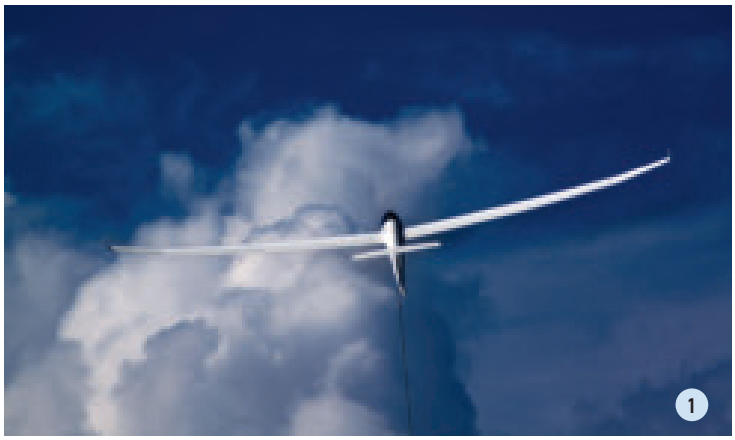
Kunstvolle Bilder aus allen Luftsportarten treten gegeneinander an

Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. hat erstmalig einen Wettbewerb für das schönste Foto ausgetragen und ehrt nun die Gewinner.

Von Juli 2020 bis zum 10.03.2021 waren die Mitglieder des Verbandes dazu aufgerufen, Bilder aus unterschiedlichen Bereichen des Luftsportes einzusenden, damit sie auf der Homepage des Verbandes (www.lsvni.de) vorgestellt und prämiert werden können. Eingereicht wurden über 400 Bilder aus den Luftsportarten Segelflug, Motorflug und Fallschirmspringen, mit Schwerpunkt auf dem Segelflug. Da von einzelnen Teilnehmern sehr viele Bilder eingereicht wurden, hat die Jury in diesen Fällen eine Vorauswahl vorgenommen, um Chancengleichheit unter den Einsendern zu gewährleisten. Im Wettbewerb waren somit 35 Bilder von sechs Teilnehmern. Abgestimmt wurde per Click auf der Homepage durch deren Besucher.

Die meisten Stimmen aus dem Publikum konnte das Bild von Jörg Bachmann (LSV Rinteln e. V.) gewinnen.

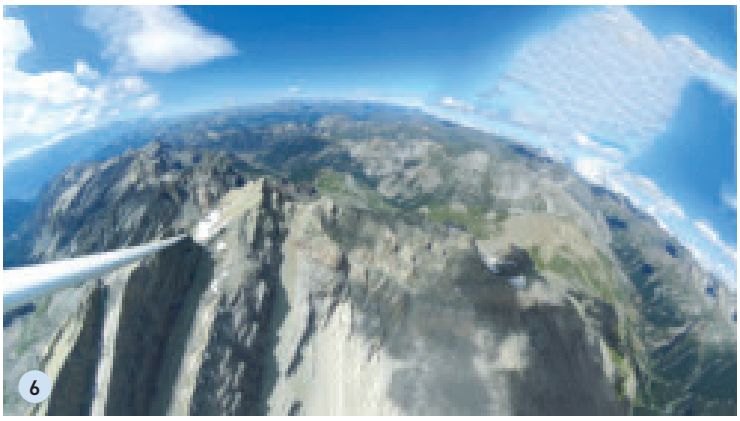
Klaus Stuwe



1: Das Siegerfoto zeigt das Verbands-Förderflugzeug Discus 2 b D-7912 beim Windenstart. Pilot ist der D-Kader-Pilot Frederic Janssen. Das Foto entstand während des Überlandflug-Lehrgangs in Varrelbusch bei Cloppenburg in der Zeit vom 10. bis 21. August 2020. Insofern ist das Siegerfoto nicht nur ein ästhetischer Genuss, sondern auch eine schöne Zusammenfassung der Förderprogramme des Luftsport-Verbandes Niedersachsen für den Streckensegelfug.

2: Nicht prämiert, aber auf dem gleichen Lehrgang aufgenommen, zeigt das Bild von Ole Bachmann die Vorbereitung auf den an diesem Tag durchgeführten Ziellandewettbewerb mit der Familien-ASW15. Dieses Bild fängt sehr schön die Stimmung auf dem Streckenfluglehrgang ein und verdient schon deshalb eine besondere Erwähnung.

3: Mit dieser Aufnahme eines Überflugs eines Arcus M nach Rückkehr von einem Überlandflug ist auch ein Bild aus dem Leistungssport in den Foto-Wettbewerb eingegangen. Im Cockpit sitzen die Piloten Reinhardt Schramme und Rolf Bödeker, die als Team regelmäßig durch herausragende Streckenflugleistungen auf sich aufmerksam machen.
Aufgenommen von Dieter Vogt aus dem LSV Rinteln, erzählt das Foto eine Geschichte von Leistung und Speed im Segelflug und besticht dabei durch seine ästhetische Komposition und die tiefen Farben des Himmels im Gegenlicht. Bemerkenswert dabei ist, dass mit dem Ablassen des Wasserballasts quasi auch die Bürde der Titelverteidigung in der 1. Bundesliga von den Schultern abfällt, da diese während dieses Fluges geglückt war.



4: Farblich ähnlich beeindruckend ist das Foto von Andreas Peters (LV Wildeshausen-Ahlhorn e. V.) Foto vom Sonnenaufgangsfliegen in Quakenbrück. Die kürzeste Nacht des Jahres 2020 wurde am 20.06. kurz nach 3 Uhr morgens durch das Quietschen der sich öffnenden Hallentore beendet. Belohnt wurden die Frühaufsteher mit herrlichen farbfrohen Bildern und Flügen wie auf Schienen in der morgentlich stabilen Luftmasse.

5 -7: Einen ganzen Planeten, nur zum Segelfliegen geschaffen, zeigen die Bilder von Jörg Schlarbaum (LSG Wolfenbüttel e. V.), so jedenfalls lässt das mit einer Froschaugenlinse aufgenommene mittlere Bild vermuten.

8: Last but not least beweist der Fotograf des Siegerfotos, Jörg Bachmann, auch in der Kategorie „Motorflug“ ein gutes Auge sowie ein gutes Timing. Die Boing Stearman im Abendlicht würde nicht halb so gut wirken, wäre sie nicht optisch genau über dem farblich abgestimmten Reiter. Die Stearman, Baujahr 1942, ehemals als „Arbeitstier“ in den Vereinigten Staaten im Einsatz, wurde in ca. 3.500 Stunden restauriert und ist nun in Varrelbusch stationiert.

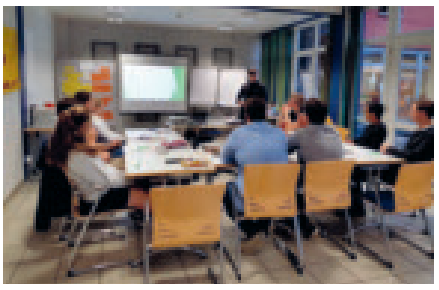
Wir haben noch freie Plätze für unseren JuLeiCa-Lehrgang!

Eine qualitative ehrenamtliche Jugendarbeit ist der Schlüssel zu einem nachhaltig attraktiven Vereinsleben. Daher bietet die niedersächsische Luftsportjugend 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 JuLeiCaAusbildung werden verschiedene Themen – wie Aufgaben, Funktion und Rechte des Jugendleiters/der Jugendleiterin, Social Media und Jugendschutz – vermittelt.

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
Anmeldeschluss: 12.09.2021
Veranstaltungsort:
DJH Hannover International, Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg 1, 30169 Hannover

Luftsportjugend Niedersachsen
Thy Nguyen



Fotos vom JuLeiCa-Lehrgang 2019

Versicherungen im Sport

Bei großen und kleinen Missgeschicken entstehen im Luftsport immer wieder Situationen, in denen Sachen oder noch schlimmer Personen geschädigt werden. Für diese Fälle hat der organisierte Sport Vorsorge getroffen.

Die Mitglieder des Luftsport-Verbands Niedersachsen haben in 2006 entschieden, dass die luftsportspezifischen Risiken über eine Verbandsversicherung aller Vereine im LSVNI abgedeckt wird. Aus der positiven langjährigen Erfahrung lässt sich ableiten, dass dies eine sehr gute Entscheidung war, denn Schadensfälle können Vereine in finanzielle Bedrängnis bringen.
Weiterhin partizipieren alle Vereine, die über die jeweiligen Kreis- oder Stadtbünde ihre Mitglieder in den LandesSportBund Niedersachsen melden, an der Versicherung des LSB mit dem Versicherungsunternehmen ARAG. Beiträge werden nicht extra erhoben, sondern sind mit der Mitgliedergebühr bezahlt. Die nachfolgende Presseinformation bezieht sich auf diese Versicherung. Eine sehr gute Internetseite hat die Informationen zur Versicherung und leitet ggf. durch die notwendigen Schritte nach einem Unfall:
https://www.lsb-niedersachsen.de/mitglieder/versicherungsschutz-fuer-vereine
Besonders wichtig ist es, Unfälle an alle Versicherungen zeitnah zu melden, denn oft ist es nicht ohne Weiteres ersichtlich wer zuständig ist. Keine Sorge, Versicherungen sind in der Lage festzustellen, ob sie oder doch andere den Schaden zu begleichen haben. Neben den hier aufgeführten Versicherungen sind häufig auch Flugzeug-, Fahrzeug-, Privathaftpflicht- und Privatunfallversicherungen betroffen. Auch diese sollten prophylaktisch sofort informiert werden.
Für Jugendliche werden die Leistungen über den „Kommunalen Schadenausgleich (KSA)“ erbracht, der auch z. B. bei Schulunfällen eintritt. Der Meldeweg ist ebenfalls auf der o. a. Internetseite dargestellt, bei einer möglichen Fehlmeldung wird der Meldende informiert.
Zur Sicherung unserer Schnupperer oder Kurzmitglieder hat der LSVNI eine „Nicht-Mitgliederversicherung“ abgeschlossen, die diesem Personenkreis ähnlichen Versicherungsschutz gewährt.

Günter Bertram
Geschäftsführer

Sportversicherung – erweiterter Versicherungsschutz ab 01.01.2021

Der LandesSportBund Niedersachsen e. V./ Niedersächsischer Fußballverband e. V. (LSB/NFV) haben sich mit ihrem betreuenden Versicherungsmakler HiSV - Himmelseher Sportversicherung - umfassend mit dem Inhalt und Umfang des Sportversicherungsvertrags befasst. Ergebnis ist eine umfangreiche Erweiterung der Versicherungsleistungen.

Mit dem Sportversicherungsvertrag bietet die ARAG dem LSB/NFV mit seinen Untergliederungen, deren ehren- und hauptamtlich tätigen Funktionsträgern sowie den Vereinsmitgliedern künftig einen noch umfassenderen Versicherungsschutz:

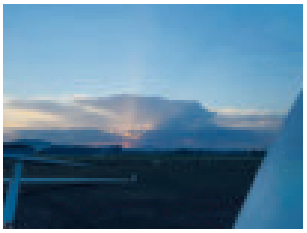
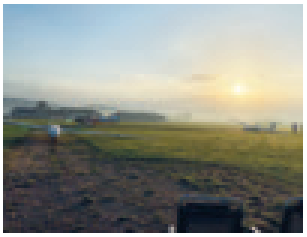
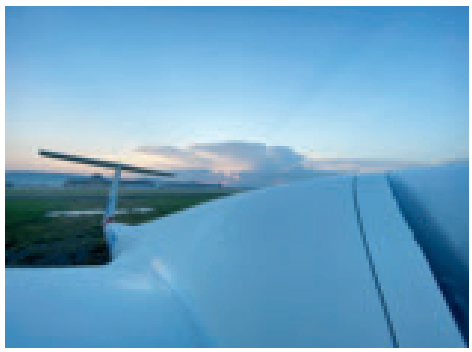
- **Neu: D&O-Versicherung und Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung:**
  Die organschaftlich tätigen ehrenamtlichen und hauptamtlichen Funktionsträger tragen in besonderer Weise und besonderem Umfang Verantwortung und damit einhergehend auch ein höheres Risiko, für Vermögensschäden persönlich in Anspruch genommen zu werden. Die **D&O-Versicherung** gewährt ihnen Schutz, indem sie erforderlichenfalls die Abwehr unbegründeter Ansprüche sowie die Kosten einer qualifizierten Rechtsverteidigung übernimmt. Von berechtigten Ansprüchen werden die Versicherten freigestellt.
  Die bestehende **Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung** wurde u. a. werthaltig um die Absicherung sogenannter Eigenschäden erweitert, welche der Verein/Verband aufgrund eines fahrlässig begangenen Fehlers seiner haupt- und ehrenamtlich tätigen Personen selbst erleidet.
  Die Versicherungssumme beträgt jeweils 250.000 € je Schadenfall.

- Die Versicherungssumme in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung wurde auf **10 Mio. € pauschal für Personen- und Sachschäden** erhöht.
  Ebenso wurde die Versicherungssumme für **Schäden an gemieteten Gebäuden** durch Brand, Explosion, Leitungs- und Abwasser auf 5 Millionen € erhöht.
  Für weitere Mietsachschäden an Gebäuden und deren Einrichtungen beträgt die Versicherungssumme 250.000 €, für sonstige bewegliche Sachen (z.B. Sportgeräte) 50.000 €.

- Neu: **Erweiterter Straf-Rechtsschutz** mit einer Versicherungssumme von 500.000 €. Funktionsträger sind dem Risiko ausgesetzt, bei einem möglichen Fehlverhalten strafrechtlich belangt zu werden. Erst am Ende steht fest, ob der Vorwurf berechtigt ist oder nicht. Der bisher versicherte Straf-Rechtsschutz wurde um folgende Leistungsmerkmale wesentlich erweitert:
  - Übernahme der Kosten zur Rechtsverteidigung in nichtverkehrsrechtlichen Strafverfahren, auch beim Vorwurf von Vorsatz.
  - Kostentragung über das Rechtsanwaltsvergütungsgesetz hinaus im Rahmen einer freien Honorarvereinbarung, die von Spezialisten im Strafrecht regelmäßig beansprucht wird.

Sie haben eine der oben genannten Absicherungen derzeit bereits zusätzlich versichert? Das Versicherungsbüro bei der Sporthilfe unterstützt Sie bei der Überprüfung der künftigen Erfordernis. Zu Verträgen, die bei der ARAG bestehen, erhalten Sie automatisch eine Information. Ihr Versicherungsbüro erreichen Sie unter www.ARAG-Sport.de

Fliegen am Mittsommertag

Als am Freitag das Flugwetter für den nächsten Tag gecheckt wurde, glühte der Whatsapp-Chat unter uns Jugendlichen im Rintelner Segelflugverein. Die Idee: einen Sonnenaufgangsflug am Mittsommertag zu organisieren. Spontan haben sich fünf Jugendliche gefunden, die bereit waren, auf das Ausschlafen zu verzichten. Am Samstagmorgen im Dunkeln um 4:20 Uhr trafen wir, Malte und Ole Bachmann, Selin Cikin, Armin Lukas und Laurenz Schädel, uns am Flugplatz. Ganz leise schoben wir die Hallentore auf, holten die Segelflugzeuge ASK 21, Discus und den Motorsegler aus dem Hangar und schoben sie zum Start. Als Schlepppilot konnte Karsten Fahrenkam gewonnen werden.

Die Maschinen und wir Piloten waren startklar und nach einer nebligen Pause, in der die Sicht unter 50 Meter fiel und die Flugzeuge öfters trockengewischt werden mussten, hoben wir endlich ab, der Sonne entgegen. Als Erste starteten Laurenz und Selin im Doppelsitzer, im Anschluss Ole im Einsitzer und zum Schluss der Motorsegler mit Malte und Armin. Wir genossen die aufgehende Sonne über der schönen Weserlandschaft. Unsere Segler glitten ruhig durch die Luft, während unter uns die Sonne langsam über die Landschaft kroch, der Nebel noch in den Niederungen hing und das verschlafene Rinteln unter uns langsam erwachte.

Nach einer langen Zeit, in der wir wegen Corona kaum persönlichen Kontakt miteinander haben durften, haben wir endlich wieder etwas gemeinsam in unserem schönen Sport erlebt und freuen uns auf eine erfolgreiche Flugsaison.

Text von Ole Bachmann
Fotos von Armin Lukas und Ole Bachmann

Modellfliegertreffen auf dem Modellflugplatz in Celle

Die Flugsportvereinigung Celle – Modellfluggruppe e. V. führt wieder ihr jährliches Modellfliegertreffen auf dem Modellflugplatz in Celle-Hustedt durch.

Das Treffen findet statt von Freitag, den 03.09., bis Sonntag, den 05.09.2021.

Auf dem recht idyllisch im Wald gelegenen Flugplatz ist Camping möglich und auch willkommen. Modellflieger sind als Tagesbesucher oder als Campinggäste herzlich eingeladen – natürlich sind auch andere Luftsportler als Besucher gern gesehen.

Freies Fliegen aller Flugmodelle ist angesagt, kein Programm. Eine Nachtfluggenehmigung liegt vor.

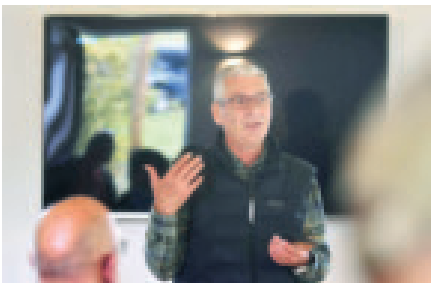
Der Flugplatz hat eine Zulassung für Modelle bis 50 Kilogramm. Auch F-Schlepp mit großen Segelflugmodellen wird stattfinden.

Corona-Regeln einschließlich Hygienekonzept werden dem dann aktuellen Stand entsprechen. Anmeldung erwünscht, da ggf. die Anzahl der Teilnehmer/Besucher beschränkt werden muss.

Joachim Seiche
Flugsportvereinigung Celle –
Modellfluggruppe e. V.

Safe Sport

Schutz vor sexualisierter Belästigung und Gewalt ist eine gesellschaftliche Aufgabe – auch im Luftsport.



Jürgen Habel in Diskussion am Ith

Thy Nguyen im Onlineseminar

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) und seine Untergliederungen haben sich der wichtigen Aufgabe angenommen, den Schutz vor Grenzverletzungen, sexualisierter Belästigung und Gewalt im Sport zu verbessern. Der DOSB hat deshalb eine Vielzahl von Maßnahmen initiiert, die das Ziel haben, eine Kultur der Aufmerksamkeit zu schaffen, Funktionsinhaber zu sensibilisieren und Verbände und Vereine zur Implementierung von Schutzkonzepten zu ermuntern.

Der Luftsport und der LSVNI im Landessportbund (LSB)

Der Luftsport ist mit ca. 7000 Sportlerinnen und Sportlern im LSB Niedersachsen vertreten. Bekanntermaßen sind im LSV-NI knapp 5000 von ihnen organisiert. Als aktiver Landesfachverband beteiligen wir uns am Bestreben der Sportbünde und Fachverbände Niedersachsens, das Thema sexualisierte Gewalt präventiv anzugehen, und das seit 2016.

Sensibilisierung von Lehrberechtigten als Vertrauenspersonen

Vor fünf Jahren haben sich Jürgen Habel und Tamara Nguyen durch den Landessportbund Niedersachsen schulen lassen und führen seither für den LSVNI Fachvorträge zum Thema „Prävention sexualisierter Gewalt im Verein“ durch. In diesen Vorträgen werden unsere mehr als 500 Fluglehrerinnen und Fluglehrer als Vertrauenspersonen im Verein im Erkennen von Merkmalen sexualisierter Gewalt und in deren Prävention geschult. Auch fachkompetente Anlaufstellen im Falle des Auftretens von Grenzüberschreitungen werden aufgezeigt. Vor allem aber sollen über diesen Weg Vereine zur Installation von Schutzkonzepten angeregt werden.
Aufgrund der kontinuierlichen Schulungsarbeit auf Fluglehrer*innen-Ausbildungslehrgängen und Auffrischungsschulungen sind diese inzwischen mehrheitlich – aber nicht vollständig – in diesem Punkt geschult.

Gewaltprävention in der Ausbildungseinrichtung des LSVNI

Mit dem Ziel einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen des DOSB im Bereich der Gewaltprävention hat der Luftsport-Verband Niedersachsen die Teilnahme an einer solchen Schulung für Übungsleiter in sein Betriebshandbuch aufgenommen. Fluglehrerinnen und Fluglehrer, die in der verbandseigenen DTO schulen möchten und bislang noch nicht an einer Schulung zur Gewaltprävention teilgenommen haben, sind aufgefordert eine solche Veranstaltung im LSVNI, dem Landessportbund oder den Kreissportbünden wahrzunehmen. Die Schulungen werden von uns deshalb auch weiterhin im Rahmen von Auffrischungsschulungen und Ausbildungslehrgängen angeboten, können aber aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht mehr Bestandteil der Pflichtveranstaltung zur Erlangung der fortlaufenden Flugerfahrung für FI(S) sein. Darüber hinaus werden wir diesbezügliche Schulungen als Web-Seminar im Winterhalbjahr 2021/22 anbieten. **Text: LSVNI**

Kein „Weg da, lass mich mal!“

Erste Erfahrungen mit dem Nachweis der „Befähigung zur Unterrichtung auf Segelflugzeugen“ gem. SFCL.360

Mit Inkrafttreten der VO (EU) 358/2020 im April letzten Jahres wird von Lehrberechtigten verlangt, ihre fortlaufende „Befähigung zur Unterrichtung auf Segelflugzeugen“ durch einen nicht länger als neun Jahre zurückliegenden Nachweis vor einer Person durchzuführen, die von der zuständigen Behörde qualifiziert und vom Ausbildungsbetrieb (ATO oder DTO) benannt wurde.

Was im Gesetzestext abstrakt klingt, ist in der Praxis ein als „Rollenspiel“ durchzuführender Check.
Inhaltlich geht es darum, die in der Ausbildung gelernten „Standards“, bei Lehrberechtigten etwa die richtige Durchführung einer vorher festgelegten Flugübung, die Anwendung der Fluglehrersprache und eines Dreiklangs der Fehlerkorrektur auch nach Jahren der praktischen Tätigkeit festzustellen.

Die aktuelle Regelung ist dabei vom Gesetzgeber als eine Vereinfachung gegenüber der bis dahin gültigen Version gemeint, denn sie kann relativ einfach innerhalb der Vereinsstrukturen durchgeführt werden.
Der prüfende Lehrberechtigte, genannt „FI(S)qualifiziert“, schlüpft dabei in die Rolle eines Flugschülers. Er lässt sich vom zu prüfenden Lehrberechtigten die Durchführung von vorher verabredeten Flugübun-

Vanessa Paschka (rechts) und Peter Troeder

gen erläutern und gegebenenfalls im Fluge demonstrieren. Beim Nachfliegen dieser Übungen baut er dann Fehler ein und erwartet, dass diese erkannt und möglichst ausbildungskonform korrigiert werden. Also bitte kein „Weg da, lass mich mal!", sondern erst Fluglage ansprechen, dann gegebenenfalls Fehler ansprechen und erst als letztes Mittel mit erläuterndem Hinweis eingreifen.

Vanessa Paschka aus dem LSV Lüneburg war die Erste, die sich im Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. nach diesem Verfahren hat checken lassen. Dafür hat sie sich mit ihrem Prüfer, Peter Troeder, bereits eine halbe Stunde vor Flugbetrieb getroffen. Peter ist einer der bislang 44 vom LSVNI benannten „FI(S) qualifizierten" und Vanessas Fluglehrer-Kollege im LSV Lüneburg e. V. Es gab eine kurze Besprechung des Ablaufs und der zu fliegenden Übungen. Welche Punkte für die Prüfung wichtig sind hätte Peter dabei gar nicht erläutern müssen, denn Vanessa war gut vorbereitet. Sie hatte sich das vom LSVNI zur Verfügung gestellte Prüfungsprotokoll (Homepage) durchgelesen und die von der BUKO des DAeC herausgegebene „Segelfluglehrerausbildung" durchstöbert. Dann ging es los: Vorflugkontrolle mit dem Prüfer als „Schüler", ein gemeinsamer Start, Übungen wie besprochen. Dann nochmal ein zweiter Start mit Seilrissübung.

Vorbereitet wie sie war, hat Vanessa sich trotz aller Fehler, die ihr Kollege für sie eingebaut hatte, nicht zu einem „Weg da, lass mich mal!" provozieren lassen, sondern geduldig auf eine falsche Fluglage oder einen Steuerfehler hingewiesen.

Somit war schnell klar, dass Vanessa nicht vergessen hatte, was sie aus der Ausbildung zur Fluglehrerin mitgebracht hatte, und Peter war zufrieden.

Auch das Papier wurden nicht vergessen: Das Protokoll wurde ausgefüllt und der Eintrag ins Flugbuch erledigt, fertig. Damit hatte Vanessa die „Demonstration der Lehrfähigkeit" für die nächsten neun Jahre abgehakt. Das Protokoll verblieb bei Vanessa, der LSVNI als Ausbildungsbetrieb bekam eine Kopie per E-Mail.

„Der Check und das damit verbundene Rollenspiel machen eigentlich Spaß", sind sich Peter und Vanessa einig und empfehlen: „Wer sich dabei unsicher fühlt, kann diesen Check vorher auch mit einem befreundeten Fluglehrer üben, dann geht nichts schief".

Text: Klaus Stuwe

Frauenpower auf dem Flugplatz Verden

Die Corona-Lockerungen nahmen die Pilotinnen des Verdener Luftsport-Vereins zum Anlass für ein besonderes Anliegen. Getreu dem Motto „Ohne Fliegerinnen wäre der Luftsport ärmer", das jetzt in bundesweiten Branchen-Magazinen mit der Ehrung der Segelflugpilotin Gisela Weinreich ein breites Echo auslöste, präsentierten sie die Frauenpower auf dem Flugplatz Verden-Scharnhorst. Egal ob im Segelflieger, im Motorsegler, im trendigen Ultraleichtflieger oder im konventionellen Motorflug – in allen Bereichen, die in Verden angeboten werden, stehen Pilotinnen „ihren Mann".

Aufgrund gesellschaftlicher Rollenbilder war die Kombination Frau und Sport lange Zeit ungewöhnlich bis gänzlich unbekannt. Durch das Aufbrechen dieser Strukturen hat sich das aber zum Glück geändert. Auch die Fliegerei galt lange Zeit als Männerdomäne. Doch die Vereinsstrukturen zeigen einen Wandel. So zählt der Verdener Luftfahrt-Verein aktuell neun aktive Fliegerinnen. „Das sind rund zehn Prozent der aktiven Mitglieder, eine sehr gute Quote", freut sich Maren Dellinger. Sie durfte für ihr langjähriges Engagement im Flugsport bereits die Ehrennadel des Landesverbandes in Empfang nehmen. Der Anteil sei in den letzten Jahren stetig gestiegen.

„Viele Frauen sind vielleicht von dem technischen Teil beim Fliegen abgeschreckt", sagt Freshta Farzam, aktuell Lizenz-Anwärterin für Motorsegler im Verdener Luftfahrt-Verein. „Da braucht man aber keine Sorge zu haben. In der Flugausbildung erhält man das Grundwissen in Aerodynamik und Technik." Kira Kiss, die bereits mit 16 Jahren ihre Segelfluglizenz erwarb, ergänzt: „Fliegen hat auch ganz viel mit Gefühl zu tun. Warum sollten Frauen das nicht können?" Auf dem Flugplatz seien alle gleich, einzig die Leidenschaft für das Fliegen zähle.

Egal, ob Frau oder Mann, Mädchen oder Junge, wer Lust hat, unverbindlich in den Flugsport hineinzuschnuppern, kann sich beim Verdener Luftfahrt-Verein per Email und am Wochenende auch telefonisch melden. Einfach vorbeikommen, ein bisschen schnacken und gucken.

Text und Bild: Heinrich Kracke, Verdener Luftfahrt-Verein

LSV Delmenhorst

Zwillings-A-Prüfung beim LSV Delmenhorst

Unsere beiden Youngster-Zwillinge, Jannis & Julian Harzmeier, haben am 29.05.2021 erfolgreich ihre A-Prüfung abgelegt. Im Anschluss an die bestandene theoretische und praktische A-Prüfung wurde vom LSVNI-Vizepräsidenten Heiko Gesierich die A-Flug-Ehrennadel überreicht. Wir möchten den beiden auch auf diesem Wege noch einmal herzlich gratulieren und wünschen viel Erfolg für die weitere Ausbildung! Damit starten wir mit einer Doppel-A-Prüfung bereits am dritten Flugwochenende des Jahres mit viel Schwung in die neue Saison.

Zwei weitere Flugschüler stehen ebenso bereits kurz vor dem ersten Alleinflug, sodass sich unser Astir-Schulungseinsitzer bald einer großen Nachfrage erfreuen darf.

Stefan Hartmeier
LSV Delmenhorst

Segelflugverein Aschendorf-Herbrum e. V.

Stefan Plaggenborg macht seinen ersten Alleinflug

Wir gratulieren Stefan recht herzlich im Namen des gesamten Vereins!

Der Vorstand

LSV Stade

Vier neue Scheininhaber (PPL und LAPL) in Stade

Der LSV Günter Groenhoff e. V. gratuliert Marcel Hohl und Philippe Panten zur bestandenen Prüfung am 05.06, Alexander Rieks zur bestandenen Prüfung am 07.07. und Lothar Hensel zur bestandenen Prüfung am 26.06 auf dem Flugplatz in Stade-Ottenbeck.

Text und Bilder: Tobias Richters (LSV Stade)

Alexander Rieks

Marcel Hohl (links) und Philippe Panten (rechts)

Lothar Hensel

Herzlichen Glückwunsch zur TMG-Lizenz!

Dank der Fluglehrer Achim Schulz, Marcel Hobbensiefken und Udo Neumann erreichte Leonard Bloss am Freitag, dem 25. Juni 2021, innerhalb von nur 8 Wochen die TMG-Lizenz.

LSV Oldenburg-Bad Zwischenahn e. V.

Mit 61 Jahren ...

Wolfgang Siegel fliegt sich frei

Vor fast genau einem Jahr, am 1. Juni 2020, mitten in der Pandemie, begann Wolfgang Siegel aus Oldenburg seine Segelflugausbildung am Flugplatz Rostrup bei Bad Zwischenahn.

Knapp ein Jahr und 100 Starts später war der große Tag gekommen: Sonntag, der 30. Mai 2021. Wolfgang ahnte morgens jedoch nichts.
Zwei Starts mit zwei unterschiedlichen Fluglehrern irritierten ihn nicht, bis dann die Fluglehrer Burkhard Wittje und Udo Neumann die entscheidende Frage zum Alleinflug stellten.

Sichtlich erfreut, gleichwohl mit einer gesunden Portion Respekt, setzte Wolfang sich nun zum allerersten Mal allein in die ASK 21 und absolvierte drei einwandfrei geflogene Platzrunden.

Für Wolfgang geht hiermit ein großer Traum in Erfüllung und die Mitglieder des Luftsportverein Oldenburg-Bad Zwischenahn e. V. gratulieren recht herzlich!

Text: Louise Maren Huttel
Vorstand
(für den Luftsportverein Oldenburg-Bad Zwischenahn e. V.)

Termine

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

Verband

Freitag 29.10.2021	**Mitgliederversammlung 2021**	Walsrode
Samstag 12.03.2022	**Mitgliederversammlung 2022**	Walsrode

Motorflug

02.10. – 24.10.2021	**Fluglehrer-Lehrgang 2021**	Flugplatz Bad Gandersheim – EDVA Auskunft und Anmeldung: **henning.jahns@flieger-net.de** sowie auf der Homepage **https://www.lsvni.de**
13.11.2021	**Niedersächsische Motorflugtagung**	Walsrode

Segelflug

Fluglehrerausbildung Segelflug

Februar-März 2022	**FI(S) Fluglehrer-Ausbildungslehrgang – praktischer und theoretischer Teil**	Ort wird noch festgelegt
14.11.2021	**Niedersächsischer Segelfliegertag**	Stadthalle Walsrode

Fluglehrerfortbildung

24.09. – 26.09.2021	**Fluglehrerauffrischung FI(S) + FI(A)**	
22.01.2022	**Fluglehrerauffrischung FI(S)**	Hannover, Landessportbund
23.01.2022	**Fluglehrerauffrischung FI(S)**	Hannover, Landessportbund
22.01. – 23.01.2022	**Fluglehrerauffrischung FI(S) + FI(A)**	Hannover, Landessportbund

Jugend

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

Vereine

14.08.2021	**1. F3-RES-Wettbewerb der Modellfluggruppe Lüneburg**	Anmeldung unter **res-lueneburg@gmx-topmail.de**
03.09. – 05.09.2021	**Modellfliegertreffen „Alles was fliegt 2021“ FV Celle Modellfluggruppe**	Anmeldung unter: **www.fvc-celle.de**

Technische Lehrgänge

27.09. – 01.10.2021	**Motorenwart/Motorseglerwart Module: GM + FM + M1**	Hodenhagen
02.10. – 05.10.2021	**Zellenwart 1 H- & G-Bauweise inkl. Grundmodul**	Hodenhagen
06.10. – 09.10.2021	**Werkstattleiter 1 Holz- & Gemischtbauweise**	Hodenhagen
10.10. – 13.10.2021	**Zellenwart 2 FVK-Bauweise inkl. Grundmodul**	Hodenhagen
14.10. – 17.10.2021	**Werkstattleiter 2 FVK-Bauweise**	Hodenhagen
27.09. – 01.10.2021	**Motorenwart/Motorseglerwart Module: GM + FM + M1**	Hodenhagen
04.11. – 07.11.2021	**Fallschirmwartlehrgang inkl. Grundmodul**	Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)

Alle technischen Lehrgänge (außer dem Fallschirmwartlehrgang) finden auf dem Flugplatz Hodenhagen statt.
Nähere Informationen sowie das Anmeldeformular sind auf der Homepage des Luftsport-Verbandes Niedersachsen https://www.lsvni.de eingestellt.

Ultraleichtflug Fluglehrer

in Planung	Kurzlehrgang für FI Segelflug, Motorflug

Nach Absprache

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe Oktober/November 2021 ist am 06.09.2021 !!!!

Liebe Mitglieder und Freunde des Luftsports,

wir sind freudig überrascht von den vielen positiven Rückmeldungen über unser Rundschreiben vom 21.07.2021.

Zwischenzeitlich haben wir ein Spendenkonto über den Luftsportverband Rheinland-Pfalz bei der Volksbank Rhein-Nahe-Hunsrück eG Geschäftsstelle Bad Sobernheim eingerichtet. Dieses Konto ist als reines Durchlaufkonto von privat an privat angelegt und es können dafür keine Spendenquittungen ausgestellt werden, da das Geld direkt an die betroffenen Fliegerkameraden und deren Familien treuhänderisch weitergegeben wird.
Bestimmt haben viele von Ihnen über andere Organisationen etc. gespendet, was nicht davon abhalten soll, hier nochmals speziell den betroffenen Fliegerkameraden und deren Familien zu spenden. Es entstehen auch keine administrativen Kosten für den Luftsportverband Rheinland-Pfalz. Das Geld geht 1:1 weiter. Vielen Dank schon im Voraus für eure Unterstützung.

Wir hoffen, dass wir mit den Spenden helfen und unterstützen können, das materielle Leid etwas zu lindern. Das unerträgliche Leid, das durch Verletzungen und den Verlust von Menschen entstanden ist, berührt uns sehr. Die Betroffenen haben unser uneingeschränktes Mitgefühl.

Spendenkonto Nr. DE02 5609 0000 0011 1950 22
(von privat an privat)

Achtung!!! Es ist eine zusätzliche 1 gegenüber unserem Nutzerkonto vom LSVRP.

Ernst Eymann
Präsident
Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V.

Landesverband plant „Hybridveranstaltungen“

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz will aus den Erfahrungen während der Pandemie positive Schlüsse für die Zukunft ziehen. Ziel dabei ist es, die Vorteile von Präsenz-Veranstaltungen mit denen von Online-Konferenzen zu kombinieren. Solche Hybridveranstaltungen werden im Kern geprägt sein vom direkten Austausch zwischen Teilnehmern und Referenten „von Angesicht zu Angesicht“. Auch der legendäre abendliche Gedankenaustausch wird nicht fehlen. Wer aber lange Anfahrten und ggf. Übernachtungen vermeiden möchte, kann am heimischen Bildschirm vollwertig an der Veranstaltung teilnehmen, die komplett live übertragen wird. Als Probelauf für diese neue Form diente das Briefing zum diesjährigen Flugsicherheitstraining Gap.

Text und Foto: Peter Hammann, Geschäftsführer LSV-RP

Wir machen‘s einfach ...

lautet der Anspruch, mit dem sich das Land Rheinland-Pfalz seit Jahren landes-, bundes- und europaweit als zu Leistungen und Transformation bereites Land repräsentiert. Die neue Landesregierung ist jetzt wieder für fünf Jahre installiert und der Koalitionsvertrag soll offensichtlich zügig umgesetzt werden.
Das Leitmotto scheint nun auch erbarmungslos für die Zielplanungen zur Energieeffizienz gelten und soll Entscheider und Investoren veranlassen diese in Rheinland-Pfalz zu verwirklichen.

Eine der zukünftigen Planungen gilt dem weiteren Ausbau der Windenergie und könnte uns als Betreiber von Flug- und Landeplätzen sowie Segelflug-, Modellflug- und Gleitschirmplätzen betreffen. Jedenfalls sollten wir darauf vorbereitet sein, dass sich der Landesentwicklungsplan wieder ändert. Darin sollen ökonomische Leistungsfähigkeit und Belange von Natur- und Landschaftsschutz neu verknüpft werden. Während Länder wie Bayern an den Abständen zur Wohnbebauung festhalten und diese eher noch vergrößern wollen, wird man möglicherweise hier den umgekehrten Weg gehen und die immer größer werdenden Windanlagen (auch und besonders im sog.

Bedrohlich: Windräder im Anflug auf die 18 in Grünstadt/Quirnheimer Berg

Repowering) dichter an die Wohnbebauung heranführen. Kommen diese Änderungen zum Tragen, ist sicher nicht auszuschließen, dass dies auch die Plätze des Luftsports in Rheinland-Pfalz betreffen könnte. Auch liegen unsere Plätze sehr oft auf windhöffigen Standorten und daraus könnten uns möglicherweise in Zukunft Nachteile entstehen.

Wenn schon die Wälder zukünftige Standorte für Windkraft werden sollen, der ländliche Raum mit seinen dörflichen Strukturen noch dichter umbaut wird und wenn Investoren zukünftig in die energieintensive Wasserstofftechnologie einsteigen, um so den erzeugten „Nachtstrom" sinnvoll zu verwerten, sollten wir die zukünftigen Entwicklungen aufmerksam verfolgen!

Wir Flieger wissen um die Notwendigkeit zur Einführung erneuerbarer Energien, spüren als Natursportler sehr wohl die Folgen des Klimawandels und trugen schon in der Vergangenheit unseren Anteil zur Verbesserung bei. Größere Anlagen dichter an unseren Plätzen können wir aus Flugsicherheitsgründen nicht akzeptieren. Die Ausbildung unserer Jugend braucht die erweiterte Platzrunde und die Anflugverfahren (oder Außenlandungen) zu unseren Plätzen. Sie dürfen nicht zum Kampf mit gigantischen Flügeltürmen und deren Böenproblematik werden.

Im ländlichen Raum liegt die Mehrzahl unserer Plätze und dieser soll wieder einmal für die Erzeugung von Energie für die stromfressenden Städte und Industriezentren herhalten. Gleichzeitig soll er der Naherholung und dem Fremdenverkehr dienen. Die Risse und Gräben zwischen Gegnern und Befürwortern der Windenergie gehen jetzt schon quer durch Kommunen, Vereine, Naturschutz- und Fremdenverkehrsverbände. Jeder ist bereit, seinen Teil zur Weiterentwicklung unseres Landes beizutragen. Aber es muss erwartet werden, dass bei den Planungen Ermessen, Rücksicht und Augenmaß angewendet und zukünftig die Lasten gleichmäßig und gerecht verteilt werden!

Es ist abzusehen, dass sich die Gesamtproblematik hier wieder auf Bau-, Natur -und Planungsrecht reduziert. Hierfür bieten die Juristen unseres Verbandes auf Anforderung ihre Hilfe an.

Karl Lichtenberger

Aus den Vereinen

Aero-Club Idar-Oberstein

Die Flugplatz-Gaststätte erstrahlt in neuem Glanz

Schon von Weitem erkennt man den Erweiterungsanbau der Flugplatz-Gaststätte Idar-Oberstein. Neben der Eingangstreppe erstreckt sich der ca. 40 m2 großen Anbau mit der neuen Küche und der Erweiterung des Nebenzimmers. Der weitläufige Eingangsbereich zeigt eindeutig, wo man sich befindet. Dekorative Bilder wecken die Lust am Fliegen und geben dem Besucher einen ersten Einblick in den Luftsport. Eine Präsentation informiert über den Nationalpark Hunsrück-Hochwald. Neben Produkten aus dem Schmuck- und Edelsteinhandwerk werden in Kooperation mit „SooNahe" verschiedene heimische Produkte präsentiert.

Die Flugplatzgaststätte steht nach wie vor im Eigentum des Aero-Club Idar-Oberstein. Seit über 30 Jahren sorgt Pächterin Helga Rossmann mit ihren Mitarbeitern für das Wohl der Gäste. In Fliegerkreisen ist die Gaststätte deutschlandweit bekannt und beliebt. Im Jahre 2019 wurde sie von der Fachpresse als beliebteste Flugplatzgaststätte Deutschlands mit einem Award ausgezeichnet.

Egal auf welchem Flugplatz in Deutschland die Piloten mit Heimatflugplatz Idar-Oberstein sich anmelden, sie werden stets freundlich auf die einmalige Gaststätte, den Spießbraten und die Wirtin Helga Rossmann angesprochen. Unschwer erkennt man auch im Sommer an den vielen auswärtigen Flugzeugen auf dem Vorfeld, dass der Idar-Obersteiner Spießbraten wie ein Magnet auf die Fliegergemeinde wirkt. Nicht nur aus ganz Deutschland, sondern auch aus dem angrenzenden Ausland besuchen Piloten und Flugzeugbesatzungen den Platz und die Gaststätte.

Das Kernstück der Flugplatz-Gaststätte ist

1: Biergarten auf dem Flugplatz
2: Helga und Achim am Grill
3: Flugplatz Idar-Oberstein

nach wie vor die imposante Feuerstelle mit dem großen Schwenkgrill an gewohnter Stelle. Bereits der Anblick der züngelnden Flammen am Spießbraten auf dem Schwenkgrill lässt das Wasser im Mund zusammenlaufen. Die großen Panoramafenster leiten die Blicke über den Nationalpark Hunsrück-Hochwald.

Die Baumaßnahmen starteten im Februar 2020 mit der Erneuerung der Terrasse. Der Eingang auf der Terrassenseite wurde barrierefrei gestaltet. Der dreiseitige Glas-Metall-Windschutz fügt sich harmonisch an das Gebäude an und lässt den Blick frei auf die startenden und landenden Flugzeuge. Die großen Schirme schützen die Besucher vor starker Sonneneinstrahlung. Abends genießen hier die Gäste sehr oft spektakuläre Sonnenuntergänge über den Höhen des Nationalparks.

Zur Modernisierung trägt die neue Bestuhlung eindrucksvoll bei. Die Tischgrößen ermöglichen eine flexible Anpassung an die Gästezahl. Im neu gestalteten Nebenraum finden z. B. geschlossene Gesellschaften, Vereine, Firmen eine ideale Örtlichkeit für Veranstaltungen und Feiern.

Die Küche wurde grundlegend saniert und durch die Anpassung an die aktuellen lebensmittelrechtlichen und auch arbeitsrechtlichen Anforderungen zukunftsfähig gemacht. Die Grundfläche der Küche wurde von 15 m² auf 35 m² erweitert. Damit wurden optimale Bedingungen für die Bewirtung der ständig wachsenden Besucherzahl geschaffen. Für die Mitarbeiter konnten so die Arbeitsbedingungen wesentlich verbessert werden.

Ebenfalls grundsaniert wurden die bestehenden Toilettenanlagen. Zusammen mit der neu gebauten barrierefreien Toilette wird auch hier jetzt dem Gast Komfort und eine angenehme Atmosphäre geboten. Unter den neuen Wand- und Bodenfliesen verbirgt sich jetzt auch eine zukunftsfähige Haustechnik.

Energetisch wurde beim Anbau auf neueste Technik gesetzt. Zwei Wärmepumpen auf dem Dach des Neubaus versorgen die Fußbodenheizung und tun ihren Teil zur Besserung der CO_2-Bilanz. Die Außenfassade und das Dach im Neubaubereich erhielten eine erhöhte Wärmedämmung. Der Außenanstrich erstrahlt in hellem Weiß.

Dank der Förderung des ELER-Entwicklungsprogramm (Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes) erhielt der Aero-Club Idar-Oberstein nach einem umfangreichen Antragsverfahren den Zuwendungsbescheid über 180.000 EUR für die Erweiterung und Inwertsetzung der Flugplatzgaststätte Idar-Oberstein. Die restlichen Mittel wurden vom Aero-Club Idar-Oberstein aus Eigen- und Fremdmitteln finanziert. Letztendlich hoffen Vorstand und Mitglieder mit der Maßnahme einen wesentlichen Beitrag für die Zukunftsfähigkeit des Flugplatzes in der Nationalpark-Region geleistet zu haben.

Rechtzeitig zur möglichen Öffnung der Gaststätte nach den Corona-Schließungen wurde die neu gestaltete Gaststätte an die Pächterin übergeben. Bereits an den ersten Tagen besuchten viele begeisterte Gäste die Gaststätte und insbesondere die Terrasse. Am Eröffnungswochenende des 16.–18. Juli 2021 lud der Aero-Club Idar-Oberstein die Flieger aus ganz Deutschland ein. Damit wurde der Bekanntheitsgrad der Stadt und der Region erhöht.

Vorstand und Mitglieder des Aero-Club Idar-Oberstein danken allen am Bau beteiligten Firmen für ihre hervorragende Arbeit und dem Architekten Peter Ballat für die zuverlässige Planung und Bauleitung. Ganz besonderer Dank gilt der Stadtverwaltung Idar-Oberstein unter Führung von OB Frank Frühauf für umfassende Unterstützung bei Planung, Genehmigung und Umsetzung.

Stephanie Philippi

SFV Ludwigshafen

Goldene Daidalos-Medaille des DAeC für Mitglied Dr. Fritz Thiessen

1: Fritz Thiessen mit der Medaille und Ernst Eymann mit der Urkunde

Eine seltene Ehrung erfuhr Fritz Thiessen: Er wurde mit der Goldenen Daidalos-Medaille des DAeC für seine außerordentlichen Verdienste zur Förderung des Luftsports ausgezeichnet.

Die Gründe für diese Ehrung sind vielfältig: Fritz Thiessen ist nämlich nicht nur seit über 60 Jahren ambitionierter Segelflieger mit vielen Streckenflugkilometern, sondern auch ständiger Motivator und Impulsgeber für seine Segelflugkameraden. Obendrein unterstützt er in noch nie gekannter Weise bei der notwendigen Anschaffung von neuen Flugzeugen, wofür ihm der SSV Ludwigshafen mehr als dankbar ist. Dabei treibt ihn immer die Überlegung an, wie der Streckensegelflug gefördert und in die Breite getragen werden kann, ebenso liegt ihm aber das Thema Verbesserung der Flugsicherheit am Herzen.

Ernst Eymann ließ es sich als Präsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz nicht nehmen, im Rahmen der diesjährigen Mitgliederversammlung des SSV die Ehrung persönlich vorzunehmen. Herzlichen Glückwunsch!

Lutz Hildebrandt

Junioren-EM in Litauen

Johannes Dibbern bei der EM in Litauen

Team EM Juniorenmeisterschaften
Von oben links nach oben rechts: Anna Büge, Simon Briel, Philipp Lauer, Nils Fecker, Markus Uhlig, Tobias Pachowsky, Johannes Dibbern
Von unten links nach unten rechts: Max Maslak, Reinhold Briel, Henrik Bieler (Teamcaptain), Daniel Schönherr, Gerd-Peter Lauer, Gerhard Pachowsky

Unser Mitglied Johannes Dibbern erreichte an der Junioren-EM in Litauen einen fabelhaften achten Platz in der Standardklasse! Das deutsche Team wurde Vize-Europameister! Herzlichen Glückwunsch!!!

Doro Weiler

SFV Sobernheim

„Pilot für einen Tag“ auf dem Domberg:

Rekordandrang beim Schnupperfliegen

Es war schon das elfte Mal, dass der Flugsportverein Sobernheim (FSV) Fluginteressierte eingeladen hat, einen Tag lang auf dem Pilotensitz einer ihrer Maschinen Platz zu nehmen und unter Anleitung erfahrener Fluglehrer eine persönliche Flugerfahrung zu machen. Doch solch einen Andrang wie am Samstag gab es noch nie. „Wir waren selber überrascht, als wir plötzlich 20 Anmeldungen hatten“, sagt FSV-Vorsitzender Bruno Rhein. „Das freut uns natürlich ausgesprochen, stellt aber alle Beteiligten auch vor gewisse Herausforderungen.“ Die jedoch wurden von sieben Fluglehrern und noch mehr ehrenamtlichen Helfern wieder einmal bestens gemeistert.

Das Wetter war dunstig und der Himmel bedeckt, als die Schnupperflieger aus nah und fern nach einer intensiven Einweisung wahlweise auf den Pilotensitzen der Segelflugzeuge, der Motormaschinen oder des Motorseglers Platz nahmen. Wetter also, wie es mangels Thermik Segelflieger gar nicht mögen. Doch für alle „Piloten für einen Tag“ war es ein intensives Erleb-

1: Was ist das Besondere eines Motorseglers? Bruno Rhein, FSV-Vorsitzender und Fluglehrer, erklärt es.
2: Schnupperflieger und erfahrener Modellflieger: Jendrik Laun mit FSV-Ausbildungsleiter Dr. Thomas Rathmann an Bord der Katana.
3: Fragen an den jüngsten Fluglehrer des FSV, Jonathan Sutor (2.v.l.). Rechts neben ihm macht sich Ines Killmer flugbereit.
4: Zwei ältere Herren an Bord eines modernen Segelflugzeuges: Fluglehrer Bernd Lehmann (l.) und Schnupperflieger Werner Eisenmann.

nis, sich bei ruhiger Luft als Flugzeugführerin oder Flugzeugführer auszuprobieren – natürlich unter Aufsicht und Anleitung jeweils eines Fluglehrers auf dem Copilotensitz.

Der älteste Teilnehmer kam nicht zum ersten Mal nach Bad Sobernheim: Werner Eisenmann aus dem bayerischen Mellrichstadt. „Ich war vor zwei Jahren schon einmal hier. Mir hat es damals so gut gefallen, dass ich unbedingt wiederkommen wollte." Eisenmanns Platz war der vordere Sitz des Duo Discus. Auf dem hinteren wurde er begleitet von Fluglehrer Bernd Lehmann, der ihn mit 77 Jahren altersmäßig noch übertraf. Auch Gerhard Stönner aus Mainz gehörte mit seinen 71 Jahren nicht mehr zu den ganz jungen Schnupperpiloten. Er wollte aber unbedingt zum zweiten Mal in seinem Leben in ein Segelflugzeug steigen. Das erste Mal, so erzählte er, habe er es als junger Mann getan.

Auch Ines Killmer aus Bad Sobernheim hatte sich für den Segelflug entschieden. „Ich wohne direkt unterhalb des Flugplatzes und freue mich immer, wenn ich die Maschinen am Himmel sehe und sie im Endanflug über meine Terrasse rauschen", sagte sie, die sie auf dem vorderen Sitz des Twin Astir Platz genommen hatte. Sie wurde begleitet vom jüngsten Fluglehrer des Vereins, Jonathan Sutor.

Jendrik Laun aus Seeheim-Jugenheim hingegen hatte er sich für den Motorflug entschieden. Er ist als ambitionierter und engagierter Modellflieger in Flugphysik natürlich fit. Insofern musste FSV-Ausbildungsleiter Dr. Thomas Rathmann ihm an Bord der zweisitzigen Katana nur noch die Besonderheiten dieser Maschine erklären. Für alle Schnupperflieger war dieser Samstag am Himmel über Bad Sobernheim etwas Besonderes. So mancher von ihnen blieb noch bis gegen Abend, um auch am Boden Besonderes zu erleben, nämlich die Gastfreundschaft der Fliegerkameraden. Die Vereinsjugend begann nämlich an diesem Tag ihr jährliches Fliegerlager: Zwei Wochen intensiven Fliegens erwartete sie.

Joachim Mahrholdt

FSV Sobernheim

5000 Stunden in der Luft – Bruno Rhein rundet

Ein Gläschen Sekt zur Feier der 5000. Flugstunde – Fliegerkameraden des FSV überraschten ihren Vorsitzenden Bruno Rhein nach der Landung. Foto: FSV/Kunz

Über ein halbes Jahr – genauer gesagt gut 208 Tage – in der Luft ... Das können nur wenige von sich behaupten, altgediente Verkehrsflieger vielleicht und eine Handvoll Astronauten, wenngleich bei Letzteren die Luft um ihr Vehikel herum fehlt. Die Rede ist von einer Zeitspanne, die 5000 Stunden umfasst. Für Piloten ist das eine ganze Menge.

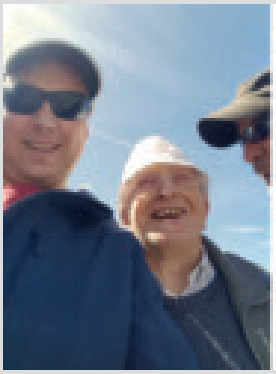
Bruno Rhein, seit über 50 Jahren passionierter Flieger, engagierter Fluglehrer auf dem Domberg über Bad Sobernheim, dazu seit über 20 Jahren Erster Vorsitzender des Flugsportvereins Sobernheim, hat jetzt seine 5000. Flugstunde ins Flugbuch eingeloggt. Sein Kommentar, typisch trocken-humorig: „Kleiner Überraschungsempfang nach einem Stundenflug mit Anna aus Aachen, die als Kurgast mal wieder in Bad Sobernheim weilt. Sie hat ihren ersten Segelflug sehr genossen, aber der Empfang war für meine 5000. Flugstunde. Die sollte auch im Segelflug erfolgen – so wie die Allererste 1970. Unfallfrei und fertisch. Weiter geht's!"

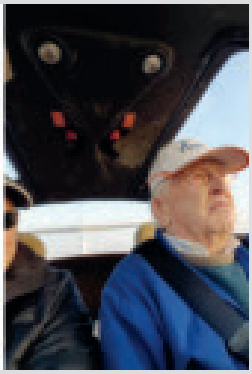
Joachim Mahrholdt

SFSC 63 Schweighofen e. V.

Nachruf Werner Theilmann

(28.3.1929–14.6.2021)





Liebe Familie Theilmann, liebe Fliegerkollegen,
wir haben uns heute hier versammelt um unseres Fliegerkollegen Werner Theilmann zu gedenken. Werners Lebenswerk – die Errichtung des Flugplatzes Schweighofen (EDRO) als Hauptinitiator – hat er mit viel Engagement erreicht. Sein Lebenswerk wurde schon zu Lebzeiten auf diesem Gelände fest in Stein gemeißelt und dient zur Würdigung seines Handelns.

Werner sagte immer „Solange ich noch fliegen kann, werde ich mit dir fliegen und meinen letzten Flug mache ich mit dir." So war es dann am 27.04.2021: Werner und ich machten den letzten Flug zusammen. Werner hat noch das Bordbuch mit diesem Eintrag geschrieben.
Wenige Wochen später ist Werner zu seinem letzten Flug angetreten. In der Fliegersprache Flight no return. Es war uns eine Ehre, dich als Mensch und Freund kennengelernt zu haben.
Vielen Dank, merci. Auf Wiedersehen mein Freund, au revoir, mon ami.

SFG Wershofen

Jahreshauptversammlung in der neuen Halle in Wershofen

1: Neue Halle der SFG Wershofen; Foto: AW
2: Ursula Bodenheim ist 50 Jahre Mitglied des SFG Wershofen
Foto: Stefan János Wágner
3: Florentin Müller mit VoSi Benjamin Deppe; Foto: Stefan János Wágner

Am 9. Juli tagte die Mitgliederversammlung der Segelfluggruppe Wershofen. Geehrt wurden einige der 63 aktiven Mitglieder für besondere Flugleistungen und überdurchschnittlichen Einsatz für den Verein. Der Vorsitzende Benjamin Deppe überreichte Ursula Bodenheim aus Ahrweiler Urkunde und Blumenstrauß für 50 Jahre Mitgliedschaft. Ulla war über viele Jahre Pressereferentin und hat sich insbesondere für die Mitgliederwerbung stark gemacht. Heute zählt der Verein in der Nordeifel 197 Mitglieder.

Bereits im Alter von 13 Jahren packte Florentin Müller (18) die Begeisterung für die Segelfliegerei.

Florentin brachte mit 1065 Punkten für den SFG Wershofen e. V. die meisten Punkte in der Juniorenwertung der Deutschen Meisterschaft im Streckenflug (DMSt) ein. Auch den Vereinspokal räumte er ab und ebenso den Holzcup, die begehrte Trophäe für den besten Flug mit einem in Holzbauweise gefertigten Segelflug-Oldtimer.
Der Euskirchener Pilot Andreas Ebenhoch stand mit 160 Starts im Berichtszeitraum auf Platz eins der Vielflieger. Insgesamt zählten die Wershofener Flieger 3.485 Starts in 2020.
Ohne Mitwirkung bei Betriebsdiensten wie beispielsweise an der Seilwinde, beim Mähen der Start- und Landebahn oder der Flugzeugwartung im Winter ist Segelflug im Verein nicht denkbar. So leisteten alle Aktiven zusammen in 2020 insgesamt 3.853 Baustunden. 187 davon – und somit der Spitzenwert – wurden von Johannes Schorn aus Flamersheim eingebracht. Johannes war lange Jahre Chefflugleiter. Er überreichte den Stab im Vorjahr an Uwe Bodenheim.
Die Vorstandschaft musste im Berichtszeit-

raum zwölf verschiedene Coronaschutzverordnungen bewerten und umsetzen. „Dieser Spaß kostete uns unglaublich viel Zeit“, merkte Benjamin Deppe an. Auch in diesem Jahr musste der Saisonstart um vier Wochen nach hinten verschoben werden.

Dank einer Förderung für strukturschwache ländliche Regionen der EU aus dem Leader-Programm konnte am Wershofener Flugplatz eine neue Flugzeughalle gebaut werden. Maßgeblichen Anteil bei Planung und Umsetzung hatte Vereinsmitglied Sascha Plötzer. Dessen Kenntnisse als Projektleiter für Hochbau sind für den Verein Gold wert. Mit 35 Meter Länge und einer Tiefe von 12 Metern bietet die Halle Platz für zwei Motor- und acht Segelflugzeuge.

„Wir fördern hier den Tourismus“, begründet Sascha Plötzer die EU-Förderung. Hintergrund ist, dass der Flugplatz schon seit Langem ein überaus beliebter Ort für Fluglager von Segelflugvereinen aus ganz Deutschland und Benelux ist und mit der neuen Halle Unterstellmöglichkeiten für die Gastfluggruppen geschaffen werden. Derzeit laufen Planungen für eine umfassende Erneuerung der Sanitäranlagen. Dies wird Wershofen für die Vereinsmitglieder, aber auch für Gäste nochmals weitaus attraktiver machen. Der Erhalt der Gebäudesubstanz, des Flugzeugparks und Investitionen in die Zukunftsfähigkeit des Vereins kosten viel Engagement und vor allem Geld. Dennoch bleibt der Traum vom Fliegen durch eingebrachte Eigenleistung der Mitglieder auch in Wershofen bezahlbar.

Im Spätsommer will eine Gruppe Jugendlicher aus der Gemeinde Wershofen für ein Wochenende zum nahe gelegenen Flugplatz kommen. Nachwuchsförderung und Familienfreundlichkeit stehen ganz oben auf der Agenda des Vereins. Die Vereinsjugend macht sich nun stark für mehr Geselligkeit und organisiert in der Saison regelmäßig Grillabende. Die Jugendgruppe kümmert sich seit dieser Saison auch um Getränke, Eis und Kuchen im Vereinsheim.

Stefan János Wágner

Wir gratulieren

Aero-Club Rhein-Nahe

Herzlichen Glückwunsch zum Alleinflug in der Segelflugausbildung

Normalerweise findet dieser Abschnitt an einem Tag mit drei Alleinflügen hintereinander statt. Doch bei Celine Lauer (16 Jahre) lief es komplett anders ab. An drei unterschiedlichen Tagen fand jeweils ein Alleinflug statt. Celine hatte wirklich Pech mit der Technik der Winde. Jeweils nach ihrem Start musste der Startbetrieb der Winde eingestellt werden und die Winde musste repariert werden. Beim zweiten Start war Celine sofort klar, dass die Winde auch dieses Mal nicht für einen weiteren Start funktionieren würde. Anstatt nur die Platzrunde zu absolvieren, hat sie sich über Funk mit ihrem Fluglehrer abgestimmt, sodass sie noch einen 47-minütigen Thermikflug in Platznähe absolvierte.

Zum Glück waren die technischen Probleme kein schlechtes Omen, Celine meisterte Ihre drei Alleinflüge ganz hervorragend und genoss am Ende ihre anstehende Taufe.

Celine ist seit Juli 2020 bei uns im Verein und engagiert sich in Ihrer Ausbildung für die Segelfluglizenz. Nach 92 Starts hat sie dann erfolgreich den ersten Abschnitt der Segelflugausbildung im Juli 2021 abgeschlossen. Wir wünschen ihr viel Erfolg bei den nächsten Schritten in ihrer Ausbildung und viele schöne Flüge.

Der erste Abschnitt für die Ausbildung zum Segelflugpiloten ist geschafft

Fliegen zu lernen war für Marko ein Traum, den er jetzt mit der Ausbildung zum Segelflugpiloten verwirklichte. Es hat lange gedauert, bis er den Entschluss in die Tat umgesetzt hat. Immerhin ist er schon 51 Jahre alt. Das beweist einmal mehr, dass es fast keine Altersgrenze gibt um mit dem Flugsport anzufangen.

Im April 2021 ist er bei uns als Flugschüler in den Verein eingetreten und hat seitdem mit viel Herzblut und Engagement an der praktischen Ausbildung teilgenommen. Und das wurde nun belohnt. Nach 43 Starts mit Fluglehrer war es an der Zeit, dass er seinen ersten Alleinflug durchführte. Am 28.06.2021 war es nun so weit. „Ein unvergesslicher Moment“, so beschreibt Marko seine Gefühle. Jeder Segelflug- und auch Motorflugpilot wird diesen Moment kennen und sich gerne an dieses Erlebnis zurückerinnern. Insgesamt erfolgten drei Starts ohne Fluglehrer, somit ist der erste Ausbildungsabschnitt abgeschlossen. Herzlichen Glückwunsch!

Danach folgt die traditionelle „Taufe“. Dies soll für das nötige Fluggefühl im Hintern und in den Händen führen, sodass jeder Pilot die Thermik fühlen kann.

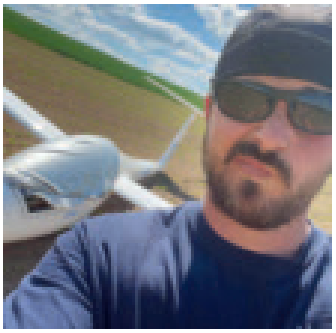
Mario Jeschke

Ein glücklicher Flugschüler nach der Taufe mit einem Dornenstrauch in den Händen. Rechts neben ihm steht ein zufriedener Fluglehrer.

Der erste Abschnitt für die Ausbildung zum Segelflugpiloten ist geschafft

Am 03.07.2021 haben wir Dirk (33 Jahre) zu seiner bestandenen Segelflugprüfung gratulieren können. Nach nur knapp einem Jahr Ausbildung mit 141 Starts, einer Außenlandung beim ersten Versuch die 50 km-Aufgabe zu lösen und einer gelungenen praktischen Prüfung ist Dirk im „Schnelldurchlauf" zu seinem Schein gekommen. Neben seinem Engagement hat er aber bereits viel Flugerfahrung mitgebracht. Er kommt aus dem Gleitschirmsport und kennt somit die Grundlagen des Fliegens, die er auch gut ins Cockpit eines Segelflugzeuges übernehmen konnte.
Dass es ihm auch nach dem Erwerb des Scheines ernst mit der Fliegerei ist, zeigt sich darin, dass er schon in eine neue Haltergemeinschaft eingestiegen ist. Er ist nun Miteigentümer einer K8 und freut sich auf die ersten Starts mit einem Holzflieger.

Mario Jeschke



Dirk Sauer nach seiner Außenlandung bei Hüffelsheim. Super Landung, aber natürlich ist er etwas enttäuscht, dass er die Aufgabe nicht erfüllen konnte. Im zweiten Anlauf hat es dann geklappt.

SFG Wershofen

Herzlichen Glückwunsch:

Amelie Weidler hat am 10. Juli ihre Segelflugprüfung bestanden

Nach drei Prüfungsflügen hörte Amelie überglücklich die Worte „Natürlich bestanden" von ihrem Prüfer Steffen Leuer.

Amelie Weidler mit ihrem Prüfer Steffen Leuer
Fotos: AW

Herzlichen Glückwunsch!

Julian Jerusalem (18 Jahre) hat am 09.07.2021 erfolgreich die Prüfung für die PPL(A)-Lizenz bestanden.
Nach knapp 11 Monaten Ausbildung bei uns im Verein hat Julian erfolgreich seine Fluglizenz erworben. Schon als Kind war er oft bei uns am Flugplatz und hat den startenden und landenden Flugzeugen hinter hergeschaut. Von da an war für ihn klar, dass er als „Großer" auch ein Flugzeug steuern will. Diesen Wunsch hat er sich nun erfüllt. Dass er sich sofort für den Motorflug und nicht wie sonst üblich in dem Alter für den Segelflug entschieden hat, hängt damit zusammen, dass er den Traum hat, Berufspilot zu werden. Den Grundstein hat er somit schon einmal gelegt.
Seine Ausbildung bei uns im Verein hat er engagiert und zielstrebig absolviert. Nach 12 Flugstunden war es dann soweit und der erste Soloflug stand an. „Davon träumt jeder Flugschüler in seiner Ausbildung. Ich war zwar ziemlich nervös, als mein Fluglehrer auf einmal wie aus dem Nichts am Boden aus dem Flugzeug gestiegen ist und gesagt hat ‚So, jetzt fliegst du das ganze mal alleine', aber insgesamt war das mit Abstand der schönste Tag der Ausbildung."

Wir wünschen unserem Jungpiloten viele tolle Flüge und alles Gute auf seinem (beruflichen) Weg.

SFV Ludwigshafen

Am letzten Juni-Wochenende legte Johannes Cronester erfolgreich die Prüfung zum Segelflugzeugführer ab. Nach zwei Windenstarts in der „66" erteilte Prüfer Herbert Wersching aus Worms (links) die Erlaubnis, künftig gänzlich in eigener Verantwortung in die Luft zu gehen. Herzlichen Glückwunsch zur Pilotenlizenz!

Lutz Hildebrandt

ORACOVER-Workshop in Sobernheim

Die Modellflugkommission plant in Verbindung mit der Firma Lanitz einen Workshop zum Bespannen von Modellflugzeugen. Modellflieger haben hier die Möglichkeit sich von Profis in der richtigen Handhabung und Vorgehensweise im Umgang mit ORACOVER einweisen zu lassen, damit auch die Problemzonen am Modell, wie z.B. die Randbogen, künftig perfekt gebügelt sind. Eigene Modelle, Tragflächen, etc. können vor Ort kostengünstig bespannt werden.
Der Workshop wird wahrscheinlich Ende November/Anfang Dezember im Verbandszentrum in Sobernheim stattfinden. Wegen weiteren Planung und Vorbereitung sollten sich die interessierten Modellflieger bis Anfang September bei **Karl Brandl charlybr@web.de** melden.

SCHULE DER FLIEGER 2021

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

Lehrgänge

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

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

Fluglehrerfortbildung Motorflug	11.09.2021 online
Fluglehrerfortbildung Motorflug	11.09. – 12.09.2021 online

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

TECHNIK

Zellenwart Metall	02.09. – 05.09.2021
Motorenwart	09.09. – 12.09.2021 + 18.11. – 21.11.2021
Zellenwart Holz-Gemischtbauweise	17.09. – 19.09.2021
Zellenwart FVK	23.09. – 25.09.2021
Werkstattleiter FVK	18.10. – 23.20.2021
Grundmodul Technik	16.10.2021
Bespannen mit Oratex	02.12. – 04.12.2021

VERANSTALTUNGEN

Jugendleitertagung	26.11. – 28.11.2021
JuLeiCa-Lehrgang	29.10. – 31.10.2021 + 05.11. – 07.11.2021
BJugendvergleichsfliegen (Nastätten)	27.08. – 29.08.2021

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!

Kleinanzeigen

Sprachprüfungen-Online
NEU: Englisch Prüfung Level 4-6 online und umkompliziert in 35 Minuten. Voll EASA zertifiziert. 0179-7614254 **info@say-again.de**

Flugmodelle aus Hartholz
Flugmodelle aus Hartholz zum Teil mit Bernsteinhaube zu verkaufen! Detailgenau nach Plänen handgefertigt in Deutschland, maßstabsgetreu, mit Öl behandelt. Viele Modelle sind vorrätig (z. B. ASK 21, ASW 15 und Ventus3)
Wunschmodelle können auf Anfrage gefertigt werden. Preise auf Nachfrage. Wer hat Lust und KnowHow, die Modelle und weitere kleine Kunstwerke gegen Gewinnbeteiligung zu vermarkten?
Kontakt: **segelfliegerinls8@gmail.com** oder 0176 453 72318

Suche Fliegerarmbanduhr
Oldtimerflieger sucht eine alte Fliegerarmbanduhr. Gern sehr alt und auch defekt kein Problem. Zahle Liebhaberpreis.
Freue mich über ein Angebot.
werner.hz@gmx.de 0170 77 44 616

C22 Ikarus-Comco
Rotax 462 – Warp-Drive-Karbon 3-Blatt, S-Schlag-Profil, sehr kompakter Hänger. Motor wurde unnötigerweise mit geschmiedeten Kolben, neuen Kurbelwellenlagern vom Fachbetrieb GEHRE ausgerüstet.
Kompl. Festpreis 8.500 €
Standort: Salzgitter-Thiede
Kontakt: 01575 8454803

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport August/September 2021

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

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

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

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

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

AEROCLUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 – 52, Fax: (0203) 77844 – 44
info@aeroclub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

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

Ständige freie Mitarbeiter: Gabi Aubele, Tobias Barth, Dr. Siegfried Baumgartl, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Blnz. Ulrich Braune, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtner (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Hermann-J. Hante, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), 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: Ole Bachmann, Michael Beck, Philipp Brombach, Lutz Hildebrandt, Mario Jeschke, Stefan Hartmeier, Louise Maren Huttel, Markus Klemmer, Heinrich Kracke, Andreas Kroemer, Gerhard Kropp, Jochen Kruth, Karl Lichtenberger, Armin Lukas, Joachim Marholdt, Thy Nguyen, Stefan János Wágner, Stephanie Philippi, Tobias Richters, Petra Schneuwly, Reinhard Schott, Joachim Seiche, Klaus Stuwe, Doro Weiler, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 13.500 Exemplare
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 19 vom September 2020; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

**Die nächste Ausgabe erscheint am 12. Oktober 2021*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 6. September 2021*.**

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

Alle Informationen rund um die faszinierende Sportart!

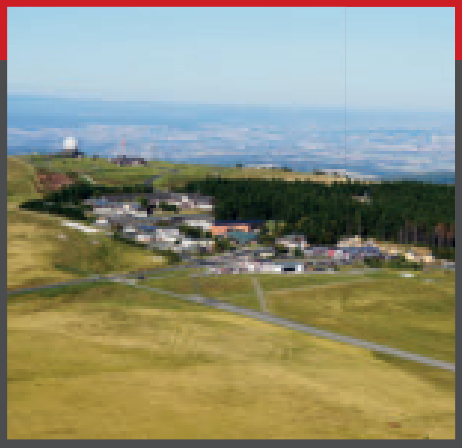
Segelfliegen Magazin als Jahresabo jetzt bestellen unter

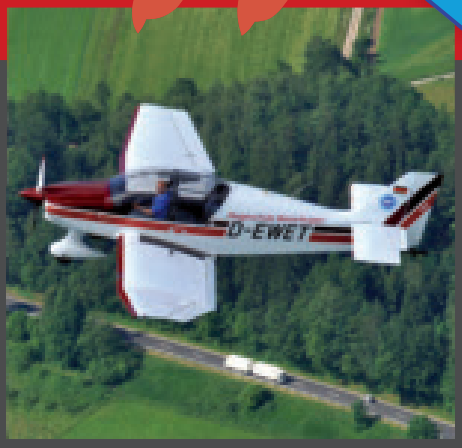
www.segelfliegen-magazin.com

Die Vielfalt des Fliegens...

Fliegerurlaub 2021
auf der Wasserkuppe

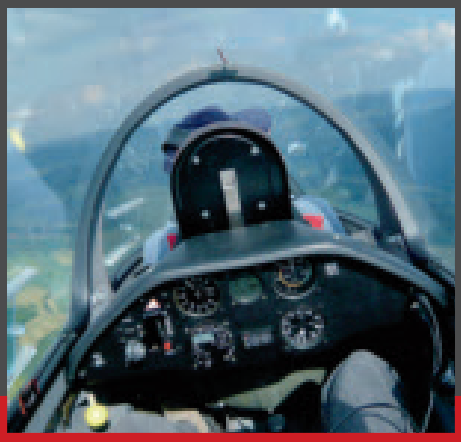
Ausbildung, Fortbildung, Streckenflug, Kunstflug oder einfach zum Spaß!
Offen für alle, unkompliziert, zeitlich flexibel, ergebnisorientiert.
Die ideale Ergänzung oder Alternative zum Verein.





Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Modellflug

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



Die beste Adresse für Ausbildung und Fortbildung. Streckenflug, Kunstflug, Eigenstarteinweisung im Doppelsitzer und Einsitzer, 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

Fliegerschule Wasserkuppe